ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenundfünfzigster Jahrgang.

1917.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1917.

VERZEICHNIS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

im

Jahrgang 1917

abgedruckten gröſseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 1. 3. Januar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Titelblatt und Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1916 dieser Zeitung bei.

Mitteilung der Schriftleitung.

Unsere Zeitung wird mit Rücksicht auf die durch die Kriegszeit gebotenen Einschränkungen mit Beginn des neuen Jahres in verringertem Umfang erscheinen. Dieser soll für die einzelne Nummer einen Druckbogen regelmäßig nicht überschreiten. Es wird daher nötig sein, sowohl den ersten für die Aufsätze bestimmten Teil, wie insbesondere den Nachrichtenteil zu verkürzen. Wir bitten unsere Leser dieserhalb um Nachsicht und richten zugleich an unsere Herren Mitarbeiter das Ersuchen, bei ihren Einsendungen den Umständen Rechnung zu tragen. Besonders schwer wird es sein, Aufsätze unterzubringen, die den Umfang von 3—4 Seiten überschreiten. Im Nachrichtenteil werden namentlich die Mitteilungen über das Vereinsausland einzuschränken sein.

Berlin, 1. Januar 1917. Die Schriftleitung.

Rückblick auf das Jahr 1916.

Mit dem Januar des neuen Jahres treten wir in den 30. Kriegsmonat und noch sind trotz der gewaltigen Erfolge Deutschlands und seiner treuen Verbündeten irgendwelche sichere Anzeichen nicht vorhanden, die uns ein nahes Ende des furchtbaren Ringens in Aussicht stellen. Trotz der Friedenshand, die die deutsche Regierung in Gemeinschaft mit ihren Verbündeten und im Bewußtsein ihrer Stärke kurz vor Weihnachten ihren Feinden bot und trotz der etwas späteren neutralen Friedensbotschaft des amerikanischen Präsidenten Wilson sehen wir auch jetzt am Beginn des neuen Jahres das Licht des Friedens nur als ein fernes Licht leuchten, von dem wir freilich hoffen dürfen, daß es sich im Lauf des Jahres verstärkt und die wilde Kriegsfackel auslöscht. Jedenfalls sind wir noch nicht am Ende der Anstrengungen, die der alles beherrschende Weltkrieg in immer steigendem Maße von unserer Volkskraft fordert. Aber ein Rückblick auf das verflossene Jahr gibt uns die beruhigende Gewißheit, daß der Sieg, der den Waffen der Mittelmächte fast auf allen weiten Gebieten des Kampfes beschieden war, ihnen bis zur endgültigen Niederringung aller Feinde treu bleiben wird. Gelang es ihnen doch, gegen Ende des Jahres die glänzendsten Erfolge gegen das treulose Rumänien zu erringen, dessen Abfall im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen um so bitterer empfunden wurde, als die rumänischen Eisenbahnen seit langen Jahren diesem Verein angehört hatten und man darin mit Recht ein Zeichen ihrer Zugehörigkeit zu dem wirtschaftlichen Interessengebiet dieses Vereins sah. Als im Spätsommer des Vorjahres sich dieser Verrat vollzog, durch nichts als durch schnöde Ländergier und Hoffnung auf leichten Gewinn begründet, da mochte wohl auch der Tapferste sich fragen, ob die weitere Vermehrung des Übergewichts der Feinde ertragen werden könne. Und nun, nach kaum vier Monaten, liegt das Land gedemütigt zu den Füßen der Sieger, das Heer gefangen oder zersprengt, König und Regierung flüchtig. Die reichen Hilfsquellen der Walachei an Mineralölen und Lebensmitteln aller Art bieten den Siegern eine höchst erfreuliche Stärkung ihrer Vorräte. Die Eisenbahnen sind in ihrem Besitz. Bald wird auch der mächtige Donaustrom bis zur Mündung vom Feinde befreit und damit diese große Verkehrsader dem Machtbereich der Mittelmächte angereiht sein. So schließt das Jahr mit einem auch für die friedliche Entwicklung der Zukunft bedeutsamen Ereignisse, wie es mit einem solchen begann, als zum ersten Male der Balkanzug von Berlin nach Konstantinopel rollte, ein Wahrzeichen des Wirtschaftsbundes der von ihm durchzogenen Länder.

Wenn auch in einer Zeit des Weltkrieges aller Augen und Herzen in erster Linie auf die kriegerischen Ereignisse gerichtet sind, so nimmt doch unleugbar bei einem Rückblick auf das Vorjahr die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens in Deutschland und Österreich-Ungarn die Aufmerksamkeit in weit höherem Maße in Anspruch, als dies im Jahre 1914 der Fall war. Die Unterhaltung gewaltiger Heeresmassen, die Herstellung des in fortwährender Steigerung begriffenen Kriegsbedarfs im weitesten Sinne des Worts entziehen naturgemäß ungeheure Kräfte dem friedlichen Erwerb, der durch Arbeit geschaffen wird. Was Wunder, daß trotz aller Fürsorge des Staats und der Gemeinden, trotz aller Anstrengungen die Erzeugnisse dieser friedlichen Arbeit nur mit Mühe auf der Höhe der Friedenszeit zu erhalten sind und daß eine gewisse Knappheit namentlich an Lebensmitteln eintritt, zumal wenn die Zufuhr nicht nur aus den feindlichen Ländern, sondern auch aus dem neutralen, insbesondere dem überseeischen Ausland seit Kriegsbeginn abgesperrt wird. Unser gefährlichster und zähester Feind, England, hoffte uns ja geradezu aushungern zu können und als Vergeltung für diesen teuflischen Gedanken, von dessen Undurchführbarkeit sich die Feinde allmählich selbst überzeugt haben, erleidet

die vom 1. August an in Gestalt einer Erhöhung des Frachturkundenstempels zur Erhebung kam, und deren Ertrag mit zur Deckung des Mehrbedarfs der Reichsverwaltung für die Verzinsung der Kriegsanleihen dienen soll. Die Hauptneuerung besteht darin, daß nun auch die bisher befreiten Stückgut-, Expreßgut- und Eilstückgutsendungen dem Stempel unterworfen sind. Die an und für sich geringfügige Steuer ist von der öffentlichen Meinung als etwas beinahe selbstverständliches hingenommen. Haben doch andere vom Krieg betroffene Staaten sich schon jetzt genötigt gesehen, zu einem viel einschneidenderen Mittel zu greifen, um den Verkehr zu den Kriegslasten heranzuziehen, indem sie die Tarife erhöhten. Zu nennen sind besonders Rußland, ferner Schweden und neuerdings auch unsere Bundesgenossen Österreich und Ungarn.

Anlaß zu einer Tariferhöhung wäre mit Rücksicht auf die ganz allgemein gestiegenen Preise, oder sagen wir das allgemeine Sinken des Geldwertes, gewiß auch in Deutschland vorhanden. Aber die maßgebenden preußisch-hessischen Staatsbahnen haben erfreulicherweise bisher von jeder in das wirtschaftliche Leben so tief einschneidenden Maßregel abgesehen und sich nur entschlossen, einzelne Ausnahmetarife für Kohlen und Eisen nach den früher stark durch den englischen Wettbewerb beeinflußten Küstengebieten teils aufzuheben, teils einzuschränken. In den letzten Tagen des Jahres hat der Landeseisenbahnrat dieser Absicht zugestimmt.

(Fortsetzung folgt.)

Federnde Zahnräder in den Lötschberg-Lokomotiven.

Wie in dem Leitaufsatz der Nr. 73 des Jahrgangs 1916 dieser Zeitung mitgeteilt, stehen zurzeit auf der Berner Alpenbahn „Bern-Lötschberg-Simplon" u. a. 13 elektrische Lokomotiven der Bauart 1-E-1 im Betriebe, deren Abbildung auf Seite 381 des Jahrgangs 1913 gegeben ist. Die beiden schnelllaufenden Einwellen-Reihenschlußmotoren der Lokomotive arbeiten gemeinsam auf die aus fünf Achsen bestehende Triebradgruppe, derart, daß durch dreieckförmige Kuppelrahmen die Kurbelzapfen der den Triebmaschinen zugeordneten Zahnrad-Vorgelegewellen mit den Kurbelzapfen der mittleren Triebradachse verbunden sind.

Professor Dr. W. Kummer in Zürich macht in Heft 44 des laufenden Jahrgangs der „Elektrot. Ztschr." darauf aufmerksam, daß bei solchen Dreieckantrieben infolge der großen Bewegungsenergien, die bei Antrieben durch langsam laufende Motoren an den Motorwellen oder bei schnelllaufenden Motoren an den Kurbelzapfen der Vorgelegewellen auftreten können, die Möglichkeit eines schwingenden Ausgleichs der Energie der Massenträgheit und derjenigen der Triebwerkselastizität besonders dann in hohem Maße besteht, wenn mit Ungleichheiten der an den genannten Kurbelzapfen auftretenden Kräfte gerechnet werden muß, wie sie u. a. durch ungleiche Motordrehmomente, durch Lagerspiel oder Stichmaßfehler hervorgerufen werden können. Auf diese Weise entstehen in den Triebwerkteilen, besonders im Dreieckrahmen und in den angreifenden Kurbeln, verwickelte Schwingungserscheinungen der beanspruchenden Kraft, mit Schwingungszahlen, die teils mit der Kurbeldrehzahl, teils mit den Massen und der Triebwerkselastizität in einfachem Zusammenhange stehen. Vgl. hierzu die Abhandlung desselben Verfassers in Heft 25 des Jahrgangs 1915 der Elektrot. Ztschr.

Die italienischen Staatsbahnen haben an erster Stelle in dieser Richtung ungünstige Erfahrungen auf der Veltlinbahn gesammelt; auch bei einigen der auf der Lötschbergbahn laufenden Lokomotiven traten bei Fahrgeschwindigkeiten von 38 bis 42 km in der Stunde mitunter Schwingungserscheinungen auf, die zur Lockerung von Kurbelzapfen der Blindwellen und somit zu Triebwerkbeschädigungen führten. Um den schwingenden Ausgleich der Massenträgheit und der Triebwerkselastizität unschädlich zu machen und die Triebwerkselastizität zu erhöhen, wurde in die großen Zahnräder der Stirnradübertragungen, die zwischen den Motorwellen und den Vorgelegewellen angeordnet sind, eine aus Blattfedern bestehende Abfederungsvorrichtung zwischen dem Zahnkranz und dem Radstern eingefügt. Man gelangte somit zur Ausbildung federnder Zahnräder, von einer Größe, wie sie bisher wohl kaum bei anderen Fahrzeugen zur Verwendung gelangt sein dürften; ihr Durchmesser beträgt rund 1500 mm, bei 1500 PS und 1100 Kilowatt Leistung. Da die Versuche recht günstig ausgefallen sind und die schädlichen Schwingungen behoben werden konnten, sind nunmehr alle Lötschberg-Lokomotiven der Bauart 1-E-1 mit dieser Einrichtung versehen. Ein Austausch der nicht abgefederten Zahnräder gegen abgefederte kann ohne weiteres stattfinden. Durch Verwendung federnder Zahnräder werden nicht nur die Vorgelegewellenlager, sondern auch der Rahmen, die Rahmenverbindungen, Zahngetriebe, Kurbelgetriebe usw. geschont und erreichen demzufolge ein höheres Betriebsalter.

Die Lokomotiven arbeiten nach der angeführten Quelle auch seitdem zur vollen Zufriedenheit; die Abnutzung der Zahngetriebe ist danach nur noch recht gering, obwohl sie bisher je rund 135 000 Lokomotivkilometer geleistet haben. Die Abnutzung der Kollektoren und der Verschleiß an Kohlebürsten hält sich gleichfalls in engen Grenzen. Die Lebensdauer der Kohlebürsten soll rund 200 000 bis 250 000 km betragen, entsprechend einer Ausgabe von rund 0,11 bis 0,09 Pfennig auf das Lokomotivkilometer. An Öl ist auf das Lokomotivkilometer rund 27 g gegenüber rund 40 g für Dampflokomotiven gleicher Achsenzahl und entsprechendem Fahrdienst verbraucht worden. Eingehendere, auf den Kraftverbrauch bezugnehmende Mitteilungen sind in dieser Zeitung im eingangs erwähnten Leitaufsatz gemacht worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Kriegsbeihilfen. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. v. M. gelten für die Bewilligung laufender Kriegsbeihilfen vom 1. Februar 1917 ab folgende Grundsätze.

I. 1. Allen (auch den höheren) planmäßig angestellten männlichen und weiblichen Staatsbeamten mit einem Diensteinkommen bis zu 4500 ℳ einschließlich sowie den ständig gegen Entgelt beschäftigten — außerplanmäßigen — männlichen und weiblichen Staatsbeamten und technischen Hilfsbeamten mit einem Diensteinkommen bis 4800 ℳ einschließlich sind vom 1. Februar 1917 ab laufende Kriegsbeihilfen zu gewähren, und zwar den verheirateten Beamten ohne Kinder 12 ℳ, den Beamten mit einem Kinde 17 ℳ, den Beamten mit zwei Kindern 22 ℳ, den Beamten mit drei Kindern 27 ℳ, für jedes folgende Kind 5 ℳ mehr monatlich.

2. Den Beamten mit einem Einkommen von mehr als 4500 (4800) ℳ sind die Beihilfen bis zur Erreichung desjenigen laufenden jährlichen Gesamtbetrages zu gewähren, den sie erhalten haben würden, wenn sie ein Einkommen von 4500 (4800) ℳ hätten. Beispielsweise erhält ein Beamter mit einem Diensteinkommen von 4600 ℳ und fünf zu berücksichtigenden Kindern jährlich 344 ℳ laufende Beihilfe, d. h. insgesamt die gleiche Summe von 4944 ℳ, die ein Beamter mit fünf Kindern und einem Diensteinkommen von 4500 ℳ bekommt.

3. Zu berücksichtigen sind eheliche, legitimierte, Adoptiv-, Stief- und Pflegekinder unter 15 Jahren, wenn sie von den Beamten unentgeltlich unterhalten werden, und diejenigen Kinder im Alter vom 15. bis zum vollendeten 18. Jahre ohne nennenswertes Einkommen, die sich noch in Schul- oder Berufsausbildung befinden oder aus sonstigen wichtigen Gründen (Gesundheitszustand der Kinder oder der Eltern usw.) einem Erwerbe nicht nachgehen können.

4. Als Diensteinkommen gelten Pensionen und die gesamten dienstlichen Bezüge im Sinne der Bestimmungen zur Ausführung des § 66 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874 und 6. Mai 1880, jedoch mit Ausschluß des Wohnungsgeldzuschusses (Dienstwohnung, Mietentschädigung) und derjenigen Beträge, die einen Ersatz für Dienstaufwand bilden. — Dem Diensteinkommen ist das Einkommen aus Nebenämtern hinzuzurechnen, wenn es fortlaufend gewährt wird, desgleichen Militärpensionen und -renten, nicht dagegen Kriegsverstümmelungs- und ähnliche Zulagen.

5. Ledige, die Angehörigen im Sinne des Reichsfamilienunterstützungsgesetzes vom 28. Februar 1888 (Reichsgesetzbl.

S. 59), 4. August 1914 (Reichsgesetzbl. S. 332) und der Bundesratsverordnung vom 21. Januar 1916 (Reichsgesetzbl. S. 55) im gemeinschaftlichen Hausstand auf Grund gesetzlicher oder sittlicher Verpflichtung Unterhalt gewähren, werden den kinderlos verheirateten gleichgestellt.

6. Auszuschließen von den Beihilfen sind die Beamten, die nur im Nebenamte Staatsbeamte sind, oder die Beamten, die a) bei dem Heere oder der Flotte Dienst tun, b) bei der Militär- oder Marineverwaltung oder bei den Verwaltungen in den besetzten feindlichen Gebietsteilen beschäftigt werden und über ihre Friedensbezüge hinaus bereits Zulagen erhalten, c) im Sanitätsdienst tätig sind.

7. Verwitwete und geschiedene Beamte sind, wenn sie zu berücksichtigende Kinder haben, den verheirateten mit der entsprechenden Kinderzahl gleichzustellen. Haben sie solche Kinder nicht, stehen sie den Ledigen gleich.

II. 1. Außer den laufenden Kriegsbeihilfen sind den Beamten und technischen Hilfsbeamten mit einem Diensteinkommen bis 4500 (4800) *M* einschließlich zu Anfang Januar 1917 einmalige Kriegsteuerungszulagen zu gewähren, und zwar a) den kinderlos verheirateten und denen, die nicht mehr als 4 Kinder unter 15 oder 18 Jahren haben, 40 *M*, b) bei 5 zu berücksichtigenden Kindern 50 *M*, c) für jedes weitere zu berücksichtigende Kind 30 *M* mehr.

2. Stichtag für das Vorliegen der Voraussetzungen für die Kriegsteuerungszulagen ist der 1. Dezember 1916.

3. Beamte, für die erst seit dem 1. Oktober 1916 die unter I 6 a—c angegebenen Ausschließungsgründe bestehen, sind von der einmaligen Kriegsteuerungszulage nicht ausgeschlossen.

4. Soweit die Voraussetzungen — auch die unter I 3, 4, 5 und III enthaltenen — dieses Erlasses für die Gewährung der einmaligen Zulage den Beamten günstiger sind, als die Bestimmungen vom 21. November 1916, sind sie auch für die im Dezember zahlbar gewesenen Zulagen nachträglich maßgebend.

III. 1. Frauen sind den verheirateten Beamten mit Kindern gleichzustellen, wenn sie verwitwet, geschieden oder eheverlassen sind und Kinder unter 15 oder 18 Jahren unentgeltlich unterhalten.

2. Im übrigen sind Beamtinnen als Ledige anzusehen und nur unter den Voraussetzungen zu I 5 zu berücksichtigen.

— **Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei.** Der Privatgüterverkehr mit Bulgarien und der der Türkei ist neuerdings in beschränktem Umfange aufgenommen.

— **Jahresbericht der Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin.** In der Sitzung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin vom 18. Dezember v. J. erstattete der Präsident des Kollegiums, Dr. Kaempf, einen Bericht über die Tätigkeit des Ältestenkollegiums im Jahre 1916. Aus diesem Bericht sei hier das Folgende hervorgehoben: „Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hatten die für den Reiseverkehr eingetretenen Beschränkungen sowohl in betreff des Fahrplanes als auch hinsichtlich der Paß- und Ausweisvorschriften lebhafte Inanspruchnahme der Auskunfterteilung zur Folge. Auch machte sich starke Nachfrage nach den Zugverbindungen für die besetzten Gebiete im Osten, Westen und Süden geltend. Im Güterverkehr erforderte der Ausbau der Kriegsausnahmetarife, die Schwierigkeiten in der Güterbeförderung selbst, hervorgerufen einerseits durch einen fast ständigen Wagenmangel, andererseits durch einen außergewöhnlichen Güterandrang, eine umfassende Mitwirkung unseres Kollegiums zur Herbeiführung von Aufklärungen, Milderungen von Härten, Vorbeugung von Schäden usw."

— **Weihnachtsfeier des Eisenbahnvereins Breslau.** Seit Beginn des Krieges hat der Eisenbahnverein Breslau alljährlich für sämtliche Kinder bis zum 14. Jahre der im Kriege gefallenen oder im Felde stehenden Mitglieder eine Bescherung veranstaltet und zu diesem Zwecke deshalb auch in diesem Jahre 3000 *M* bereitgestellt. Die angemeldeten 1200 Kinder konnten nicht mehr zu einer gemeinsamen Bescherung vereinigt werden. Es sind daher die Mittel an die Mütter verteilt worden. Am Sonnabend, den 16. Dezember v. J. fand bei reger Beteiligung im Schießwerdersaal die allgemeine Weihnachtsfeier statt.

Eisenbahndirektionspräsident Mallison, mehrere Dezernenten der Direktion und Amtsvorstände sowie viele Dienstvorsteher wohnten mit ihren Damen der Feier bei. Der Vorsitzende des Vereins, Ober- und Geheimer Baurat Wagner, wies in einer tiefempfundenen Ansprache auf Weihnachten als Friedensfest in Verbindung mit dem von unserem Kaiser an unsere Feinde gemachten Friedensangebot hin. Den musikalischen, ernst gehaltenen Teil führte die Eisenbahnkapelle unter Leitung des Oberbahnassistenten Ziegler, die Chorgesänge der Märkische Gesangverein stimmungsvoll aus. Außerdem wurde ein Reigen von zwölf Damen zur Freude der Anwesenden aufgeführt, sowie durch die Lehrlingsabteilung der Eisenbahn-Werkstätten sehr gute Freiübungen und turnerische Leistungen dargeboten, die in wundervollen Gruppenaufstellungen endeten. Für diesen Teil hatte Werkmeister Sonsalla ganz besondere Mühe verwendet. Die große Beteiligung sowie der stimmungsvolle Verlauf des Festes gibt einen Beweis für das Zusammengehörigkeitsgefühl der oberen, mittleren, unteren Beamten und der Handwerker und Arbeiter mit den Familienangehörigen der gefallenen und im Felde stehenden Vereinsmitglieder.

Österreich.

— **Die österreichische Eisenausfuhr nach Rumänien.** Vor dem Kriege war Rumänien ein wichtiges Ausfuhrgebiet der österreichischen Eisenindustrie. Aus dem gemeinsamen Zollgebiete gelangten an Eisen und Eisenwaren nach Rumänien zur Ausfuhr im Jahre 1909 erst 170 196, im Jahre 1910 bereits 344 159 und im Jahre 1913 wieder 326 219 Meterzentner. Die Gesamtausfuhr hat sich also bis 1911 sehr günstig entwickelt, ist dann infolge der Balkanwirren stark herabgegangen, hat aber 1913 immerhin fast das Doppelte der Menge von 1909 erreicht. Die Ausfuhr von Rumänien hat nicht viel weniger als ein Viertel der Gesamtausfuhr des gemeinsamen Zollgebiets betragen. Nicht so günstig steht es hinsichtlich der Maschinenausfuhr. Die Gesamtausfuhr hat sich zwar von 1909 (54 757 Meterzentner)) auf 79 367 Meterzentner im Jahre 1912 gehoben, ist aber im folgenden Jahre auf 41 855 Meterzentner zurückgegangen. An einer Wiederaufnahme der Ausfuhrmöglichkeiten ist hauptsächlich die landwirtschaftliche Maschinenindustrie beteiligt, die im letzten Friedensjahre beträchtliche Mengen nach Rumänien, insbesondere in Dreschmaschinen, Pflügen, Bodenbearbeitungsmaschinen usw., lieferte. Auch in Müllereimaschinen und in elektrischen Maschinen und Apparaten war die Ausfuhr nicht unbedeutend. Das Gleiche gilt für Autos, Zisternen und Destillierapparate. Rumänien besitzt keine auch nur einigermaßen leistungsfähige Eisen- und Maschinenindustrie. In früheren Jahren trat, abgesehen von England, auch Belgien auf dem rumänischen Markte als Konkurrent auf, so insbesondere in Walzeisen, Blechen usw. Die französischen Lieferungen in verschiedenen Eisenwaren, wie Wagenfedern, Eisenkurzwaren, Drahtgeweben usw., waren nicht unbedeutend. In Rumänien bestehen wohl keine Vorräte an Eisen- und Stahlmaterial, da schon bei Ausbruch des Weltkrieges in allen Eisenhalbfabrikaten, ferner in den meisten Eisen- und Stahlwaren großer Mangel herrschte. Für die Beurteilung der Aussichten der österreichischen Maschinenausfuhr ist wohl in erster Linie die Tatsache maßgebend, daß Rumänien eine sehr ausgedehnte Erdölindustrie besitzt, deren Anlagen und Einrichtungen einer Ergänzung bedürfen.

Ungarn.

— **Zur Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife.** Der Präsidialrat des Landesvereins der Chemischen Industriellen Ungarns befaßte sich kürzlich mit der Frage der Erhöhung der Gütertarife. Die am 1. Februar d. J. ins Leben tretende schablonisierende 30 prozentige allgemeine Erhöhung der Tarifsätze sei zwar nicht als eine vom volkswirtschaftlichen Standpunkte besonders glückliche Maßnahme zu bezeichnen, nichtsdestoweniger müsse die Industrie diese Tariferhöhung als ein solches Kriegsopfer ertragen, welches von der Volkswirtschaft im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung des ungarischen Staatshaushaltes gebracht werden muß. Der Präsidialrat macht auch auf die hohe Wichtigkeit der rechtzeitigen Erneuerung der Verbandstarife aufmerksam. Hier besteht nämlich die Gefahr, daß, falls die im inländischen, österreichisch-ungarischen und zollausländischen Verkehr bestehenden Verbandstarife nicht bis zum 1. Februar 1917 neu herausgegeben werden sollten, das verfrachtende Publikum die durch Zusammenzählung der in den Lokaltarifen bestehenden Sätze erwachsenden höheren Frachtsätze bezahlen müßte, was eine das Maß der 30 prozentigen Tariferhöhung überschreitende Belastung ergeben würde. Der Landesverein ersuchte daher den Handelsminister, durch geeignete Maßnahmen für die rechtzeitige Herausgabe der Verbandstarife Sorge zu tragen oder etwa diese mit rückwirkender Kraft ab 1. Februar 1917 einzuführen.

— **Die Wohlfahrtseinrichtungen der ungarischen Staatseisenbahnen** haben ihr verfügbares Barvermögen in Kriegsanleihen angelegt. Anläßlich der bisher erfolgten Kriegs-

anleiheausgaben haben die einzelnen Fonds folgende Zeichnungen abgegeben: Pensionsinstitut 118 200 K., Pensionsfond für Arbeiter 3 477 550 K., Betriebskrankenkasse 169 600 K., Krankenkasse für Angestellte mit Jahresgehalt 1 406 350 K., Fond für Hilfeleistung 72 950 K. und zwei kleinere Fonds 2850 K., insgesamt somit 5 247 500 K. — Von den einzelnen Ausgaben der Kriegsanleihen entfallen Zeichnungen auf die I. von mehr als zwei Millionen, auf die III. von fast einer Million und auf die V. von mehr als einer Million Kronen. Die gezeichneten Anleihen wurden ohne Ausnahme bar ausbezahlt.

Übrige europäische Länder.

— **Sulfitspiritus für Eisenbahn- und Automobilbetrieb.** In Schweden beginnt man jetzt Sulfitspiritus für verschiedene Verkehrsgewerbe in Anwendung zu bringen. So hat eine Privatbahn in Dalekarlien bei einer einheimischen Fabrik einen Sulfitspiritusmotor von 150 PS. bestellt, um diesen in eine Lokomotive einzubauen. Ferner sind die schwedischen Militärautomobile zum überwiegenden Teil mit Motoren versehen worden, die sich für Sulfitspiritus verwenden lassen. Wie bekannt, ist Sulfitspiritus ein schwedisches Erzeugnis, das aus dem übelriechenden Abfallwasser der Holzmassefabrikation gewonnen wird. Bei dem großen Umfang letzterer Industrie und angesichts der Bedeutung des Sulfitspiritus als Feuerungsmittel an Stelle von Benzin und Kohlen hat dies Erzeugnis besonderen Wert für Schweden, aber auch Deutschland hat sich die Erfindung schnell und in großem Maßstabe zunutze gemacht. Für Schweden würde die Erfindung die größte Bedeutung im Falle einer Blockade oder eines Kriegszustandes haben, bei welchen Anlässen es wichtig wäre, in Nordschweden Automobile als Verkehrsmittel in Betrieb zu setzen, da die Eisenbahnen dort nur dünn gesät sind. Es ist berechnet worden, daß, wenn die sämtlichen Sulfitfabriken des Landes die Erzeugung von Sulfitspiritus betreiben würden, jährlich 27 gegen jetzt 3 Millionen Liter gewonnen werden könnten. M.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken in der Schweiz.** Wie wir der „Schweizer Bau-Ztg." entnehmen, ist am 2. Dezember v. J. die Strecke Nidau-Siselen der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, mit den Zwischenstationen Ipsach, Sutz-Latt, Landhaus, Mörigen, Gerolfingen, Täuffelen, Hagneck, Lüscherz, durch eine einfache Feier eingeweiht worden; am 4. Dezember wurde der Betrieb darauf aufgenommen. Auf dem Rest der Linie soll, nachdem endlich dieser Tage das fehlende Kupfer in Genf eingetroffen ist, ebenfalls bald der Verkehr eröffnet werden. Ferner ist am 18. Dezember die neue elektrische, mit Gleichstrom von 1000 V betriebene Wohlen-Meisterschwanden-Bahn dem Verkehr übergeben worden. Sie hat 8,3 km Länge, ist vollspurig und durchweg auf eigenem Bahnkörper angelegt, teilweise in Anlehnung an die Landstraße. Die Höchststeigung beträgt 42 ‰. Die Bahn geht von der Station Wohlen der Schweizer Bundesbahnen (Aarg. Südbahn) aus und berührt die großen Ortschaften Villmergen, Sarmenstorf, Fahrwangen und Meisterschwanden sowie das kleinere Hilfikon mit seinem reizenden Schlosse. — Sehr bemerkenswert ist die Tatkraft, mit der die Bevölkerung des beteiligten Gebietes während etwa zwanzig Jahren im Gefolge unermüdlicher Führer das Zustandekommen der Bahn erkämpfte, indem sie diese, abgesehen von der Staatsbeteiligung, aus eigenen Mitteln finanzierte, und wie mitten im Toben des Weltkrieges das Werk zur glücklichen Vollendung geführt wurde.

— **Beschränkung des Zugverkehrs in Italien wegen Kohlenmangels.** Aus Bern, 27. Dezember, wird gemeldet, daß nach Mitteilung des italienischen Verkehrsministeriums zur Kohlenersparnis eine große Anzahl Personenzüge, auch solche nach dem Auslande, fortfallen werden. Die italienischen Bahnen werden dann täglich nur noch 120 000 km fahren, während sie vor Ausbruch des Krieges auf 206 000 km täglich kamen.

— **330 englische Bahnhöfe geschlossen.** Englische Blätter teilen mit, daß vom 1. Januar ab 235 englische und 95 schottische Bahnhöfe geschlossen werden, um Ersparnisse zu machen.

— **Verlegung des Konstantinopeler Hafens.** Wir entnehmen der „D. Verkehrsztg." folgendes: Aller Voraussicht nach wird die Türkei nach Beendigung des Krieges ein weit regeres Handelsleben entfalten, als dies früher der Fall war, und der Verkehr wird seinen Mittelpunkt in Konstantinopel finden. Um für den gesteigerten Schiffsverkehr gerüstet zu sein, hat die türkische Regierung beschlossen, die längst als ungeeignet und zu eng befundenen Anlagen des Konstantinopeler Hafens neuzeitlich auszugestalten. Da es jedoch in der Umgebung des jetzigen Hafens, des „Goldenen Horns", an Platz für Lagerräume, Schuppen, Kaianlagen usw. fehlt und man, um genügend Raum zu gewinnen, ganze Stadtteile niederreißen müßte, hat die Regierung eine Kommission einberufen, um auf Grund eingehender Studien feststellen zu lassen, ob es vorteilhafter sei, den alten Hafen um- und auszubauen oder eine ganz neue Hafenanlage an jener Stelle zu errichten. Die Kommission hat sich nunmehr für eine Verlegung des Hafens entschieden und die südliche Küste Stambuls am Marmarameer zwischen Jedekute und Kumpaku in Vorschlag gebracht. Maßgebend für diesen Entschluß war auch der Umstand, daß der Zugang zum „Goldenen Horn" durch zwei Schiffsbrücken gesperrt ist, die für größere Schiffe geöffnet werden müssen, wodurch der sich immer mehr steigernde Verkehr zwischen beiden Ufern eine Unterbrechung erleidet. An der neugewählten Stelle ist dagegen Platz für etwa 3 km lange Kaianlagen, Krane, Lagerräume usw. in reichem Maße vorhanden. Mit dem Neubau des Hafens gedenkt die Regierung in nächster Zeit zu beginnen. Daß übrigens nicht nur in der Türkei und bei den verbündeten Staaten, sondern in neutralen Ländern mit einem Aufschwung gerechnet wird, beweist der Entschluß der amerikanischen Reederei Martees & Co. in Neuyork, die sofort nach dem Kriege einen regelmäßigen direkten Schiffsdienst Neuyork—Konstantinopel einrichten will. Von der türkischen Hauptstadt aus sollen dann die Schiffe noch die Häfen des Schwarzen Meeres anlaufen.

— **Der Eisenbahnbau im Norden Rußlands und die Holzindustrie.** Im Heft 2 des Archivs für Eisenbahnwesen 1916 habe ich die Frage, die neuerdings die Ministerien in Rußland besonders beschäftigt, eingehend behandelt und nachzuweisen versucht, daß im Wesentlichen der Zug zum Ozean die Triebfeder ist, die Rußland immer wieder dazu führt, dem Norden seine ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Allerdings hat diese Liebe bisher einen stark platonischen Einschlag, denn bislang ist wohl sehr viel geschrieben und geplant, aber noch sehr wenig oder nichts geschehen. Wie ich schon dem Leser jener Untersuchung an einer Karte gezeigt habe, sind viele Bahnen geplant, um neue Verbindungen zwischen den Häfen des Eismeeres nicht nur mit dem dahinter liegenden europäischen Erzeugungsgebiete, sondern auch mit dem Ob-Strom und dessen sehr weiten Zufuhrgebieten herzustellen. Auch das, was gegenwärtig der Wjestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten mitteilt, bewegt sich ziemlich in den bisher begangenen Gleisen, nur daß mit besonderem Nachdruck der großartige Reichtum an Waldbeständen hervorgehoben wird, der den Bau von Bahnen in jenen nördlichen Gebieten des europäischen Rußlands dringend erscheinen läßt. Wie in Rußland immer bei solchen Gelegenheiten, ist auch in diesem Falle eine Kommission niedergesetzt, die die Frage eingehend prüfen und dann berichten soll. Dieses Mal steht an der Spitze der Bewegung ein Mann, der auch in Deutschland wohl bekannt ist, nämlich der frühere Handelsminister Timirjasew, viele Jahre der russischen Botschaft in Berlin angehörig. Vielleicht, daß er einflußreich genug sein wird, um die für Rußland wichtige Frage aus den endlosen Verhandlungen in die Ausführung überzuleiten. Das Ministerium der Verkehrsanstalten ist nun allerdings in letzter Zeit einen Schritt vorwärts gekommen und hat sich dazu aufgerafft, die Bahn, die eine Verbindung zwischen dem Ob und dem Weißen Meere mit Anschluß an den Ural, also nicht von Obdorsk, herstellen soll, als in allerengster Reihe bauwürdig zu bezeichnen. Die Ingenieure, die die Vorarbeiten auszuführen, sind gleichzeitig beauftragt worden, genaue Untersuchungen über die Waldbestände anzustellen, um nach dem Ergebnis über den Wert der Bahn für die Ausnutzung der Waldbestände und die voraussichtliche Ertragsfähigkeit des Unternehmens Schlüsse ziehen zu können. An die zweite Stelle ist dann vom Ministerium eine Bahn von Kotlass nach Ssoroki, etwa 600 Werst (= 640 km) in der Luftlinie, gesetzt worden. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß damit eine Durchquerung des großen, nördlichen Waldgebiets offenbar beabsichtigt wird. Dieser Auffassung tritt allerdings diejenige der Holzindustriellen insofern entgegen, als sie zum Ausgangspunkt Perm vorschlagen, und damit den Waldbeständen Sibiriens eine zweite Zufuhrstraße zum Weißen Meer schaffen wollen, der eine wie der andere Eisenbahnweg scheint, an den Entfernungen West-Europas gemessen (von Perm sind es 1500 W. (= 1600 km) in der Luftlinie bis Ssoroki) viel zu lang, um Holz zur Ausfuhr noch wettbewerbfähig zu erhalten, da ihm die Last der langen Eisenbahnbeförderung aufgebürdet werden muß. Alle die Holzmengen, die hier in den Handel gebracht werden sollen, haben den Wettbewerb mit den schwedischen und norwegischen Hölzern zu bestehen, die sich auf dem Weltmarkte eines festen Rufes erfreuen. Die

russischen Hölzer müssen an ihnen vorüber und also die Lasten des weiteren Weges an die Küste tragen. Daraus folgt, daß sie erheblich billiger oder erheblich wertvoller sein müssen, um sich den Markt in England sichern zu können. Ob das eine oder das andere der Fall ist, mag an dieser Stelle unerörtert bleiben, auf jeden Fall scheint es wirtschaftlich richtiger zu sein, die Bahnen, die die Waldbestände an den Markt bringen sollen, zunächst den nächsten Flußläufen zuzuführen, um die Hölzer auf diesen den Hafenplätzen zuzuführen, weil damit die Beförderungskosten ganz erheblich herabgesetzt werden könnten. Aus diesem Grund ist auch der alte Plan, den Ob-Strom von Obdorsk aus mit dem nächsten Hafen am Weißen Meere zu verbinden, soweit sibirische Hölzer in Betracht kommen, sicher noch immer die richtigste Lösung. m.

Allgemeines.

— **Erfahrungen mit Flußeisenblechen für Lokomotivfeuerbüchsen.** Ein in der „Zeitschrift d. V. d. Ing." veröffentlichter Vortrag des Oberbaurat Kittel gibt dem Eisenbahndirektor Busse in Kopenhagen Veranlassung, in derselben Zeitschrift seine Erfahrungen mit flußeisernen Lokomotivfeuerbüchsen darzulegen. Er teilt mit, daß einer besonderen Veranlassung halber vor etwa zwanzig Jahren 20 Lokomotiven der dänischen Staatsbahnen mit flußeisernen Feuerbüchsen versehen wurden, daß diese jedoch nicht so lange, wie die kupfernen gehalten hätten und man den Versuch wieder aufgegeben habe, eingedenk des Umstandes, daß der Materialwert einer Feuerbüchse ja nur einen sehr geringen Einfluß auf die Betriebskosten hat, wenn man mit dem besseren Material nur eine gar nicht einmal große Verlängerung der Lebensdauer einer Feuerbüchse erreichen kann. Im Zusammenhang hiermit wirft Herr Busse die Frage auf, weshalb eine Feuerbüchse, sei es eine kupferne oder eine eiserne, früher zugrunde geht als eine andere unter ganz gleichen Betriebsbedingungen. Er glaubt, daß dies in der Hauptsache von der Behandlung und nur sehr wenig vom Material abhängig ist. Die Bleche würden beim Richten und Bördeln schon beschädigt, ganz besonders vielleicht die kupfernen, und die Art und Weise der Feuerbeschickung und der Speisung während der Fahrt möge auch ihren Einfluß haben. Der Richthammer und die Rohrwalze legten somit den Grund zur Zerstörung der Feuerbüchsen. Daß die Zusammensetzung des Kupfers einen Einfluß auf die Haltbarkeit der Bleche ausübt, sei nicht nachgewiesen, möglicherweise sei sie aber die Ursache der Zerstörung der Flußeisenbleche; diese zeigten nämlich auffallende Risse oder Sprünge selbst im geraden Blech und meist in der Nähe des Feuers. Dies könnte zwar von der dort herrschenden großen Hitze herrühren, er erkläre es sich aber so, daß eine Nachkohlung des Flußeisens stattfindet, wodurch die Bleche hart und spröde werden; deshalb werde sich bei Feuerbüchsen das Eisen wohl niemals mit dem Kupfer messen können, doch werde es als Notbehelf brauchbar sein. Den häufig ausgesprochenen Einwand, daß es doch in Amerika mit den flußeisernen Feuerbüchsen gehe, entkräftet Herr Busse auf Grund seiner Wahrnehmungen an Ort und Stelle damit, daß die Feuerbüchsen dort gerade so reißen wie hier, aber man flicke und verschraube dort in einer Weise, wie es in Europa kein Maschinentechniker wagen würde. Infolgedessen fliegen ja auch in Amerika alle Jahre einige Lokomotivkessel in die Luft, wobei es dann heiße, es hätten sich auf unerklärliche Weise Gase im Kessel gebildet oder dergl., und der Fall werde vielleicht noch als hoch interessant hingestellt. Bei uns komme in einem solchen Falle die Sache ganz mit Recht vor den Strafrichter.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 an werden die auf Seite 148—151, 154 und 155 des Tarifheftes 7 vom 1. Januar 1907 für die in Österreich gelegenen Stationen Grottau, Kratzau und Weißkirchen b. Kratzau enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 5 a (Getreide) und Nr. 5 b (Kleie) in Kronenwährung um dreißig Prozent (30 %) erhöht.

Dresden, am 29. Dezember 1916. (14)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Binnengütertarif,
b) Elsaß-lothr. luxemb.-badischer Gütertarif,
c) Elsaß-lothr. luxemb.-pfälzischer Gütertarif.

Mit Geltung vom 1. März 1917 werden die Ausnahmetarife 14 für Rübenzucker und 23 für Kartoffelstärkefabrikate der genannten 3 Tarifhefte auf Ausfuhrsendungen beschränkt.

Straßburg, 26. Dezember 1916. (21)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarife 2 r für Baustoffe nach Ostpreußen.

Mit dem 5. März 1917 gilt der Ausnahmetarif im Verkehr von den Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft nicht mehr für Düngemittel, Heu und Stroh.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Dezember 1916. (18)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erhöhung von Umladegebühren.

Die Zuschläge für Wagenladungen (s. Abschnitt F. III. A. 3 im Tarif 200) werden erhöht im Verkehr der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach, der Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster und der Nebenbahn Masbach-Mudau vom 1. März 1917 an und im Verkehr der Zell-Todtnauer Nebenbahn vom 1. April 1917 an; vom gleichen Tage an wird für Wagenladungen von und nach dem Zweiggleis der Spinnerei Atzenbach ein Zuschlag von 1,5 Pf. für 100 kg erhoben.

Berlin, den 30. Dezember 1916. (17)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Die auf Seite 7 des VI. Nachtrags zum Tarifheft 14 (Ausnahmetarif für Düngemittel usw.) enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Brünigbahnstationen Horw, Kerns-Kägiswil, Meiringen und Sarnen werden mit 1. März 1917 geändert. Hierdurch tritt eine Frachterhöhung von 1 Ct. für 100 kg ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1916. (16)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staats-Eisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 I v für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1917 wird der Ausnahmetarif neu ausgegeben. Erhöhungen gelten erst vom 5. März 1917. Abzüge (Preis 5 Pf.) sind durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 30. Dezember 1916. (19)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 67. Binnen-Gütertarif der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 wird auf Seite 6 unter C „Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif" der Abschnitt 3 zu IV. Ladegebühren, Krangeld, wie folgt geändert:

1. Für die Umladung von Wagenladungsgütern von Vollspurwagen auf Schmalspurwagen oder umgekehrt werden erhoben:
für 100 kg 5 Pf.

Falls die Eisenbahn usw. . . . . wie bisher.

Direktion der Cöln-Bonner Kreisbahnen. (20)

Badischer Tiertarif.

Die besonderen Ausführungsbestimmungen zu § 9 der Eisenbahnverkehrsordnung wegen Zahlung der Frachten, Nachnahmen und Nebengebühren bei den auf schweizerischem Gebiet liegenden Stationen der badischen Staatsbahnen erhalten mit sofortiger Wirkung eine andere Fassung. Näheres in unseren nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. Dezember 1916. (2)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

Ab 1. Februar 1917 tritt der Nachtrag VIII in Kraft, durch den die Frachtsätze in Kronenwährung bis zu 30% erhöht werden.

München, den 23. Dezember 1916. (4)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif. Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Mai 1914.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten ohne Ersatz außer Kraft:

1. im Heft 2
   Ausnahmetarif 13, Abteilung A: Obst, frisches, unverpackt,
   Ausnahmetarif 37, Abteilung B: Quebrachoholzextrakt usw.,
   Ausnahmetarif 47, Fette und zwar: Kokosnußöl usw.,
   Ausnahmetarif 82, Abteilung A: Holzgeist (Methylalkohol),

Ausnahmetarif 101, Abteilung B: landwirtschaftliche Maschinen, Abteilung für 5 t,
Ausnahmetarif 109: Wein usw.
2. im Heft 6
Ausnahmetarif 31, Abteilung A und B: Borke (Rinde) roh, gemahlen oder sonst zerkleinert.

Weiter sind im Heft 2 bei Ausnahmetarif 82, Abteilung B die Worte „Azeton und" zu streichen.

München, den 23. Dezember 1916. (5)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Binnentarife der Nebenbahnen Mosbach-Mudau und Oberschefflenz-Billigheim und Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.

Vom 1. März 1917 ab werden die Preise für gewöhnliche Fahrkarten II. und III. Klasse um 5 ₰ erhöht.

Karlsruhe, 27. Dezember 1916. (12)
Betriebsdirektion der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft zu Berlin.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird die Station Peine als Versandstation in den Ausnahmetarif 3a für Steinsalz und die Station Dänischburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Näheres darüber und über einige weitere Tarifänderungen ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. Dezember 1916. (8)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmter Tiere. (Tfv. 1501.)

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs wird um ein Jahr bis 31. Dezember 1917 verlängert, desgleichen die fünfzigprozentige Ermäßigung für Auslandssendungen.

Zur Erläuterung wird darauf hingewiesen, daß unter gemeinnütziger Tätigkeit im Sinne der Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen nicht die Verteilung der Tiere an Verbraucher oder an Fleischer zu verstehen ist, die die Gemeindebehörden im Auftrage der Viehhandelsverbände oder ähnlicher von den Reichs- oder Landesbehörden eingesetzten kriegswirtschaftlicher Organe vornehmen.

Welche Verwaltungen der Verlängerung des Ausnahmetarifs außer den preußisch-hessischen und den oldenburgischen Staatsbahnen sowie den Reichsbahnen beitreten, wird im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemacht.

Berlin, den 29. Dezember 1916. (13)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

1. Binnengütertarif.
2. Elsaß-Lothr.-luxembg.-badischer Gütertarif.
3. Elsaß-Lothr.-luxembg.-pfälzischer Gütertarif.

Mit sofortiger Geltung bis zum 31. März 1917 sind im Verkehr von Straßburg Wasserumschlag, Kehl, Karlsruhe Hafen, Ludwigshafen, Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Rheinau Hafen nach Basel und nach Basel Bad. Stb. Übergang für Zucker (Rüben-, Rohrzucker aller Art) die Frachtsätze des Spezialtarifs I auch für Durchfuhrsendungen anzuwenden.

Straßburg, den 22. Dezember 1916. (1)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Das Warenverzeichnis der Abteilung III des Tarifhefts 8 (A = Tarif für Holz) wird mit sofortiger Wirkung durch Aufnahme folgender Frachtgegenstände ergänzt: e. Bündelholz (Abfallholz aus Sägereien, in Bündeln), sowie Hobelspäne, Sägespäne (Sägemehl) und andere Abfallspäne von Holz.

Karlsruhe, 26. Dezember 1916. (11)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 beträgt im Badisch-Hessischen Expreßguttarif der Mindestanteil der Müllheim-Badenweiler Eisenbahn-Aktiengesellschaft 10 ₰ für 10 kg. Die Frachtsätze für 10 kg der Stationen Badenweiler, Müllheim Rathaus, Niederweiler und Oberweiler sind auf Seite 76 des Tarifs auf 10 ₰ zu ändern.

Mainz, den 28. Dezember 1916. (9)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 erscheint der Nachtrag II zum besonderen Tarifheft (Heft B) unserer Eisenbahn. Er enthält Erhöhungen der Beförderungspreise im Personen-, Tier- und Güterverkehr.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach.

Butzbach, den 1. Januar 1917. (22)
Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Betrifft: Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verband, Teil II, Heft 1 und Nachtrag IV. — Norddeutsch-Schweizerischen Güterverkehr, Teil II, Heft 1, 2 und 3.

Der bis zum 28. Februar 1917 zugunsten der Brohltalbahn für den normalspurigen Wagen zur Erhebung kommende Frachtzuschlag von 2,50 ℳ wird über den vorgenannten Tag hinaus bis auf weiteres in gleicher Höhe weiter erhoben.

Cöln, den 21. Dezember 1916. (3)
Der Vorstand.

---

2. Personen- und Güterverkehr.

Ab 1. März 1917 treten bei der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn im Personen- und Güterverkehr Tariferhöhungen in Kraft.

Näheres bei den Betriebsstellen.

Mannheim, den 30. Dezember 1916. (7)
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft, Aktiengesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Südwestdeutsch-österreichischer Personenverkehr.

Auf den 1. März 1917 werden die Personen- und Gepäcksätze des Tarifs aufgehoben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 28. Dezember 1916. (10)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Zur Verdingung

des Bedarfs an:
3600 Stück Erdschaufeln,
100 Stück flachen Schaufeln,
1200 Stück Kohlenschaufeln für Kohlenlader,
1200 Stück Lokomotivschaufeln aus Stahlblech,

in einem Lose ist Termin auf den 1. Februar 1917, nachm. 4 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen nebst Zeichnungen können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen portofreie Einsendung von 1,50 Mark in barem Gelde (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist 8 Tage.

Erfurt, den 27. Dezember 1916. (6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 14 000 Schachteln Streichhölzer, 10 000 Piassavabesen, 150 000 Lampenzylindern, 10 000 Reiserbesen, 2500 Aushebestangen, 100 kg Hahnschmiere, 2000 kg Schreibkreide und 2000 kg Karbolsäure soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen werden, auch von dort gegen portofreie Einsendung von je 1 ℳ für Piassavabesen und Lampenzylinder und von 50 Pf. für die übrigen Materialien in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 30. Januar 1917, vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. Februar 1917. (15)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung.

Der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. ist für das erste Halbjahr des Etatsjahres 1917, und zwar: A. 1840 t Stab- und Bandeisen, 752 t Eisenblech; B. 320 t Winkeleisen, 36 t Trägereisen, 51 t Formeisen, 122 t Rohstabflußeisen, 10 t Sprengringeisen. **Eröffnung der Angebote am Freitag, den 19. Januar 1917 zu A vormittags 11 Uhr, zu B vormittags 11½ Uhr.** Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ für A, 80 Pf. für B bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist zu A bis 3. Februar, zu B bis 31. Januar 1917.

Hannover, 28. Dezember 1916. (23)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 2. | 6. Januar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1916.

(Fortsetzung aus Nr. 1.)

Wenn wir nun noch die in den einzelnen Zweigen des Eisenbahnwesens vorgekommenen wichtigeren Ereignisse betrachten, so ist nicht viel zu berichten. Im Personenverkehr war es im Anfang des Jahres die Einrichtung des Balkanzuges, die überall in der Welt Zeugnis ablegte von der wirtschaftlichen Kraft Deutschlands und dem Streben, seinen Verbündeten bis an den Bosporus die Hand zu reichen. Der Zug selbst ist gewissermaßen die Versinnbildlichung des mitteleuropäischen Staatenbundes, der weit über die Kriegszeit hinaus erst im Frieden seinen Völkern die Früchte gemeinschaftlicher Arbeit bringen wird. Der Balkanzug dient übrigens nicht nur dem ausgedehnten zivilen Verkehr und der Postverbindung Deutschlands und der Reichshauptstadt, insbesondere mit Wien, Budapest, Belgrad, Sofia und Konstantinopel, sondern er ist auch für den militärischen Verkehr mit diesen Ländern von äußerster Wichtigkeit. — Der Sommerfahrplan brachte nur geringe Veränderungen. Die regelmäßigen Sommerreisen des deutschen Publikums waren den Zeitläuften und den Verpflegungsschwierigkeiten entsprechend erheblich eingeschränkt, Vergnügungsreisen ins Ausland fielen fast völlig fort, dagegen zeigte der Besuch der deutschen Ostseebäder eine Belebung, da die große Mehrzahl der Nordseebäder für den Badeverkehr gesperrt war. Überfüllt waren die Höhenorte der bayerischen Alpen und der deutschen Mittelgebirge. Überall bevölkerten neben den eigentlichen Sommergästen die verwundeten und genesenden Krieger in großer Zahl die Sommerfrischen, viele Gasthöfe waren ausschließlich ihnen vorbehalten. Seit dem Herbst bis zum Schluß des Jahres hat der Fahrplan des Personenverkehrs fast auf allen deutschen Bahnen eine sich allmählich steigernde Einschränkung erfahren, ja es ist geradezu halbamtlich zur Unterlassung jeder irgend überflüssigen Reise, namentlich der Vergnügungs- und Besuchsreisen aufgefordert worden, weil die Betriebsmittel, vor allem die Lokomotiven immer stärker durch die militärischen Anforderungen in Anspruch genommen werden, und weil der Güterverkehr in diesem Herbst eine ungewöhnliche Höhe erreicht hat. Den wirklichen Bedürfnissen des Personenverkehrs genügt der jetzige Fahrplan durchaus; es gehört zu den notwendigen Folgen der langen Kriegsdauer, daß sich der Einzelne, wie er sich in seiner Lebenshaltung zu gewissen Einschränkungen gezwungen sieht, so auch den mit jeder Reise verbundenen Aufwand vermeidet. Dieser Gesichtspunkt kommt besonders bei den in den letzten Tagen des Jahres amtlich vorgeschriebenen Verkürzungen der Verkehrszeiten bei den städtischen Verkehrsmitteln zur Geltung, hier handelt es sich um die Ersparung an Beleuchtungs- und Heizungsstoffen. Zwar hat Deutschland an solchen im allgemeinen keinen Mangel, aber die Kriegszeit erfordert die Anspannung aller Kräfte für die Kriegszwecke und die Vermeidung aller unnötiger Ausgaben. Vermutlich kommt diese Maßregel übrigens der Volksgesundheit zugute. Die Ausdehnung des Lebens der deutschen Großstädte in die späten Abend- und Nachtstunden war zu einer üblen Gewohnheit geworden. Vielleicht zeigt sich hier der Krieg als ein Wohltäter.

Im Güterverkehr ist zunächst eine recht einschneidende Bundesratsverordnung vom 16. März zu erwähnen, durch die Zahlungen nach dem Auslande im Wege der Nachnahme verboten werden, und angeordnet wird, daß bei Gütersendungen ins Ausland die Fracht in Überweisung gestellt werden muß, Gütersendungen aus dem Ausland aber nur übernommen werden dürfen, wenn die Fracht im Ausland gezahlt wird. Die Verordnung ist natürlich an sich dem Auslandsverkehr nicht förderlich, sie war aber nötig geworden, um der Entwertung der deutschen Geldwährung vorzubeugen, die ohnehin durch den Krieg mit dem den Weltmarkt beherrschenden Albion und die durch den Krieg sehr stark beschränkte Ausfuhrfähigkeit Deutschlands einen bedauerlichen Grad erreicht hat. Diese Entwertung, die in noch höherem Maße die Währung Österreich-Ungarns betroffen hat, führte auch im Abrechnungsverkehr mit den zum Verein gehörigen Nachbarländern zu Schwierigkeiten, die noch immer nicht völlig behoben sind.

Erfreulich war die ständige Erweiterung des direkten Güterverkehrs mit den besetzten Ländern im Westen und Osten Deutschlands, der auch im verflossenen Jahr Fortschritte machte. Wir haben bereits der eifrigen Bemühungen gedacht, die Verkehrsbeziehungen Deutschlands mit seinen Verbündeten, namentlich mit Österreich-Ungarn immer inniger zu gestalten, und wenn möglich, nicht nur zu einer Zolleinigung zu gelangen, sondern auch einen einheitlichen Gütertarif auf-

zustellen, mindestens eine einheitliche Gütereinteilung herbeizuführen. Ausgezeichnete Männer haben sich hüben und drüben diesen Fragen gewidmet, an deren glücklicher Lösung in der Friedenszeit kaum zu zweifeln ist, so schwierig sie auch bei der Verschiedenheit der wirtschaftlichen Verhältnisse in den beteiligten Ländern sein mag. Auch diese Bestrebungen gehören zu den Mitteln, die neue Mächtegruppe Mitteleuropa aufzurichten.

Von den Änderungen im deutschen Gütertarifwesen ist zweifellos die wichtigste die bereits erwähnte Einschränkung der Ausnahmetarife für Kohle und Eisen, die aber erst im neuen Jahr ins Leben treten wird. Im übrigen sind nur solche Tarifänderungen zu erwähnen, die mit dem Krieg und den Ernährungsfragen unmittelbar zusammenhängen, wie beispielsweise verschiedene für den Kartoffelverkehr gewährte Ermäßigungen.

Im Eisenbahn b e t r i e b e brachte das Vorjahr keine durchgreifenden Änderungen. Die erfolgreichen Bemühungen, die infolge der Sperrung des Auslandsverkehrs fehlenden Stoffe, namentlich Öle, durch neu erfundene Mittel zu ergänzen, wurden fortgesetzt. Die Regelmäßigkeit des Betriebes litt unter der Notwendigkeit, den immer mehr sich ausdehnenden Kriegsschauplätzen Wagen und Lokomotiven in großer Zahl zuzuführen, die stark wechselnden Truppenbewegungen in erster Linie zu bedienen, und die sehr starken Urlauberzüge zu befördern. Da der Verkehr fortgesetzt im Steigen war und die Lebensmittelversorgung einen sehr lebhaften Ausgleich zwischen den einzelnen Landschaften, Provinzen und Ländern zur Folge hatte, so war die Zahl der Lebensmittelversendungen auf kurze Entfernungen sehr groß. Alles das führte, trotz der Vermehrung des Wagen- und Lokomotivparks, in Verbindung mit der steten Einschränkung des Personals und dem Ersatz durch minder geübte Kräfte zu einer Heftigkeit des Wagenmangels und zu Stockungen und Unregelmäßigkeiten des Betriebes, wie sie in Friedenszeiten selten vorgekommen sind. Gegen Schluß des Jahres griff die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung deshalb zu einer sehr kräftigen Maßregel, indem sie für die östliche und westliche Hälfte der Monarchie je eine mit starken Befugnissen ausgestattete einheitliche Betriebsleitung mit besonders geeigneten Männern an ihrer Spitze einrichtete.

Leider waren im Laufe des Jahres auch einige schwere Eisenbahnunfälle zu beklagen, von denen das eine bei Rahnsdorf, wo 19 meist jugendliche unverheiratete Rottenarbeiterinnen bei unsichtigem Wetter durch einen Schnellzug getötet wurden, mit dem Kriegszustand in gewisser Verbindung steht. Die Aufmerksamkeit der Arbeiterinnen war, statt daß sie auf die Signale und Vorschriften achteten, durch einen auf dem anderen Gleise fahrenden Militärzug in Anspruch genommen. In einem anderen Falle, dem Zusammenstoß bei Landsberg a. W. im Oktober v. J., dem 11 Reisende, großenteils Militärurlauber, zum Opfer fielen, hat sich wieder einmal gezeigt, wie die besten technischen Einrichtungen nicht imstande sind, gegen die Folgen menschlicher Fehlbarkeit zu schützen. Hier gab der Blockwärter auf die einfache Frage der rückwärts liegenden Station, warum die Strecke nicht frei sei, nicht die ebenso einfache und zutreffende Antwort, der Zug sei noch nicht eingetroffen, sondern bewirkte statt dessen in unbegreiflicher Gedankenverwirrung die Freimachung des Blocks auf gewaltsame und verbotene Weise und führte so den gräßlichen Zusammenstoß herbei.

Was schließlich die E i s e n b a h n b a u t ä t i g k e i t im Vorjahr anlangt, so war sie infolge der fortgesetzten äußersten Inanspruchnahme der Arbeitskräfte durch die Kriegsaufgaben naturgemäß geringer, als in früheren Zeiten. Es fehlte zur Fortführung sowohl an Arbeitern, wie auch an Stoffen. Auch hier war alles auf die Kriegsnotwendigkeiten gerichtet; während infolgedessen beispielsweise das sogen. Extraordinarium des preußischen Eisenbahnetats für 1916 eine Summe von 40 Millionen Mark weniger vorsieht, als im Vorjahre, ist in das Eisenbahnanleihegesetz trotz des Krieges der hohe Betrag von rd. 313 Millionen Mark eingesetzt, von denen aber nur rd. 32 Millionen für Herstellung zweiter und weiterer Gleise und Mehrkosten bereits genehmigter Eisenbahnbauten und für Umbau bestehender Bahnen vorgesehen sind, während zur Beschaffung von Fahrzeugen 207 700 000 *M* angefordert wurden und gewiß auch werden ausgegeben werden. Die Bestellungen umfassen außer Personenwagen namentlich 32 000 Güterwagen und 1600 Lokomotiven. Für eigentliche Eisenbahnneubauten ist kein Betrag eingestellt.

In ähnlicher Weise ist auch bei den anderen deutschen Staatsbahnen verfahren, so hat Württemberg nur Beträge zur Fortführung vorhandener Bauten eingestellt. Solche, für die die Summen früher bewilligt waren, wurden überall kräftig weitergeführt, beispielsweise die zur Hebung der Leistungsfähigkeit erforderlichen Anlagen zweiter, dritter und vierter Gleise und Bahnhofsumbauten. Unter diesen ist wohl der Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin und der Neubau des Stuttgarter Bahnhofs an erster Stelle zu nennen. Neue Bahnen sind nur in geringem Umfang dem Betrieb übergeben, 192 km gegen 330 km im Vorjahr.

Von neuen wichtigeren Bahnhöfen, die im Laufe des Jahres vollendet wurden, ist nur der in Cannstatt zu erwähnen, der einen Vorläufer des großen Stuttgarter Neubaues bildet. Wir holen hierbei aus dem Vorjahr 1915 noch nach, daß die Strecke von Geisenheim nach Ockenheim mit einer schönen neuen Rheinbrücke im Sommer dem Betriebe übergeben wurde. Doch ist der Personenverkehr noch nicht eröffnet, sie dient nur dem Güterverkehr. Von neuen Bahnelektrisierungen war es still, doch machen die Arbeiten für die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn, wie der schlesischen Gebirgsbahn, Fortschritte.

Aus dem Kleinbahnwesen Deutschlands ist im Vorjahr nur bemerkenswert der große Fortschritt, den die Bauten der Berliner Stadtschnellbahnen machten. Die beiden im Bau begriffenen Spreetunnel werden voraussichtlich im neuen Jahr eröffnet werden. Ein eigenartiges Bauwerk, die Untertunnelung der Straße Unter den Linden in Berlin ist kurz vor Jahresschluß vollendet und damit diese Prachtstraße von den Straßenbahngleisen wieder befreit worden.

Mit einem Wort muß hier der Bewegung gedacht werden, die sich im Vorjahr zur Erweiterung des Wasserstraßenverkehrs entfaltete. Die Fertigstellung des Mittellandkanals bis Linden ließ den dringenden Wunsch der Fortsetzung bis zur Elbe wieder laut werden. Der mitteleuropäische Staatenbund und die Bedeutung der Donau für Deutschlands Verkehr mit seinen Verbündeten belebten die Wünsche nach Herstellung eines leistungsfähigen Donau-Main-Kanals. Beide Wünsche werden voraussichtlich nach glücklichem siegreichen Frieden sich gebieterisch geltend machen. Der Gedanke der Schaffung einer Binnenwasserstraße von der Nordsee und dem Rhein zum Schwarzen Meer wird nicht mehr aus Mitteleuropa verschwinden. Die Leistung der Wasserstraßen war im Vorjahr ein sehr starkes Mittel zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs. Je schwieriger sich dieser in den letzten Monaten des Jahres gestaltete, um so stärker wurden die Wasserstraßen herangezogen.

In der uns engverbündeten Nachbarmonarchie Ö s t e r r e i c h - U n g a r n bot das Eisenbahnwesen im allgemeinen ähnliche Erscheinungen wie in Deutschland. Der Krieg beherrschte hier alles, zur eigentlichen Friedensarbeit waren die Kräfte vielleicht noch weniger frei, und es ist daher auch noch weniger zu berichten als in Deutschland. Während des ganzen Jahres dauerten die Kämpfe an der galizischen wie an der italienischen Front an, die Bukowina ist in der Hauptsache von den Russen besetzt, ebenso Ostgalizien. Doch ist Lemberg unbedroht geblieben, von den größeren Eisenbahnknotenpunkten ist nur Tarnopol und Czernowitz in feindlicher Hand, während im Süden nur Görz und eine Station südlich Trient einstweilen den Italienern überlassen werden mußte.

Der Verkehr der ö s t e r r e i c h i s c h e n Bahnen war andau-

erend fast überall gut, die Einnahmen steigend, auch auf der Südbahn trotz der Unterbindung des Triester Seeverkehrs und des Verkehrs der Brennerlinie jenseits Trient. Die Privatbahnen machten zum Teil gute, jedenfalls zufriedenstellende Abschlüsse. Aussig-Teplitz und die Buschtiehrader Bahn hatten große Mehreinnahmen, freilich auch entsprechende Mehrausgaben. Besondere Vorkommnisse aus Verkehr und Betrieb sind nicht zu verzeichnen. Eine 30 proz. Tariferhöhung wird erst vom 1. Februar bzw. März 1917 an eintreten. Der Frachturkundenstempel ist in Österreich erhöht. Unter den Neubauten der österreichischen Bahnen steht an Bedeutung obenan die in aller Stille ausgeführte Fertigstellung der sog. Wiener Umfahrungslinien mit dem großen 4½ km langen Verschiebebahnhof Breitenlee und der sog. Jedlersdorfer Schleife. Hierdurch wird für Durchgangsgut die Möglichkeit gegeben, die engen Wiener Bahnhöfe zu meiden. Die Kriegsfürsorgetätigkeit war in Österreich-Ungarn wie in Deutschland sehr rege. In Grinzing bei Wien ist ein besonderes Genesungsheim errichtet, das mit gutem Erfolg für die Heranbildung der Verletzten zu bestimmten Arbeitsverrichtungen tätig ist. Auch in Neulengbach im Wiener Wald ist ein ähnlichen Zwecken dienendes Eisenbahner-Erholungsheim im Laufe des Jahres eröffnet. Eine eigenartige Erscheinung sind die auf einer Reihe von Bahnhöfen eingerichteten sog. Personalküchen, in denen die Eisenbahner zu festgesetzten billigen Preisen namentlich eine bestimmte Mittagsmahlzeit, auch wohl einen Imbiß und akoholfreie Getränke erhalten. Es handelt sich um Einrichtungen der Selbstverwaltung mit Unterstützung der Eisenbahnbehörden, die Geschäftsführung wird durch Vertrauensmänner der Bediensteten besorgt, so daß jede Ausbeutung durch die Wirte ausgeschlossen ist. Eine verdienstvolle Kriegsschöpfung ist auch die Schaffung von Kleingärten für die Eisenbahnbediensteten durch Überweisung von Brachland, wodurch größere Flächen Landes für die Volksernährung nutzbar gemacht sind.

Der Bestrebungen, mit Deutschland in nähere zoll- und handelspolitische Beziehungen zu treten und wo möglich einen gemeinsamen Gütertarif zustande zu bringen, ist bereits im ersten Teil dieses Rückblicks gedacht. Sie fanden in Österreich-Ungarn einen starken Widerhall, wie sich in Zusammenkünften und Beratungen wirtschaftlicher Körperschaften wiederholt kundgab. Der mitteleuropäische Wirtschaftsbund hat erst Ende v. J. in Budapest getagt. Über die Ergebnisse wird demnächst zu berichten sein. Auch der Gedanke des Ausbaus derWasserstraßen und der Entwicklung der Donau zu einem mächtigen Verkehrswege Mitteleuropas wurde immer und immer wieder ausgesprochen. Es sind das alles Anzeichen einer mächtigen Bewegung, die auf die Bildung ganz neuer wirtschaftlicher Gestaltungen drängt, wie sie zweifellos die Frucht dieses Weltkrieges sein werden; dieser weist die Mittelmächte auf engen Zusammenschluß über den Krieg hinaus hin, der von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer und zum Persischen Golf ein einziges mächtiges Wirtschaftsgebiet schafft. Für jetzt kann es sich freilich nur um vorbereitende Schritte handeln, aber für die künftige Friedenszeit liegt hier ein weites Feld hochbedeutender Tätigkeit im Verkehrswesen vor. Mag man den Ausbau desWasserweges hier noch so hoch einschätzen, vor allem werden auch die Eisenbahnen des östlichen Gebietes auf eine Stufe weit höherer Leistungsfähigkeit zu bringen, ihr Netz vielfach zu erweitern und auszubauen sein.

In tiefe Trauer wurde die österreichisch-ungarische Monarchie durch den Heimgang des allgeliebten hochbetagten Kaisers Franz Joseph versetzt, der 68 Jahre lang das dornenvolle Zepter des Reiches geführt hatte und bis in die letzten Lebensstunden unermüdlich für des Reiches Wohl tätig gewesen war. Viel Freud und Leid in unendlichem Wechsel war über dieses Menschenleben dahingegangen, aber als es zu Ende ging, warfen die Siege gegen Rumänien und Rußland ihre Strahlen in das Sterbezimmer und die Hoffnung baldigen Sieges auf allen Fronten und eines ihm folgenden ruhmvollen Friedens war das Zeichen, in dem die Herrscherwürde auf den jugendlichen Neffen, den nunmehrigen Kaiser und König Carl überging. Mit kraftvoller Hand hat er die Regierung übernommen, alsbald nach eigener Wahl die Ratgeber der Krone gewählt, unter denen wir mit Freuden auch den früheren so trefflich bewährten Eisenbahnminister Freiherrn von Forster in dieser Stellung wieder erblicken, nachdem er vor etwa zwei Monaten infolge eines durch die Ermordung des Grafen Stürgkh veranlaßten Regierungswechsels das Amt an andere Hände hatte abgeben müssen.

Auf den Eisenbahnen Ungarns war der allgemeine Verkehr fast durchweg befriedigend, teilweise sogar überraschend stark, so daß beispielsweise die Kaschau-Oderberger Bahn eine Herabsetzung ihrer Betriebszahl erzielte. Doch führte das fortgesetzte Steigen der Betriebsausgaben zu dem Entschluß, die Tarife um 20 bis 30 % zu erhöhen. Die Erhöhung wird erst im Februar in Kraft treten. Auch die Eisenbahnbautätigkeit war recht rege, namentlich bei den ungarischen Lokalbahnen. Seit der kriegerischen Überwältigung Serbiens tauchen Pläne zu einer innigeren Verbindung der beiderseitigen Bahnnetze durch Donauüberbrückungen auf, zunächst ist eine solche bei Baziasz ins Auge gefaßt.

Allgemein ist die Erkenntnis in Ungarn, daß die Donau, namentlich am Schluß ihres Laufs durch Ungarn, am Eisernen Tor einer weiteren Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit bedürftig ist. Schon jetzt sind dort im Laufe des Vorjahres zur schnelleren Beförderung der im Frühjahr in dem noch friedlichen Rumänien angekauften Getreidemengen allerhand technische Einrichtungen getroffen, durch welche die Bergfahrtleistung erheblich gesteigert ist. Sie werden jetzt wieder vorzügliche Dienste leisten, um die Kriegsbeute donauaufwärts zu befördern.

Leider wurde die ungarische Staatsbahnverwaltung gegen Schluß des Jahres durch ein furchtbares Eisenbahnunglück betroffen, wohl das schwerste seit dem Bestehen der Eisenbahnen in Ungarn. Dem Zusammenstoß eines von Wien kommenden, zum Teil mit Teilnehmern an den Bestattungsfeierlichkeiten des hochseligen Kaisers besetzten Zuges mit einem Personenzug, der von Budapest nach Raab (Györ) fuhr, fielen 69 Personen zum Opfer, die teils sofort getötet wurden, teils infolge der erlittenen Verletzungen starben. Die Zahl der Schwerverletzten wird auf 60 angegeben. Die Ursache ist noch nicht genau festgestellt, doch liegt zweifellos grobes Verschulden entweder in der Bedienung oder in der Nichtbeachtung der Signale vor. (Schluß folgt.)

Der Verwaltungsbericht der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1915.

Der Verwaltungsbericht beschränkt sich auch für das Rechnungsjahr 1915 des Krieges halber auf eine Übersicht über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Staatseisenbahnen und auf die Wiedergabe der Rechnungsergebnisse der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt. Das Rechnungsjahr 1915 umfaßt die Zeit vom 1. April 1915 bis 31. März 1916. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1914, das noch vier Friedensmonate (April bis Juli 1914) in sich schloß, bezieht sich der Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 1915 erstmals auf ein volles Kriegsjahr.

Die Eigentumslänge der württembergischen Staatseisenbahnen, zugleich die Betriebslänge für den Güterverkehr, ist trotz des Krieges im Berichtsjahr von 2103,56 km auf 2125,58 km gestiegen, dementsprechend hat sich die Betriebs-

länge für den Personenverkehr von 2096,62 km auf 2118,64 km erhöht, die Länge der Hauptbahnen ist mit 1597,02 km gleich geblieben, desgleichen die Länge der zweigleisigen Strecken mit 588,20 km = 36,83 %. Die Länge der vollspurigen Nebenbahnen hat sich durch die Inbetriebnahme der 11,99 km langen Nebenbahnstrecke Sindelfingen-Renningen (1. 10. 15) von 405,26 km auf 417,25 km gehoben, dieLänge der schmalspurigenNebenbahnen durch die Inbetriebnahme der 10,03 km langen Schmalspurstrecke Buchau-Dürmentingen (15. 11. 15) von 101,28 km auf 111,31 km. Die Zahl der Stationen ist von 639 auf 647 angewachsen, so daß nunmehr auf ein Betriebskm 0,31 Stationen entfallen.

Der Bestand an Fahrzeugen ist auch während des Kriegsjahres 1915 vermehrt worden. Die Zahl der Lokomotiven ist von 855 auf 861, der Personenwagen von 2394 auf 2410, der Gepäckwagen von 599 auf 616 und der Güterwagen von 15 164 auf 15 498 gestiegen. Das durchschnittliche Ladegewicht eines Güterwagens hat sich von 14,05 auf 14,10 t gehoben.

Im Betriebe weist das Rechnungsjahr 1915 gegenüber dem Vorjahr teilweise etwas ungünstigere Verhältnisse auf. Während die Zahl der beförderten Züge sich, wenn auch unbedeutend, vermehrt hat, sind die geleisteten Zugkilometer bei allen Arten von Zügen, zum Teil erheblich, zurückgegangen. Die Nutzkilometer, die im Jahre 1914 66,94 % aller Lokomotivkilometer betragen hatten, sind auf 65,79 % zurückgegangen. Der Aufwand auf 1 Lokomotivkm konnte zwar für Schmierstoffe von 0,72 auf 0.54 ₰ und für Unterhaltung von 8,28 auf 7,06 ₰ gesenkt werden, er erhöhte sich dagegen für Heizstoffe von 20,67 auf 22,22 ₰. Bei den Triebwagen fällt im Gegensatz zu den Lokomotiven die Steigerung des Aufwands für Unterhaltung auf 1 Triebwagenkm von 4,27 auf 7,82 ₰ besonders auf. Die geleisteten Wagenachskilometer blieben mit 288 342 auf 1 Betriebskm gegenüber dem Vorjahr mit 299 770 auf 1 Betriebskm zurück. Das Verhältnis der Nutzlast zur Gesamtlast der Wagen hat sich mit 1 : 4,28 gegenüber 1 : 4,67 im Vorjahr nicht unwesentlich gebessert und läßt eine bessere Ausnützung des Wagenraumes deutlich erkennen. Betriebsunfälle ereigneten sich 97, wobei 42 Personen getötet und 50 verletzt wurden. Die entsprechenden Zahlen für 1914 waren 107, 46 und 57. Man kann also erfreulicherweise feststellen, daß trotz der Schwierigkeiten im Personalersatz weder die Sicherheit der Reisenden notgelitten, noch die Unfallgefahr des Personals sich erhöht hat.

Der Verkehr hat sich sowohl hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen als der Menge der beförderten Güter gegenüber dem Vorjahr wesentlich gehoben. Das Anwachsen des Verkehrs hatte aber leider nur im Güterverkehr eine entsprechende Steigerung der Einnahmen zur Folge, während im Personenverkehr die Einnahmen des Vorjahres nicht erreicht wurden. Personen wurden 1915 befärdert 61.28 Mill. gegenüber 58,39 Mill. im Jahre 1914, wobei die von einer Person durchschnittlich durchfahrene Strecke sich von 20,99 auf 21.50 km erhöhte und die Besetzung einer Personenwagenachse sich von 5.76 auf 6.69 Personen verbesserte. Trotzdem gingen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 27.62 Mill. Mark im Jahre 1914 auf 26,86 Mill. Mark im Jahre 1915 zurück. Dies wird erklärlich, wenn man die für die Einnahmen außerordentlich ungünstigen Verschiebungen in der Benutzung der Klassen betrachtet. Während die Einnahmen aus dem billigen Militärtarif sich von 9,74 % der Personeneinnahmen im Jahre 1914 auf 15,58 % in 1915 erhöhten, ging die Benutzung der 1. Klasse von 1.07 auf 0,68 %, der 3. Klasse von 34,36 auf 28.92 % und der 4. Klasse von 46.84 auf 46,71 % zurück; nur die Einnahmen aus der 2. Klasse stiegen von 7.99 auf 8,11 %. Der Rückgang in der 3. Klasse mag vor allem damit zusammenhängen, daß Zugkilometer in Eilzügen statt 777 422 im Jahre 1914 nur 241 417 im Jahre 1915 gefahren wurden. Daß die Einnahmen aus Arbeiter-Wochen- und Rückfahrkarten sich von 1,58 Millionen Mark = 6.02 % der Personeneinnahmen in 1914 auf 1.82 Millionen Mark = 7,14 % der Personeneinnahmen in 1915 steigerten, ist ein Beweis für die ungeschwächte Fortdauer des wirtschaftlichen Lebens im Kriege. Im Jahre 1914 waren die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 2.25 ₰ auf 1 Personenkm dem Tarifsatz der 4. Klasse von 2,3 ₰ für 1 km wenigstens noch nahe gekommen; mit 2.04 ₰ auf 1 Personenkm sind diese Einnahmen nunmehr erheblich unter den Tarifsatz der billigsten Regelklasse gesunken. An Gütern wurden 1915 befördert 12,61 Millionen Tonnen gegen 11,88 Millionen im Jahre 1914; hieraus wurden eingenommen 48,47 Millionen Mark gegen 45,65 Millionen im Jahre 1914. Unter Hinzurechnung der Postguteinnahme und der Nebenerträge ergab sich eine Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr von 51,09 Millionen Mark (im Vorjahr 47,87 Millionen). Dementsprechend hob sich der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamteinnahmen von 58,02 auf 58,58 %, während der Anteil der Personen- und Gepäckeinnahmen von 33,48 auf 30,79 % zurückging.

Das finanzielle Ergebnis wird von der überaus erfreulichen Tatsache beherrscht, daß die Betriebszahl, die im Vorjahr auf 77,10 % hinaufgegangen war, um fast 10 %, auf 67,83 %, zurückgegangen ist. Es ist dies dem Umstand zu danken, daß durch eine sehr sparsame Wirtschaft trotz gleichzeitiger Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen eine erhebliche Verringerung der Ausgaben erzielt wurde. Zu den 26,86 Millionen Mark Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr und den 51,09 Millionen Mark Einnahmen aus dem Güterverkehr treten noch 9,28 Millionen Mark Einnahmen aus sonstigen Quellen (Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen zugunsten Dritter, Überlassung von Fahrzeugen, Erträge aus Veräußerungen, verschiedene Einnahmen); dieseEinnahmen aus sonstigen Quellen hatten im Vorjahr nur 7,01 Millionen Mark betragen. Es ergab sich sonach im Jahre 1915 eine Gesamteinnahme von 87,23 Millionen Mark gegenüber 82,50 Millionen im Jahre 1914, gegen das Vorjahr mehr um 5,72 %. Demgegenüber wurden die Ausgaben, die im Jahre 1914 65.10 Millionen Mark betragen hatten, im Jahre 1915 auf 61,20 Millionen verringert, also gegen das Vorjahr weniger 5,98 %. Die Ersparnisse verteilen sich dann gleichmäßig auf fast sämtliche Titel der persönlichen und sachlichen Ausgaben. Daraus ergab sich ein Betriebsüberschuß von 26,02 Millionen Mark, der eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 3,09 % darstellt. Im Jahre 1914 hatte der Betriebsüberschuß nur 17,41 Millionen Mark = 2,09 % des Anlagekapitals betragen; auch der Betriebsüberschuß des letzten Friedensjahres (1913) ist mit 24,72 Millionen Mark niedriger gewesen als der des Berichtsjahres. Das Anlagekapital hat sich im Jahre 1915 von 837,36 Millionen Mark auf 849,94 Millionen erhöht oder von 398 068 ℳ auf 399 865 ℳ für 1 Bahnkm. Die Eisenbahnschuld ist von 618,81 Millionen Mark auf 626,39 Millionen gestiegen. Dem Reservefonds der Staatseisenbahnen, an den im Jahre 1914 nichts abgeliefert werden konnte, konnte heuer wieder 2.65 Millionen Mark zugeführt werden, so daß er auf 9,33 Millionen angewachsen ist.

An Personal waren im Durchschnitt vorhanden 9515 Beamte und Hilfsbeamte und 10 754 Arbeiter, zusammen 20 269 Personen. Hierunter sind die zum Heeresdienst eingezogenen und die zum Eisenbahnkolonnendienst abgeordneten, von der Eisenbahnverwaltung weiterbesoldeten Bediensteten inbegriffen. Am 31. März 1916 waren 3556 Eisenbahnbedienstete zum Dienste mit der Waffe und 496 zu Feldeisenbahntruppen eingezogen sowie 2110 zum Eisenbahnkolonnendienst in besetzten feindlichen Gebieten abgeordnet. Die Gesamtzahl des Personals ist gegenüber 21 681 im Jahre 1914 um etwa 1400 Personen zurückgegangen, so daß auf 1 Betriebskm statt 10,32 nur noch 5.59 Bedienstete entfallen. Während die Ausgaben auf einen Beamten von 2430 auf 2403 ℳ sanken, sind die Ausgaben auf einen Arbeiter von 1400 ℳ auf 1455 ℳ gestiegen. Trotz der Verringerung des Personals sind die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke von 5,38 Millionen Mark auf 5,65 Millionen erhöht worden; dabei sind 400 000 ℳ Familienbeihilfen der zum Heeresdienst eingezogenen Arbeiter nicht miteingerechnet.

Ungünstig haben sich die Rechnungsergebnisse der Bodenseedampfschiffahrt im Jahre 1915 unter den Einflüssen des Krieges gestaltet. Durch die Eigenschaft des Bodensees als Grenzgewässers wird dies ohne weiteres erklärt. Die Einnahmen, die im letzten Friedensjahre (1913) noch 518 695 ℳ betragen hatten und im Jahre 1914 auf 358 103 ℳ zurückgegangen waren, sind noch weiter auf 184 179 ℳ gesunken. Hiergegen konnte die Verringerung der Ausgaben von 382 152 ℳ im Jahre 1914 auf 318 653 ℳ im Jahre 1915 keinen genügenden Ausgleich bringen. Der Betriebsabmangel, der schon im Jahre 1914 mit 24 049 ℳ entstanden war, hat heuer die Summe von 134 474 ℳ erreicht. Die Mehrausgaben mußten durch Zuschüsse der Staatshauptkasse gedeckt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kriegsteuerungszulage an Arbeiter.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 28. Dezember v. J. ist den Arbeitern und Arbeiterinnen am 1. Februar d. J. nochmals eine außerordentliche Kriegsteuerungszulage in nachstehendem Umfange zu zahlen. Es erhalten verheiratete Arbeiter ohne Kinder unter 14 Jahren sowie verheiratete Arbeiter mit 1 bis 5 (einschl.) Kindern 40 ℳ, verheiratete Arbeiter mit 6 Kindern 50 ℳ und so fort für jedes weitere Kind 10 ℳ mehr. Ledige Arbeiter erhalten die einmalige Kriegsteuerungszulage nicht. Bezugsberechtigt sind alle vollbeschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen, die am 1. Februar 1917, ohne daß ein

Kündigungszustand vorliegt, mindestens einen Monat im Dienste er preußischen Staatsbahnverwaltung stehen. Bezugsberechtigt sind also auch Arbeiter mit Ausnahmelöhnen, die jugendlichen als Ersatz für Vollarbeiter angenommenen, die vorübergehend beschäftigten sowie solche Arbeiter, die am 1. Februar 917 wegen Krankheit u. dergl. an der Arbeitsausübung behindert sind. An sich bezugsberechtigte Arbeiter, die bei etwa erspäteter Auszahlung vor dieser noch plötzlich ausgeschieden sind oder deren Arbeitsverhältnis durch Kündigung inzwischen befristet worden ist, haben keinen Anspruch auf die Kriegsteuerungszulage. Dagegen ist in solchem Falle die Zulage jenen bezugsberechtigten Arbeitern noch zu gewähren, ie vor der Auszahlung wegen Einberufung zum Heeresdienst der Abordnung zu den Zivilkolonnen im Eisenbahndienst der esetzten Gebiete ausgeschieden sind. Verwitwete oder geschiedene Arbeiter und Arbeiterinnen erhalten die Zulage ach der Familienstandsgruppe, der sie für die laufenden 'euerungszulagen zugeteilt sind.

— **Holzsohlen.** Wir wir im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 96, S. 1084 Jahrg. 1916 d. Ztg. der „Eisenbahn" entnehmen, besteht die dort empfohlene neue hölzerne Gelenksohle aus zwei Teilen, die kurz hinter dem Ballen durch ein Gelenk mit einander verbunden sind. Während bei der starren Sohle der Gang plump wird und sowohl das Knöchelgelenk wie der Unterschenkel ermüdet, wirkt die Gelenksohle vollkommener als die Stiefelsohle. Der Sitz des Stiefels ist bequem und angenehm. Äußerlich unterscheidet sich die hölzerne Gelenksohle kaum sichtbar von der Ledersohle. Zu allen diesen nützlichen Eigenschaften kommt noch die Billigkeit. Dem Vernehmen nach wird der erstmalige Einbau etwa 3 ℳ kosten, die auswechselbare Laufsohle und der Hacken kaum . ℳ. Um die hölzerne Gelenksohle im Kreise der Eisenbahnbediensteten in größtmöglichstem Umfange nutzbar zu machen, soll die Bestellung durch die Eisenbahnvereine erfolgen, die sie der Kleiderkasse des Direktionsbezirks übermitteln. Die Eisenbahnvereine veranlassen auch die Ausführung der Arbeiten (den Einbau der Gelenksohle) in den zuständigen Eisenbahnwerkstätten, in denen überall mit Genehmigung des preußischen Eisenbahnministers die erforderlichen Einrichtungen getroffen sind. Die Kleiderkasse stellt die Selbstkosten der Sohlen den Eisenbahnvereinen in Rechnung und diese veranlassen unter Zuschlag der Kosten des Einbauens die Einziehung der Beträge von den einzelnen Bediensteten. Ein ähnlichen Zwecken dienender Holzsohlenschutz ist übrigens bei den Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft schon seit längerer Zeit im Gebrauch. Das neue und sehr billige Mittel zur Schonung des Sohlenleders und Verlängerung seiner Verwendungsdauer wird im Juniheft der „A. T. E.-Zeitschrift" wie folgt beschrieben: „Auf die neuen oder doch noch gut erhaltenen Stiefelsohlen werden etwa 2 cm breite und 4—5 mm starke, an den Längsseiten abgeschrägte Leisten aus hartem Holz mit Holzschrauben befestigt. Die Leisten sind, der Bewegung des Fußes entsprechend, schräg an der Sohle angeordnet, zwischen den Leisten ist ein Zwischenraum von 1—2 mm gelassen. Die Köpfe der Holzschrauben sind in die Leisten eingelassen. Infolge der Verwendung mehrerer schmaler Leisten bleibt die Stiefelsohle biegsam, ein abgenützter Holzteil der Sohle kann leicht ersetzt werden. Bei der Auswechslung von Leisten sowie beim Ersatz von Schrauben sind die vorhandenen Schraubenlöcher mit Holznägeln auszuschlagen. Da die Ledersohle den Erdboden nicht unmittelbar berührt, wird der Fuß durch diesen Sohlenschoner auch gegen Kälte und Nässe geschützt." Dieser Holzsohlenschutz hat sich bisher gut bewährt. Die Verwaltung des Lebensmittelmagazins der vorgenannten Eisenbahn in Teplitz gibt gern weitere Auskunft.

— **Der Weihnachtsverkehr der Berliner Fernbahnen** hat den des zweiten Kriegsjahres um 51 % übertroffen. Es sind in der Zeit vom 21. bis 24. Dezember v. J. auf den Berliner Fernbahnhöfen insgesamt 300 854 Fahrkarten verkauft worden (gegen 99 425 an denselben Tagen des Vorjahres). Der stärkste Reisetag war in diesem Jahre der Sonnabend, an welchem 10 690 Fahrkarten (gegen 51 836 im Vorjahre) gelöst wurden, während er heilige Abend (Sonntag) einen Verkauf von 94 735 (gegen 82 572 im Vorjahre) aufweist.

— **Unfall auf der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn.** Am 30. Dez. v. J. gegen 6½ Uhr abends fuhr im Bahnhof Bergedorf-Süd der Kleinbahn Bergedorf-Geesthacht ein Leerzug mit voller Gewalt auf einen mit etwa 400 Personen, hauptsächlich Fabrikarbeitern, besetzten Zug auf, so daß die Lokomotive und die ersten Wagen kerzengerade in die Höhe sprangen. Bis Sonntagmorgen waren 2 Tote, 7 Schwerverletzte und 16 mehr oder minder schwer Verletzte geborgen; bei einigen mußten, um sie aus ihrer Lage zwischen den Trümmern zu befreien, Amputationen vorgenommen werden; dann wurden sie im Ärztewagen des Hilfszuges sachgemäß verbunden. Außer den beiden Maschinen sind 7 Wagen stark beschädigt, die sich ineinander gebohrt hatten, der Sachschaden ist erheblich.

— **Neufestsetzung der Bahnhoffrachten, Überfuhr- und Rangiergebühren in Württemberg.** Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung läßt den heutigen Verhältnissen entsprechend vom 1. Februar 1917 an in der Berechnung der Bahnhoffrachten sowie der Überfuhr- und Rangiergebühren für Anschlußgleise mehrfache Änderungen eintreten. Die regelmäßige Bahnhoffracht, die bisher für den beladenen Wagen 5 ℳ nebst einer Überfuhrgebühr, mindestens aber 6 ℳ, betragen hat, wird künftig nach dem Ladegewicht des Wagens abgestuft sein und betragen für Wagen bis zu 14,9 t Ladegewicht 6 ℳ nebst Überfuhrgebühr, mindestens aber 7 ℳ, für Wagen von 15—19,9 t Ladegewicht 8 ℳ nebst Überfuhrgebühr, mindestens aber 9,50 ℳ, und für Wagen von 20 t und mehr 10 ℳ nebst Überfuhrgebühr, mindestens aber 12 ℳ. Auch die Überfuhrgebühren für Anschlußgleise werden künftig nach dem Ladegewicht des Wagens berechnet werden. Sie haben bisher in der Regel für den in einer Richtung beladenen Wagen bei Entfernungen bis zu 1 km 1 ℳ und für jedes weitere Kilometer 20 ₰ mehr betragen. Künftig werden sie betragen bei Entfernungen bis zu 1 km von Mitte Empfangsgebäude für Wagen bis zu 14,9 t Ladegewicht 1 ℳ, für Wagen von 15—19,9 t Ladegewicht 1,50 ℳ, für Wagen von 20—29,9 t Ladegewicht 2 ℳ, und für Wagen von 30 t und mehr Ladegewicht 3 ℳ, bei größeren Entfernungen für jedes weitere angefangene Kilometer 30 ₰ mehr. Bahnhofsfrachten und Überfuhrgebühren, die bisher nicht nach den erwähnten regelmäßigen Sätzen vereinbart waren, werden von der Generaldirektion besonders festgesetzt werden. Die Gebühr für Stellung einer besonderen Lokomotive zur Bedienung von Anschlußgleisen, die im übrigen vom Besitzer selbst bedient werden, oder für das Verschieben von Wagen auf Anschlußgleisen durch Lokomotiven der Eisenbahnverwaltung bei den Bedienungsfahrten wird von bisher 50 ₰ für je angefangene 5 Minuten auf 70 ₰ und von bisher 6 ℳ für die Stunde auf 8 ℳ unter Einschaltung eines neuen Satzes von 2 ℳ für die Viertelstunde erhöht.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft in Berlin.** In dem am 1. Oktober 1916 abgelaufenen zweiten Kriegsjahr hat die Gesellschaft dem Bericht zufolge sich weiterhin bemüht, in ihren Wagen den Reisenden gute und ausreichende Verpflegung zu bieten. Die Verkaufspreise mußten erhöht werden, ließen aber nur noch geringe Verdienste. Daß trotzdem ein befriedigender Abschluß erzielt wurde, führt der Bericht auf die während des ganzen Jahres gleichmäßig starke Benutzung der Züge durch Militärpersonen zurück, die einen entsprechend hohen Umsatz zur Folge hatte. Nach 282 676 ℳ (301 472 ℳ) Abschreibungen wurde ein Gewinn von 253 390 ℳ (218 997 ℳ) erzielt, woraus 10 % (8 %) Dividende verteilt und 3390 ℳ (3251 ℳ) vorgetragen werden. Die Höhe der Gewinnanteile des Aufsichtsrats ist nicht ersichtlich, sie sind unter den Generalunkosten verbucht, werden also auch als solche angesehen, was für ihre Berechnung nicht ohne Bedeutung ist. Wie der Bericht weiter mitteilt, sind die Verträge der Gesellschaft durch die deutschen Staatsbahnverwaltungen zum 1. Oktober 1916 gekündigt, der Betrieb ist jedoch noch bis 31. Dezember gegen die Hälfte der bisherigen Pachtsummen weitergeführt worden. Am 1. Januar 1917 hat die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-A.-G. („Mitropa") die Betriebe der Gesellschaft übernommen.

Die am 27. Dezember 1916 abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte ohne jede Erörterung die Jahresrechnung für 1915/16, erteilte die Entlastung, setzte die Dividende auf 10 % (i. V. 8 %) fest. Die sich unmittelbar daran anschließende außerordentliche Generalversammlung, in der Beschluß über Auflösung der Gesellschaft zu fassen war, mußte, da das erforderliche Kapital von 1 875 000 ℳ nicht vertreten war, geschlossen werden, und die Beschlußfassung über denselben Gegenstand einer zum 19. Januar d. J. einzuberufenden weiteren Generalversammlung vorbehalten werden. Auf Anfrage teilte die Verwaltung mit, daß die Verhandlungen mit der „Mitropa" sich über Erwarten lange hingezogen, aber doch zu einem erfreulichen Ergebnis geführt haben. Diese verpflichtet sich vertraglich, sämtliche 116 Wagen der Gesellschaft zu übernehmen zu einem Preise, der von einem Schiedsgericht festgestellt wird. Bei der Abschätzung ist so zu verfahren, als ob der mit den Staatsbahnverwaltungen abgeschlossene Vertrag noch in Kraft wäre. Hierdurch werde man einen sehr günstigen Preis erzielen können, zumal in Betracht zu ziehen ist, daß die Herstellung von Eisenbahnspeisewagen sich jetzt wesentlich teurer stellt als zur Zeit der Anschaffung durch die Gesellschaft. Das Inventar ist

bereits an die „Mitropa", und zwar zu sehr guten Preisen, verkauft worden.

— **Beladung der Eisenbahnwagen.** Die Handelskammer zu Berlin weist die Verkehrstreibenden darauf hin, daß zur besseren Ausnutzung des Güterwagenparks bei den seit dem Jahre 1907 gebauten offenen und bedeckten Güterwagen von 15 t Ladegewicht die Tragfähigkeit auf 17 500 kg erhöht worden ist. Es können daher diese Wagen mit Gütern, deren natürliche Beschaffenheit ein Überschreiten der Tragfähigkeit infolge von Witterungseinflüssen nicht befürchten läßt, bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit beladen werden.

— **Regierungsrat Redlich †.** Das Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Regierungsrat Dr. Ludwig Redlich, ist im Alter von nur 45 Jahren am 31. v. M. längerem Leiden erlegen. Der Präsident und die höheren Beamten der Direktion widmen ihm im Anzeigenteil dieser Nummer einen warm empfundenen Nachruf, dessen Inhalt wir uns anschließen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Geheimen Baurat Barzen, Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz, die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit Pension erteilt. — Versetzt sind: die Regierungsräte Abel, bisher in Saarbrücken, nach Essen als Oberregierungsrat (auftrw.) bei der Eisenbahndirektion daselbst, und Nebelung, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Saarbrücken; der Regierungs- und Baurat Jacobs, bisher in Bromberg, nach Essen als Oberbaurat (auftrw.) bei der Eisenbahndirektion daselbst; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Hilleke, bisher in Dortmund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Bromberg, Lucht, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Mainz, Ernst Eggert, bisher in Ostrowo, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Dortmund, Arnold Steinbrink, bisher in Coburg, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Glatz, Krabbe, bisher in Cöthen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach Essen, und Paul Werner, bisher in Glatz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Posen, sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wagler, bisher in Hannover, nach Breslau als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst. — Der Oberregierungsrat Marx beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin ist behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten überwiesen. — Der Regierungsrat Windscheid, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist dem Eisenbahn-Zentralamt zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberregierungsrats überwiesen. — Der Eisenbahn-Rechnungsrevisor, Rechnungsrat Friedrich Jung, bisher in Mainz, ist unter Versetzung nach Danzig und Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion in Danzig zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor ernannt.

Österreich.

— **Stellungnahme der Aktionäre und Prioritätenbesitzer der Südbahn zur Tariferhöhung.** Auf Einberufung des Österreichischen Aktionärvereins fand am 19. Dezember in Wien eine Versammlung statt, um zu der bevorstehenden Tariferhöhung bezüglich der Verkehrssteuer Stellung zu nehmen. Es wurde nach eingehender Erörterung beschlossen, je eine Abordnung zum Ministerpräsidenten, zum Eisenbahn- und zum Finanzminister zu entsenden, die den Standpunkt der Südbahnbeteiligten dort vertreten und folgende Entschließung unterbreiten sollten: „Die in der Versammlung des Österreichischen Aktionärvereins vom 19. Dezember vereinigten Aktionäre und Prioritäre der Südbahn sind sich bewußt, daß das Sanierungsübereinkommen nach seinem Sinn und nach Treu und Glauben der Bahn ein Anrecht auf parallele Tariferhöhung der Staatsbahnen gibt, ob sie nun diesen Namen tragen oder sich in die Form einer Verkehrssteuer kleiden mag. Angesichts der ungeheuer gestiegenen Lasten geben die Aktionäre und Prioritäre der festen Zuversicht Ausdruck, daß man der Südbahn die Erhöhung ihrer jetzigen Tarife um den vollen Zuschlag der Staatsbahntarife und außerdem die Überweisung zumindest eines erheblichen Teiles des Ertrages der Verkehrssteuer auf den Strecken der Südbahn nicht wird versagen können, und zwar nicht bloß im berechtigten Interesse der Aktionäre und Prioritäre, sondern auch zur Wahrung und Hochhaltung des österreichischen Kredits. Der Verwaltung der Südbahn wird das volle Vertrauen ausgesprochen, daß sie diesen Standpunkt allen maßgebenden Faktoren gegenüber mit unerschütterlicher Festigkeit und auf dem Bewußtsein des Rechtes beruhendem Nachdruck zur Geltung zu bringe und zum Erfolg zu verhelfen wissen wird."

— **Das Jahresergebnis der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Di Aussichten für den Abschluß des Geschäftsjahres 1916 bei de Aussig-Teplitzer Bahn sind — wie die „N. Fr. Pr." schreibt – derzeit noch recht unsicher, keinesfalls aber besonders günstig In der Jahresmitte hatten sich die Verkehrseinnahmen gege 1915 um mehr als 600 000 K. gesteigert. Im letzten Monats ausweise findet sich aber nur mehr eine Steigerung um ins gesamt 350 000 K. Dieser Abfall ist hauptsächlich auf di Wagenbeistellung zurückzuführen, die seit Wochen nur meh mit der Hälfte der angeforderten Kohlenwagen erfolgt. Di Fortdauer dieses Zustandes dürfte wohl auch im Monat De zember die Verkehrseinnahmen wesentlich schmälern. Di sonstigen Einnahmen der Gesellschaft dürften wohl diejenige des Jahres 1915 sehr erheblich übersteigen, insbesondere in folge der Verwendung des ganzen gesellschaftlichen Wagen parkes auf fremden Bahnen. Die Höhe der Wagenmieten un sonstigen verschiedenen Einnahmen ist aber bei der verwickel ten und schleppenden Abrechnung im Kriegsverkehr heut noch nicht zu überblicken. Die Ausgaben, insbesondere fü das Personal, werden eine erhebliche Steigerung gegen 191 aufweisen, da die Gesellschaft bisher, trotz der Unmöglichkeit ihre Einnahmen zu erhöhen, dem Personal Kriegszulagen un sonstige Aushilfen in demselben Umfange wie die übrige österreichischen Eisenbahnverwaltungen gewährt hat. Be sonders stark dürfte das jetzige Wertverhältnis der österreichi schen zur deutschen Währung auf das Ergebnis des Jahre 1916 infolge des großen Markerfordernisses für den Priori tätendienst einwirken. Wie weit die Dividende für 1916 hinte der vorjährigen zurückbleiben wird, läßt sich noch nicht ab schätzen.

— **Die Dividendenaussichten bei der Buschtiehrader Eisen bahn.** Die „N. Fr. Pr." schreibt: Die Verkehrseinnahmen in den ersten elf Monaten ergeben eine Steigerung von 3,6 Mil lionen Kronen, eine Summe, die sich zum Jahresschluß woh auf 4 Millionen Kronen abrunden wird. Diesen Mehreinnahmen werden jedoch Mehrausgaben gegenüberstehen, welche da ganze Mehr aufzehren, ja möglicherweise noch darüber hin ausgehen werden. In erster Linie wird das Steuererforderni ein weit größeres sein, dann sind die Materialpreise gestieger und die Personalkosten gewachsen. Bei dem Kohlenwerk is die Förderung infolge Arbeitermangels etwas zurückgegangen und die Gestehungskosten sind größer, was jedoch durch di Erhöhung der Kohlenpreise ausgeglichen wird. Die Schätzung der Dividende ist diesmal dadurch erschwert, daß zwei wich tigere Einnahmeposten nicht zu schätzen sind. Es handel sich hierbei hauptsächlich um die „Verschiedenen Einnahmen" darunter für Wagenmieten. Im Jahre 1915 erbrachten di verschiedenen Einnahmen rund eine Million für das A-Net und 1.2 Millionen Kronen für die Lit. B-Strecke. Für di Gestaltung des Abschlusses fällt ferner der Personalkosten ersatz ins Gewicht, den die Staatsbahnen an die Buschtiehrader Eisenbahn zu entrichten haben werden. Von diesen beider Eingangsposten, über deren Höhe sich keine zuverlässiger Schätzungen machen lassen, hängt es ab, ob und in welchen Ausmaße eine Erhöhung der Dividende wird Platz greifer können. Für die B-Aktien darf wohl mit einiger Sicherhei eine Aufbesserung der Dividende um etwa 10 % erwartet wer den. Für 1915 bezogen die B-Aktionäre 26 K. und die A-Ak tionäre 105 K.

— **Der Weihnachtsverkehr der Wiener Bahnhöfe.** In ein zelnen Wiener Bahnhöfen haben sich im Laufe des 23. De zember ganz außergewöhnliche Andrangsszenen abgespielt Die Aufeinanderfolge dreier Ruhetage hat bewirkt, daß viel Tausende von Personen diesmal die Weihnachstage zu eine kleinen Erholungsreise benützen wollten. Aber bei weiten nicht alle Reiselustigen waren in der Lage, ihre Absicht auch auszuführen. Trotzdem die Betriebsdirektionen der einzelner Hauptbahnen für einen Massenandrang weitgehende Vorsorge getroffen hatten, erwies es sich doch einfach als unmöglich dem um die Nachmittagsstunden ziemlich plötzlich einsetzen den Massenansturm an den Kassenschaltern der Bahnhöfe ge recht zu werden. So kam es, daß unübersehbare Scharen, di geduldig in und vor den Bahnhöfen bis in die Nachtstunder ausgeharrt hatten, schließlich wieder den Heimweg antreter mußten. Der Andrang war besonders am Franz-Josephs-Bahn hof sehr groß. Schon vom frühen Morgen an war die Ab fahrtshalle geradezu belagert, und als dann immer größer Scharen eintrafen, mußten sämtliche Zugänge zur Abfahrts halle zeitweilig gesperrt werden. Nicht minder gewaltig wa der Massenandrang am Nordbahnhof. Trotzdem sämtliche Kas senschalter fast ununterbrochen geöffnet waren, erwies e sich auch hier als unmöglich, alle Reiselustigen abzufertigen Um dem Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen, waren vo

er Direktion für diesen Tag ausnahmsweise sämtliche Zugeinstellungen aufgelassen worden. Es verkehrten auch sämtliche Züge in zwei Teilen. Mehrere tausend Personen mußten trotzdem infolge der Überfüllung der Züge in Wien zurückbleiben.

— **Unfall des Balkanzugs in Kralup.** Am 23. Dezember um 1 Uhr nachts stieß der Balkanzug in der Station Kralup in Böhmen an 14 Kohlenwagen an. Der Zusammenstoß blieb glücklicherweise ohne ernstere Folgen. Nur sechs Personen erlitten unbedeutende Verletzungen. Der Balkanzug konnte um 1 Uhr nachts die Fahrt fortsetzen.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrsbeschränkungen in Frankreich.** Laut „Temps" werden die französischen Eisenbahnen demnächst die noch bestehende Zahl von Personenzügen erheblich einschränken. Wie die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn dem „Temps" mitteilte, sind die Eisenbahnen infolge Kohlen- und Personalmangels zu dieser Maßnahme gezwungen. Die Zahl der gefahrenen Personenzugkilometer war in den beiden letzten Jahren gegenüber der Friedenszeit bereits um 40 % eingeschränkt.

— **Englands Schuld an Frankreichs Kohlennot.** Bei der Erörterung der Kohlenkrise in der französischen Kammer, so schreibt Léon Balby im „Intransigeant" vom 22. Dezember, wußte Minister Sembat nur armselige Ausflüchte vorzubringen, und man fragt sich, wozu es nötig war, daß der Ministerpräsident seinen Kollegen zu retten versuchte. Richtiger wäre es gewesen, die Lage zu bessern. Seitdem Herriot das Verkehrswesen leitet, ist eine vorher unbekannte Entschlossenheit bei den Bureaukraten eingezogen. Man hat die Bestände aufgenommen; man hat 3000 Kohlenbergleute von der Front zurückberufen, von denen jedem zwei deutsche Kriegsgefangene beigegeben werden, um die Kohlenförderung zu erhöhen. Man hat den unsinnigen Höchstpreis für die Frachten aufgehoben, der bewirkt hat, daß die neutralen Schiffe anderswo einfuhren. England schuldet uns zwei Millionen Tonnen monatlich und konnte uns im Monat November nur noch 200 000 t liefern. (Im Original ist dieser Satz gesperrt gedruckt.) Das alles verdanken wir dem politischen Klüngel, der uns direkt zu einer Katastrophe führte. Es war Zeit, daß man ihm das Handwerk legte.

Bücherschau.

— **Emil Rathenau und das Werden der Großwirtschaft.** Von Dr. A Riedler, Geheimer Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin. 1916. Preis 5 ℳ; in Leinwand gebunden 6 ℳ.

„Welche Fülle von leicht faßbarer, weil anschaulicher Erkenntnis, Bildung und Schulung bietet der gewaltige Strom unserer Entwicklung während eines einzigen Menschenalters; er fließt an unsern erstarrten, weitläufigen Bildungsanstalten vorbei. Der gewaltige Strom der Gegenwart, der uns alle trägt, wird abgetan mit Schlagwörtern, wie: Technik, Zivilisation, Materialismus, immer in erniedrigendem Sinne gebraucht. Kenntnis unserer Lebenskräfte und ihrer Wurzeln gehört nicht zur ‚Bildung'."

Mit diesen bitteren Sätzen schließt A. Riedler sein Buch: „Emil Rathenau und das Werden der Großwirtschaft". Darin hat er unstreitbar recht, daß man dem gebildeten Menschen auf keinem Gebiete völlige Unwissenheit so leicht verzeiht, wie auf dem der technischen Geschichte. Mit den Errungenschaften der Technik stößt er auf Schritt und Tritt zusammen und lernt sie gebrauchen, wie er etwa mit Messer und Gabel umzugehen lernt; aber auch über ihre Entstehung braucht er nichts zu wissen, wenn es nicht in sein Fach schlägt. Selbst dann wird er sich auf sein eigenes Gebiet beschränken und die übrigen nur soweit kennen, als sie ihn unmittelbar berühren. Dabei reden wir mit Vorliebe davon, daß wir im Zeitalter der Technik leben, und sind sehr stolz darauf, auch wenn wir eingestehen müssen, „daß wir so recht nicht wissen, worin sie eigentlich besteht".

Mit dem Begriff „Großwirtschaft" geht es uns ähnlich. Daß dieser Zustand unhaltbar ist, fühlt jeder, der sich gewöhnt hat, mit offenen Augen durch das Leben zu gehen und sich von allem klare Begriffe zu bilden. Trotz der unendlich vielen Bücher, die es über dieses Gebiet gibt, ist es nicht ganz leicht, einen Überblick zu gewinnen, denn entweder behandeln sie Einzelerscheinungen oder sie setzen zu viele Kenntnisse voraus. Dennoch dringt das Bedürfnis nach fachkundiger Einführung in das weitverzweigte Wirtschaftsleben in immer weitere Kreise, und an diese wendet sich Riedlers Buch. Es vermittelt jedem aufmerksamen Leser eine gute Grundlage, von der aus er weiter in den Stoff eindringen kann, aber auch wer schon im Maschinenbau und im Wirtschaftsleben bewandert ist, wird vielseitige Anregung finden. Darum wird es in den Kreisen der Eisenbahn-Techniker ganz besonders willkommen sein, obgleich Rathenau gerade mit diesem Zweige des Maschinenwesens nur gelegentlich in Berührung kam. Daß er in England eine rauchverzehrende Lokomotivfeuerung nach gegebenen Vorschriften baute und später in seiner eigenen Fabrik die erste Dampfheizung für Personenwagen, dürfte nicht allgemein bekannt sein, ebensowenig wie sein Versuch, in Berlin den Fernsprecher einzuführen, wozu sich nur zehn Teilnehmer fanden. Auch die Anfänge der elektrischen Beleuchtung waren nicht sehr ermutigend; doch hat der Erfolg Rathenau recht gegeben, der im Glühlicht die Beleuchtung der Zukunft erkannte, im Gegensatz zu Siemens, der das Bogenlicht für allein aussichtsvoll hielt.

Es war Rathenaus Lebensziel, Licht und Kraft so billig herzustellen und so zweckmäßig zu verteilen, daß beides jedem Menschen erreichbar sein könnte. Dies war nur auf dem Wege der Massenerzeugung und der Verbindung aller einschlägigen Fabriken und Verkaufsstellen zu einer großen Wirtschaftsgemeinschaft möglich, und dazu mußten nicht nur die Einrichtungen geschaffen werden, sondern auch genau arbeitende Maschinen — sogar das Bedürfnis nach dem angebotenen Gut mußte erst geweckt werden. Die beispiellose Entwicklung des Verbrauchs haben wir alle erlebt. Die „Allgemeine Electrizitätsgesellschaft" (A. E. G.) ist heute eine der umfassendsten Unternehmungen der Welt und hat ihre Zweigniederlassungen fast in jedem größeren Ort.

Die Schilderung dieser Großwirtschaft ist äußerst anziehend und übersichtlich gegeben, jedoch befremdet es anfangs, daß Rathenaus Persönlichkeit, der das Buch doch in erster Linie gilt, dahinter zurücktritt, zeitweise sogar völlig verschwindet. Im weiteren Verlaufe wird es freilich klar, daß der Schöpfer eines solchen Riesenwerkes darin gänzlich aufgehen muß.

Das Buch will ja auch keine Lebensbeschreibung sein, sondern nur eine — allerdings die umfangreichste — Seite der Persönlichkeit schildern. Nicht den Menschen sollen wir kennen lernen, sondern den weitblickenden Geschäftsmann, den vorsichtigen Verwalter fremden Vermögens, und vor allem den Erzieher und Leiter einer hingebend und aufopfernd der Sache dienenden Angestelltenschar.

Auch die drei Abschnitte des Anhangs, in denen der Verfasser seine Anklagen und Forderungen an unser gesamtes Unterrichtswesen ausspricht, wird niemand ohne mancherlei Anregung lesen, auch wenn er ihm nicht in allen Punkten zustimmen kann.

— **Meyers Historisch-Geographischer Kalender für das Jahr 1917. XXI. Jahrgang.** Mit 365 erläuterten, die Geschichte des Weltkrieges 1914/16 chronologisch begleitenden Abbildungen, geschichtlich und geographisch denkwürdigen Landschafts- und Städtebildern, Bildnissen, Darstellungen aus dem Gebiete der Literatur-, Natur-, Kultur- und Kunstgeschichte, Gedenktagen, Sprüchen, Gedichten und Zitaten, einer Jahresübersicht mit astronomischen Mitteilungen und einem Verzeichnis der Abbildungen. Als Abreißkalender eingerichtet. Preis 2 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Mitten im Kriege zusammengestellt, mußte auch der Jahrgang 1917 dieses Kalenders, gleich seinem Vorgänger, ein Kriegskalender sein. Damit die Lösung seiner alten Aufgabe zu verbinden, allerlei Wissenswertes, Anregendes und Belehrendes aus den Gebieten der Geschichte und Länderkunde, der Literatur, Kunst- und Kulturgeschichte, der Völkerkunde, Naturwissenschaft und Technik in kurz, aber gut erläuterten Bildern zu zeigen, war nicht leicht, ist aber trefflich gelungen. So vielseitig Bilder von Persönlichkeiten, Schauplätzen und Geschehnissen des erbitterten Völkerringens dieses in all seiner erschütternden Gewalt, aber auch erhebenden, kräfteanspannenden Größe vor unseren Augen neu lebendig werden lassen, so sehr gerade dieses Stück jüngster Geschichte wieder in den Vordergrund gerückt werden mußte, so überrascht doch auch im Jahrgang 1917 die erstaunliche Mannigfaltigkeit des Dargebotenen. Das gilt nicht nur für die Abbildungen, sondern auch für die Gedenktage und die Sprüche. Natürlich enthalten die ersteren ein sehr sorgsam nach den

amtlichen Quellen zusammengestelltes Kriegstagebuch, aber daneben erinnern sie uns auch an wichtige politische und geschichtliche Ereignisse aus allen anderen Zeiten, an Geburt und Tod bedeutender Männer, an Gründungen und Erfindungen, an Siege des Geistes auf jedem Gebiete. Die Sprüche endlich sind so ausgewählt, daß sie der inneren Erhebung, vor allem im Sinne deutschen Nationalgefühls, dienen, sie bringen Kerngedanken hervorragender Forscher, Verse großer Dichter, dazwischen auch Worte geschichtlicher Erinnerung oder solche, die abgebildete Persönlichkeiten und Ereignisse kurz und scharf kennzeichnen. Auch der Jahrgang 1917 des Meyerschen Kalenders steht auf der Höhe der früheren Jahrgänge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 31. v. Mts. gegen 12 Uhr nachts verschied nach längerem Leiden der

Königliche Regierungsrat

Herr **Dr. Ludwig Redlich,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin,

im Alter von 45 Jahren.

Der Verstorbene hat der Staatseisenbahnverwaltung über 18 Jahre, davon fast 12 Jahre hindurch der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, angehört. Er war durch hervorragende Befähigung, umfassendes Wissen und unermüdliche Arbeitskraft ausgezeichnet und hat sich die Wertschätzung und Zuneigung seiner Berufsgenossen in hohem Maße erworben. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 2. Januar 1917. (26)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Direktionsbezirks.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarife 2 t für Schwefelkies usw., 2 II y für manganhaltige Eisenschlacken und 2 IV o für antimonhaltige Rückstände usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 werden die genannten Ausnahmetarife aufgehoben und durch einen zusammengefaßten Ausnahmetarif 2 IV t ersetzt. (Preis 5 Pf.) Soweit Erhöhungen gegen die Ausnahmetarife eintreten, gelten diese erst vom 1. März 1917. Abzüge des neuen Ausnahmetarifs (Preis 5 Pf.) sind durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 20. Dezember 1916. (28)
Königliche Eisenbahndirektion

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen, Tarif Teil II vom 1. Februar 1914.

Mit Ablauf des 15. März 1917 werden die Ausnahmetarife 13 (Obst), 29 (Korkholz), 40 B (Holzzellstoff) usw., 91 (Petroleum usw.), 105 A (Bier) und 121 (Streichhölzer), zunächst ohne Ersatz, aufgehoben. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Dresden-A, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 2. Januar 1917. (24)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit Ablauf des 10. März 1917 werden zunächst ohne Ersatz aufgehoben die Ausnahmetarife 7 für Hopfen, 13 A und C für Obst, frisches, 21 B und C für Manilahanf usw., 23 für Kunstbaumwolle, 25 für Jute, 29 B für Korkholz, 31 B für Borke, gemahlen, 33 für Holzwaren, 47 für Margarine, 48 A u. B. für Öle und Fettsäuren, 57 für Wolle zu 10 t, 57 A für Kunstwolle, 58 für Muschelschalen, 91 A für Mineralöle, 91 C für Petroleumbenzin, 91 D für Petroleumnaphtha, 93 G unter 1 für Waffen, 93 H unter 1 und 6 für Eisenwaren u. Eisenbahnwagenkasten, 95 B für Messingblech, 98 für Zinn, 99 für Kupfer, 101 unter 1 für Maschinen, landwirtschaftliche zu 5 t, 105 für Bier, 109 für Wein, 121 für Streichhölzer, 127 A für Eisenbahnwagen, 128 für Umzugsgut, 172 für Hemlockextrakt, 176 für Häute, 179 für Fettsäuren, 180 A und B für Palmöl und Talg usw., 181 für Fischtran, 182 für Tabak, 184 für Catechu, 185 für Packleinen, 189 unter II für Obst, getrocknetes, aus Österreich, 190 A für Baumwolle usw., 191 für Farbhölzer und 195 A für Petroleum.

Altona/Wien, 2. Januar 1917. (29)
K. E. D. Altona — k. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Januar 1917 wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 2 p (Sand) auf alle Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahn ausgedehnt und gleichzeitig die Station Piesberg als Versandstation aufgenommen. Für die Kriegsdauer gilt der Ausnahmetarif auch für Sand zum Bau und zur Unterhaltung von Flugschiffplätzen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Münster (Westf.), 30. Dez. 1916. (31)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Januar 1912.

1. Im Ausnahmetarif 6 (Nachtrag VII, Seite 5) wird der Vortrag für Paulusgrube gestrichen und folgendes neu nachgetragen:

Morgenroth-Gotthardschacht | Morgenroth-Paulusgrube | Morgenroth | 2 | 0,5

2. Ab 8. Januar 1917 werden die bayerischen Lokalbahnstationen B i s c h o f s g r ü n, K l e i n s c h o p p e n und W e i ß e n s t a d t in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 2. Januar 1917. (30)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 16. Januar 1917 wird die badische Staatsbahnstation Neckarzimmern mit den Entfernungen der Station Neckarelz zuzüglich 5 km in die Kilometertafel I und IIa des Tarifheftes 1 aufgenommen.

Dagegen ist sie mit den zugehörigen Entfernungen in den besonderen Tafeln des Ausnahmetarifs 3 (Nachtrag II, V, VI und VII) zu streichen.

Erfurt, den 2. Januar 1917. (33)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Juni 1907.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Ausnahmetarif 5 c (Wegbaustoffe) folgende Frachtsätze eingeführt:

Nach und von	Herrlingen b. Ulm	Mengen	Ravensburg
	Frachtsätze in Pfennig für 100 kg		
Passau Hbf.	59	75	74

München, 28. Dezember 1916. (32)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Durch Verfügung des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 11. Dezember 1916 Nr. 2660 sind die auf Seite 15 unseres Binnentarifs für die Benutzung des Auslegerkrans im Brohler Hafen vorgesehenen Gebühren mit Wirkung vom 1. Januar 1917 um je 0,01 ℳ für 100 kg bzw. um je 1 ℳ für die Kran-Arbeitsstunde erhöht worden.

Cöln, im Dezember 1916. (25)
Der Vorstand.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an **Altmaterial**, als Stahlschienen unter 2,5 m, krumme Schienen, Eisenschrott, Eisenblech, Gußeisen, Schmelzeisen, Bremsklötze, Radreifen, Radgestelle, Stahlabfälle, Tenderwasserkasten, Dampfpumpenkessel, Polster- und Filzabfälle, zusammen rund 485 t, werden hiermit zum Verkauf gestellt. Die Verkaufbedingungen nebst Mengen- und Lagerortverzeichnis werden gegen Einsendung von 50 Pf. von der hiesigen Kanzlei abgegeben. — Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind bis zum **16. Januar 1917,** mittags 12 Uhr an uns einzureichen.

Schwerin (Meckl.), im Dez. 1916. (27)
Großherzogl. General-Eisenbahndirekt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 3. 10. Januar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1916.

(Schluß aus Nr. 2.)

Unter den Vereinsländern ist noch über die Niederlande zu berichten. Das Land leidet trotz seiner Neutralität infolge der Störung des Seeverkehrs und der gewaltsamen Übergriffe Englands in vielfacher Beziehung unter dem Kriege, ein Teil seiner Eisenbahnen sah sich schon im Frühjahr zu 10- bis 20%igen Frachtzuschlägen aus Anlaß des Krieges genötigt. Auch die Verschmelzung in Verwaltung und Betrieb, die neuerdings zwischen den beiden großen Eisenbahngesellschaften, der Holländischen und der Staatsbahnbetriebs-Gesellschaft geplant ist, scheint sich hauptsächlich auf den Wunsch der Erzielung von Ersparnissen zu gründen. Im übrigen vollzieht sich mit der Verschmelzung nur ein ganz natürlicher Vorgang, der Wettbewerb zweier fast gleich mächtiger Eisenbahngesellschaften auf Verbindungen zwischen denselben Hauptorten mußte über kurz oder lang zu dem nun anscheinend erreichten Ziel führen; wahrscheinlich haben die Lasten des Krieges, der Kohlenmangel, die Teuerung und das Wachsen der Betriebskosten den Vorgang beschleunigt. Haben sich doch in der letzten Zeit die Eisenbahnen in den Niederlanden zu sehr starken Betriebseinschränkungen im Personenverkehr genötigt gesehen.

Wir wenden uns nun zunächst zu den „besetzten Gebieten", die sich in der Hand der Mittelmächte befinden. Hier ist noch überall Kriegsgebiet, auch in dem neu geschaffenen Königreich Polen, über dessen jetzige Eisenbahnverhältnisse wir demnächst einen auf eigener Anschauung des Verfassers beruhenden Aufsatz bringen werden, ähnlich dem von uns im vorigen Jahr über Belgien veröffentlichten. Im ganzen läßt sich hier nur sagen, daß überall in den Kriegsgebieten mehr und mehr Ordnung geschaffen wird, auch der allgemeine Verkehr wird, wenn auch in beschränktem Umfang, eröffnet, sobald die kriegerischen Anforderungen es gestatten. Betrieb und Bau findet durch die militärisch geleiteten Eisenbahnbehörden statt, das Personal und vor allem die Betriebsmittel liefern in der Hauptsache die heimischen Eisenbahnverwaltungen, deren Kraft dadurch oft bis an die äußerste Grenze in Anspruch genommen wird. Auf einem sehr großen Teil des Gebiets findet geregelter Personenverkehr statt, Schnellzüge laufen von Berlin nach Lille (Rjissel), nach Brest-Litowsk, nach Wilna, nach Nisch usw. Auch in den von Österreich besetzten Teilen Polens laufen Züge nach Lublin, Cholm usw. In einiger Zeit ist vielleicht auch die Einrichtung solcher Züge nach Bukarest zu erwarten. Ob sie nach Konstantza werden weitergeführt werden können, hängt wohl von der betriebsfähigen Wiederherstellung der Brücke bei Czernawoda ab, die bisher noch nicht gemeldet wurde. Sehr stark ist die Bautätigkeit; galt es zunächst nur, die zerstörten Bauwerke wiederherzustellen, so wird doch auch im Neubau viel geleistet. Im Westen wie besonders im Osten u. a. im Königreich Polen, sind eine Anzahl neuer Linien entstanden und noch in Entstehung begriffen, über deren Mehrzahl aber Veröffentlichungen noch nicht erwünscht sind.

Im übrigen Vereinsland beginnen wir unseren Rückblick mit der Schweiz. Trotz ihrer strengen Neutralität wurde auch sie, die überall von im Kriege stehenden Ländern umgeben ist, dadurch in starke Mitleidenschaft gezogen. Der Fremden- und Touristenverkehr, der eine der kräftigsten Nährquellen der Schweiz und ihrer Eisenbahnen bildet, blieb trotz einiger Besserungen doch gegen die Friedenszeit weit zurück, immer neue Bergbahnen wurden notleidend, wenn auch die Einnahmen sich etwas steigerten. Auf 8—900 Millionen Franken hat man in der Schweiz den „Verkehrsausfall" durch den Krieg berechnet. Der Jahresabschluß der Bundesbahnen für 1915 war zwar besser, als der schon zu Zeiten des Kriegs aufgestellte Voranschlag, immerhin ergab er einen Fehlbetrag von rd. 16½ Millionen Franken. Die Einnahmen des Jahres 1916 waren überall, namentlich im Güterverkehr, steigend, was sich wohl aus der zunehmenden Bedeutung der Schweiz als Durchgangsland für Güter der Kriegführenden erklärt. Auch eine geringe Tariferhöhung, die mit dem 1. Oktober ins Leben trat, mag hierzu beigetragen haben. Zugleich machten sich aber auch die Teuerung und die Steigerung aller Betriebsausgaben geltend. Ein Haupteinfuhrhafen für die Westschweiz wurde Bordeaux mit seinen hohen Frachtsätzen gegenüber denen der belgischen und deutschen Häfen. Sehr anzuerkennen sind die Wohlfahrtseinrichtungen, durch welche

die Schweiz den Austausch von verwundeten Kriegsgefangenen und sog. Internierten zwischen Deutschland und Frankreich ermöglichte; es waren hierzu in Genf und an Grenzpunkten gegen Deutschland besondere Vorkehrungen getroffen. Die Fürsorge der Schweizer für die bei ihnen untergebrachten Kriegsverletzten wird gleichfalls sehr gerühmt. In den letzten Monaten des Vorjahrs stellte sich auch in der Schweiz die in fast ganz Europa als Kriegsfolge auftretende Kohlennot ein. Deutschland, das Hauptversorgungsland der Schweiz mit Kohlen, lieferte infolge eigenen großen Bedarfs nicht in früherer Höhe und die sonst über Genua in die Südschweiz eindringende englische Kohle blieb ganz aus.

Die Elektrisierungspläne machen in der Schweiz unausgesetzt Fortschritte, einige kleinere elektrische Bahnen wurden neu eröffnet, die Bundesbahnen haben sich dafür entschieden, die Strecke Erstfeld-Bellinzona (die Bergstrecke der Gotthardbahn) mit Einphasen-Wechselstrom zu betreiben. Von Neubauten ist u. a. die Eröffnung des neuen sog. Basistunnels am Hauenstein und die der Brienzerseebahn zu erwähnen, durch die Interlaken mit Brienz die lange entbehrte Eisenbahnverbindung erhält.

Die Eisenbahnen Italiens haben in der ganzen Kriegszeit andauernd unter stets wachsender Kohlennot gelitten, da sie, wie ganz Italien, ausschließlich auf die Zufuhr englischer Kohle, hauptsächlich über Genua, angewiesen sind, seit sie sich die deutsche Zufuhr durch den Krieg abgeschnitten haben. England versorgt das Land nicht genügend, die deutschen U-Boote tun das Ihrige, kurz: ganz Italien ist in Not; diese kann für die Eisenbahnen und die Industrie des Landes allmählich kritisch werden. Italien hat während des Krieges eine Anzahl neuer Linien fertiggestellt, namentlich eine solche, die den Weg Mailand-Genua erheblich abkürzt, es sind mehrere zweite Gleise fertig geworden und auf zusammen 140 km ist der elektrische Betrieb eingerichtet.

Wie aus Italien, so kommen auch aus Frankreich nur wenig Nachrichten über die Eisenbahnzustände des Landes. Was man hört, sind meist Klagen über Wagenmangel, Kohlennot, Überfüllung und Verstopfung einzelner Bahnhöfe und Häfen, namentlich in Rouen und Le Havre. Wir können die Einzelheiten übergehen.

Mehr hört man in dieser Kriegszeit neuerdings von den Eisenbahnen Englands, bei denen allmählich, je mehr sich der Kriegszustand auch dort fühlbar macht, allerhand Schwierigkeiten auftreten. So brachte die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht eine Entziehung von rd. 20% des Personals. Dabei stieg der Verkehr sowohl durch die starke militärische Inanspruchnahme als besonders infolge der Bedrohung der Ostküste durch die deutsche Flotte mit ihren U-Booten. Schon vor Mitte des Jahres wurde der Personenverkehr vielfach eingeschränkt, man ließ u. a. die Speisewagen eingehen, auch Güterverkehrsstellen wurden geschlossen. Dann gab es häufige Streikdrohungen, doch ist es nirgends zu wirklicher Arbeitsniederlegung gekommen. An die staatliche Oberleitung der Bahnen hat man sich anscheinend gewöhnt, das dadurch bewirkte Aufhören des Wettbewerbs der einzelnen Linien miteinander wurde angenehm empfunden, man dachte daran, auch die Eisenbahnen Irlands unter Staatskontrolle zu stellen, man sprach sogar davon, nach dem Kriege die wirkliche Verstaatlichung der Eisenbahnen durchzusetzen. Die Verkehrsnot hat sich im Laufe des Jahres offenbar gesteigert, noch in der letzten Zeit wurde gemeldet, daß von neuem starke Verkehrseinschränkungen stattgehabt haben.

Nur mit einem Wort mag hier erwähnt werden, daß der in England so hartnäckig und unseres Erachtens kurzsichtig abgelehnte Plan eines Kanaltunnels wieder aufgetaucht ist. Welche unschätzbaren Dienste hätte dieser Tunnel, wenn er bei Beginn des Krieges fertig gewesen wäre, unseren Feinden leisten können! Ob man den Plan nach dem Kriege wieder aufnehmen wird, können wir ruhig abwarten.

Die Eisenbahnen der skandinavischen Länder haben im Vorjahr eine große Rolle gespielt, da der Verkehr auf ihnen durch die Störungen der Seeschiffahrt, namentlich aber dadurch belebt wurde, daß Rußland, vom Ostsee- und Schwarzmeer-Verkehr abgeschnitten, seinen Güteraustausch mit England durch Schweden und Norwegen lenkte. Zwar für den Kriegsbedarf war ihm dieser Weg dank der Neutralität Skandinaviens verschlossen, aber es blieben genug Güter aller Art, die ihn nicht nur in der langen Wintersperrung Archangels, sondern auch in den Sommermonaten der größeren Sicherheit wegen vorzogen. Der direkte Weg England-Schweden-Rußland, der schon im Frieden neue Eisenbahn- und Seeverbindungspläne schuf, soll jetzt durch eine Dampffähren-Verbindung zwischen einem englischen Hafen und Gotenburg belebt werden.

In Schweden führte der Wunsch Rußlands, auf irgendeinem sichern Wege mit dem neutralen Ausland und den russischen Verbündeten verkehren zu können, zu allerhand Neuanlagen an der finnisch-russischen Grenze. Noch im Jahr 1914 endete die schwedische Staatsbahn bei Karungi, aber das zweifellos während der Kriegszeit vorhandene Verkehrsbedürfnis führte zur Verlängerung der Bahn nach dem etwa 30 km südlicher und dem finnischen Orte Torneå gegenüber gelegenen Haparanda, das nun als Übergangspunkt an Stelle des früher so viel genannten Karungi trat. Die Bahn ist rasch gebaut und wohl noch nicht voll leistungsfähig, aber sie wird doch betrieben. Zur Verbindung mit dem genannten Orte Torneå, wo die breitspurige finnische Bahn endet, fehlt nun nur die von Schweden zu erbauende Brücke über den breiten Tornefluß. Man hilft sich bis zur Fertigstellung mit einer Drahtseilbahn. Auch für deutsche Interessen ist die Verbindung während des Krieges wichtig, da der Verkehr mit den deutschen Kriegsgefangenen in Rußland und der Gefangenenaustausch diesen Weg nimmt.

Der Verkehr der schwedischen Bahnen war im Vorjahr überall sehr stark, die Einnahmen steigend. Deutschland war in vielen Dingen auf die Ausfuhr aus Schweden angewiesen, wie sich das in dem hohen Stand der dortigen Währung nur zu deutlich ausdrückt. Aber auch Schweden bedurfte in der letzten Zeit sehr der deutschen Einfuhr an Kohlen. England, das bisher fast den ganzen Kohlenbedarf des Landes gedeckt hatte, versagte infolge eigenen Bedarfs und Personalmangels als Kohlenlieferer und nun muß Deutschland aushelfen. Schweden wird nun mehr und mehr inne, wie dringend die Elektrisierung seiner Hauptbahnen ist, die zweifellos im Lauf der nächsten Jahre durchgeführt werden wird. Auch mit Torfpulver als Heizstoff für Lokomotiven will man dort gute Erfahrungen gemacht haben.

Wagenmangel herrschte infolge des starken Verkehrs auf den Bahnen Dänemarks, Schwedens und Norwegens gleichmäßig fast während des ganzen Jahres, eine natürliche Folge der durch den Krieg verursachten Störung des Seeverkehrs und ein Zeichen des bedeutenden Warenaustausches, der in diesen neutralen Ländern mit den umgebenden einander bekämpfenden Staaten stattfand.

Über die Eisenbahnzustände Rußlands hat unsere Zeitung vielfach berichtet. Das Gesamtbild ist durchweg ein sehr trauriges: Unordnung und Mißwirtschaft, Bestechlichkeit und Zerrüttung überall. Es lohnt nicht, hier auf Einzelheiten einzugehen, nur zusammenfassend möchten wir sagen, daß aus allen Schilderungen hervorgeht, wie selbst die großen Naturschätze Rußlands und der Überfluß seiner landwirtschaftlichen Erzeugnisse, für die der Ausweg über das Schwarze Meer sowohl wie über die Ostsee und die lange Frontlinie der deutsch-österreichischen Grenze gesperrt war, die großen Städte des Landes vor Hungersnot und Mangel an dem Notwendigsten nicht haben schützen können. Ein deutlicher Beweis, daß die russischen Eisenbahnen ihre Aufgabe des Ausgleichs nicht erfüllten; bald hörte man von Verstopfungen der Linien, bald von Überfüllung der Stationen mit ladefertigen Waren, bald von

Wagenmangel und fehlender Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und der Strecken.

Von besonderem Interesse waren die krampfhaften Bemühungen der Regierung, den Verkehr mit der eisfreien Murmanküste in Gang zu bringen, da die eingleisige Bahn nach Archangel dem riesigen Bedürfnis, Kriegsgerät aller Art, namentlich Kanonen und Munition, von den englischen Freunden auf dem Seeweg zu beziehen, nicht genügte. Über die Bahn zur Murmanküste steht folgendes fest: Sie ist noch nicht fertig und wird es jedenfalls erst im Laufe dieses Jahres werden. Die Bahn besteht zwar bis Soroka und ist bis Kandalaks an der Spitze der gleichnamigen Bucht des Weißen Meeres, sowie von dort bis zu dem neu zu gründenden Hafenplatz Semionowa gegenüber von Alexandrowsk an der Kolabucht des Eismeeres im Bau. Von Soroka über Kandalaks bis zum Endpunkt sind es rd. 550 km Luftlinie. Der Bau wird mit Leidenschaft betrieben, bekanntlich haben die Russen dort eine Zeitlang deutsche und österreichische Kriegsgefangene beschäftigt, deren grausame Behandlung durch die Unternehmer einen Schrei der Entrüstung in der nicht vom „Zehnverband" vergifteten Presse auslöste. Die Förderung des Bahnbaus während des Winters ist fast unmöglich, frühestens im Spätsommer dieses Jahres kann die Bahn fertiggestellt sein, hoffentlich dann zu spät, um in diesem Krieg noch Nutzen bringen zu können.

Ganz gewaltig sind die Anstrengungen, die Rußland zur Erweiterung seines Bahnnetzes für jetzt und für die Zukunft macht. Es werden nicht nur Bahnen in der Nähe der Westfront und von Petersburg aus gebaut, die augenblickliche Bedeutung haben, sondern es werden Baupläne von einem Umfang aufgestellt, als ob das Land im tiefsten Frieden wäre, als ob seine Finanzen durch den Krieg kaum berührt würden. Man denkt wohl, daß das Plänemachen zunächst kein Geld kostet. Man darf sich aber doch darüber nicht täuschen, daß diese weitausschauenden Pläne ein Zeichen dafür sind, daß man in Rußland von dem Gefühl der Hoffnungslosigkeit noch weit entfernt ist. Gerade der Krieg hat dort erneut die Unentbehrlichkeit der Eisenbahnen bewiesen und so sucht man das Netz so schnell wie möglich zu erweitern. Die Sorgen der Geldbeschaffung überläßt man der Zukunft.

Wir schließen unseren Rückblick mit den Balkanländern. Sie boten während des ganzen Vorjahres den Schauplatz mannigfacher Kämpfe und noch jetzt herrscht nirgends Ruhe. Im Nordosten dringen die deutschen Truppen mit ihren Verbündeten eben in die Moldau ein und haben das Mündungsdelta der Donau fast vollständig in Besitz. In Mazedonien sind die Truppen Sarrails auf einen Umkreis von kaum 100 km um Saloniki beschränkt, nur bei Monastir sind sie etwas weiter nördlich vorgedrungen. In Griechenland kämpft der König mit einem Teil seines Heeres und Volkes noch fortwährend heldenhaft und verzweifelt um die Aufrechterhaltung seiner Unabhängigkeit gegen die Übermacht der ihn schmählich bedrängenden Franzosen und Engländer, der „Beschützer der kleinen Nationen", die hier die Neutralität in einer wahrhaft schamlosen Weise verletzt haben. Wie steht es nun mit den Eisenbahnen? Die rumänischen Bahnen gehen allmählich in den Besitz der Sieger über, wie wir schon gesehen haben. Bulgarien, das nach Abschluß des Krieges wohl zweifellos das mächtigste Balkanland sein wird, verwaltet seine Eisenbahnen in gewohnter Weise, es wurden Wagen beschafft und auch neue Linien eröffnet. Natürlich wird das ganze Netz vollständig von den militärischen Anforderungen beherrscht. Die Eisenbahnen Serbiens sind in militärischer Verwaltung, in Belgrad und Nisch sitzen preußische Militäreisenbahndirektionen, die den Betrieb südlich bis in die Nähe der feindlichen Front führen. Verhältnismäßig wenig vom Kriege wurde in der Türkei der Teil der orientalischen Bahnen berührt, der sich von der bulgarischen Grenze bis Konstantinopel erstreckt, hier wurde das erste zweigleisige Stück einer Bahn in der Türkei von Konstantinopel bis San Stefano vollendet. Der Personenverkehr ist offenbar im Gange, der Balkanzug verkehrt regelmäßig; aber der durchgehende Güterverkehr über Bulgarien und Serbien nach Ungarn und weiter scheint noch nicht eröffnet zu sein. Es sollten sog. Maritza- und Osmanenzüge hierfür eingerichtet werden, seit Rumäniens Kriegserklärung ist es hiervon wieder still geworden. Die Finanzen der Gesellschaft der orientalischen Bahnen sind recht gut, es konnte nach dem Abschluß für 1915 eine Dividende von 5 % verteilt werden, während die von ihr betriebene aber finanziell selbständige Linie Monastir-Saloniki infolge der Störung durch die Kriegswirren einstweilen ertraglos blieb. Die bulgarisch gewordene Strecke Dedeagatsch-Swilengrad der orientalischen Bahnen ist endgültig an Bulgarien verkauft worden.

Zum Schluß ein Wort über die Eisenbahnen Griechenlands. Noch ehe der ungeheure Druck des Vierverbands auf das neutrale Land begann, wurde dort am 23. Mai die wichtige Eisenbahnlinie feierlich in Gegenwart des Königs eröffnet, die das griechische Netz endlich an die Bahnen des übrigen Europas anschloß. Es war die Strecke von Papapuli nach Platy an der Bahn Soloniki-Monastir. Von Mitte Juni an sollte ein Schnellzug Athen-Saloniki mit 12 Stunden Fahrzeit verkehren. Ob es je zur Ingangsetzung dieses Zuges gekommen ist, läßt sich hier nicht feststellen. Bald nach dieser Eröffnung begannen die unerhörten Drangsalierungen des unglücklichen Landes durch Frankreich und England, die mit dem Verlangen begannen, die Eisenbahnen ihnen auszuliefern. Es handelte sich hierbei zunächst um die Hauptbahn des Landes Piräus-Athen-Larissa, die sich über das ebengenannte Papapuli nach Platy fortsetzt. Nach der neuesten Entwicklung der Dinge scheinen sich die Verbündeten wieder von der Eisenbahnleitung zurückgezogen zu haben, hoffentlich gelingt es im neuen Jahr, sie ganz aus Griechenland zu vertreiben.

Unser Rundgang durch die Eisenbahnländer Europas ist zu Ende. Überall trafen wir den Krieg als den Beherrscher aller Lebensverhältnisse und die Eisenbahnen als die wichtigsten Mithelfer an den Kriegsaufgaben bis dicht an die Front wie im Innern der Länder. Gewiß war hier der Krieg in mancher Beziehung ein harter Lehrmeister, dessen Erfahrungen auch für den Frieden vielfach fruchtbringend sein werden. Aber der Krieg bleibt doch ein Ausnahmezustand, dessen Dauer je länger, je unerfreulicher wird. Nur zu natürlich ist daher der fast die ganze Welt beherrschende Friedenswunsch. Freilich beim Eintritt in dies neue Jahr sehen wir Anzeichen, daß ein siegreicher Friede für das deutsche Vaterland und seine Verbündeten nur durch neue Anstrengungen und neue Kämpfe errungen werden kann, die Bosheit und Verblendung unserer Feinde zwingt uns zu solchen. Auch das Eisenbahnwesen steht vor neuen, schweren Aufgaben, sein gewaltiges Rüstzeug wird ihnen gewachsen sein, wie bisher.

Wohlan! Wir mögen harten Zeiten entgegengehen, aber wir werden siegen. Per aspera ad astra!

Berlin, 1. Januar 1917. v. Mühlenfels.

Maßnahmen zur Sicherung der Lage von Weichenstraßen.

Von Dr. W. G. Waffenschmidt-Heidelberg.

In einigen Aufsätzen „Über Maßnahmen und Mittel zur Verbilligung der Bahnunterhaltungskosten" in dieser Zeitung (1914 Nr. 101, 1915 Nr. 38, 41, 57) werden die Vorteile behandelt, welche eine gründliche und dauerhafte Achsfestlegung des freien Gleises auf die Unterhaltungskosten ausübt. Die dort angeführten Gesichtspunkte treffen nun in erhöhtem Maß für Weichen und Weichenstraßen zu, insbesondere wenn es sich dabei um nicht einfache Verhältnisse handelt. Zwar ist bei Weichenanlagen eine Sicherheit gegen grobe Verschiebungen durch Gestängekanäle, mindestens aber durch

die besondere Starrheit der Weichen selbst gegeben, anderseits sind aber auch die Kräftebeanspruchungen gegen Verschiebung größer, und wenn wiederum eine solche vorkommt, so sind ihre Folgen auch weit schlimmer als im freien Gleis. Nehmen wir z. B. den Fall an, daß zwei Weichen mit sechs Meter langem — im Halbmesser 200 m gekrümmtem — Zwischenstück hintereinanderliegen und daß sich die Endpunkte der Weichen nur um einige Zentimeter in der Seitenrichtung verschieben, so kann der Bogen zwischen den Weichen unzulässig scharf werden oder es entstehen Knickpunkte, die leider oft in gekrümmten Anlagen festzustellen sind. Aus alledem erhellt, daß hier Aufwendungen zur Sicherung der Gleislage nicht allein wirtschaftlich gerechtfertigt, sondern geradezu technisches Erfordernis sind. Es ist ja ganz allgemein klar, daß auf die Beibehaltung der ordnungsmäßigen Gleislage um so größeres Gewicht zu legen ist, je mehr die geometrisch planmäßige Anordnung den als Mindestmaß zugelassenen Werten, z. B. Bogenhalbmesser, Länge von Zwischengraden nahe kommt.

Günstige Gelegenheit zu Beobachtungen und Untersuchungen in dieser Hinsicht gab der Umbau einer Weichenanlage, welche durch folgende Angaben kurz gekennzeichnet sei: Ausfahrt aus einer Gütergruppe, Achshalbmesser 390 m, Gefälle 1:300, gedrängteste Entwicklung und zwar einerseits der Gabelung in die Gütergruppe, andererseits der Verzweigung nach zwei Richtungen und dabei Überkreuzung einer Personenzugausfahrt bzw. Einmündung in die andere. Die Ausfahrt war ein Schmerzenskind in der Unterhaltung und erforderte erheblichen Aufwand. Trotzdem kamen Entgleisungen gerade hier vor, wenn verschiedene äußere ungünstige Umstände zusammentrafen, wie rasches Fahren, starkes Bremsen der vorderen Abteilung leichter Wagen gefolgt von schweren, scharfgelaufene Räder, großer fester Radstand usw. Ins Auge springende Mängel traten, wie schon angedeutet, besonders am Ende der Herztücke auf, bei denen der Übergang in einen anschließenden Bogen kaum ohne Ecke erreicht wurde. Dieser unrichtigen Lage entsprach natürlich auch ein rascherer Verschleiß der Weichen und, wie man sich bei Beobachtung eines durch die Weichenanlage laufenden, ruckweise hin- und hergeworfenen Wagens vorstellen konnte, auch der Fahrzeuge. Diese Zustände waren unhaltbar. Daß ihre dauernde Beseitigung aber lediglich durch eine Verbesserung der planmäßigen Linienführung nicht erreicht werden würde, zeigte sich gleich nach dem Umbau. Die verlegten Weichen und Gleise kamen nämlich nicht in eine zuverlässig ruhige Lage, vielmehr war ein ständiges Hin- und Herbewegen festzustellen, wie sich durch die Einmessung auf die Absteckung ergab. Diese war in üblicher Weise durch Holzpflöcke, auf denen eingeschlagene Nägel die zu merkenden Punkte genauer bezeichneten, erreicht. Dadurch, daß kleine Verschiebungen des Merkpunktes durch Versetzen des Nagels auf dem breiten Pfahlkopf, größere durch Auswechseln des Pflockes selbst ohne erheblichen Aufwand erreicht werden, lassen sich Verbesserungen in der Linienführung oder Anordnung günstiger Baulängen leicht herstellen. Für den Fall, daß die Merkpunkte auf Schwellen usw. fielen, sowie zur Sicherung gegen Beschädigungen bei dem oft rücksichtslosen Einbau während des Betriebes wurden die Hauptpflöcke durch je zwei Hilfspfähle versichert, von denen aus sie durch Kreisbogenschnitt mit dem bekannten Abstand genau wieder herstellbar waren bzw. geprüft werden konnten. Auch waren die verschiedenen Absteckpunkte aufeinander eingemessen. Beim Einbau kam es nun wiederholt vor, daß eine Pflockreihe unbrauchbar wurde und nicht sofort wiederhergestellt werden konnte. Hier war es lehrreich, zu beobachten, wie die eingangs erwähnten Fehler in der Gleislage entstehen. Ein Beispiel: In einem Bogen, der auf der einen Seite durch die Herzstückrichtung der Anschlußweiche, auf der andern Seite durch eine Gleisgerade festgelegt ist, werden die Absteckpflöcke unbrauchbar. Trotz aller Mühe läßt sich der Bogen nicht gefällig an die berührende Gerade anlegen, und es ist nicht zu glauben, wie viel Zeit mit versuchsweiser Verlegung verloren wird, bis die Wiederherstellung der Absteckung zeigt, daß der Herzstückpflock, von dem ausgehend der Bogen eingelegt wurde, um ein geringes verschoben war. Dieser schon beim Einbau erhebliche Aufwand bei versuchsweiser Gleiseinrichtung muß natürlich bei der Gleisunterhaltung noch wachsen, wenn bei der späteren Unterhaltung die Festpunkte verloren und so nichts unbedingt Sicheres mehr vorhanden ist, der die Gleislage regelnde Rottenführer über die tatsächliche Fehlerquelle vielmehr im Unklaren und ganz auf die verhältnismäßige Richtigkeit der Lage angewiesen ist. Es ergab sich aus alledem klar, daß eine genaue und dauerhafte Festhaltung der Merkpunkte notwendig war. Hierbei fragt es sich zunächst: welche Punkte sind festzulegen? Jede Bogenweiche ist durch zwei Richtungen, die der Auslenkungsgeraden und die der einen Herzstückrichtung, bestimmt: demnach genügt es, den vorderen Weichenstoß, einen hinteren Herzstückstoß und den Schnittpunkt der Auslenkungsgeraden und der betreffenden Herzstückgeraden zu versichern. Wird nun noch der Abstand der Gleisachse vom Tangentenpunkt bezeichnet, so ist die Lage der Bogenweiche gesichert. Durch die Festlegung der Auslenkungs- und Herzstückgeraden sind aber auch kleine Bogen, welche zwischen den Weichen liegen, bestimmt: Verlängert man nämlich die Weichengeraden, so bildet ihr Schnittpunkt den Tangentenschnitt für den Kreisbogen und dieser kann beim Gleisregeln jeweils leicht durch Ziehen der Schnur über die versicherten Punkte hergestellt werden. Der Abstand der Gleisachse vom Tangentenpunkt wird seinerseits jeweils an die Schiene angeschrieben. Bei größeren Bogen wurden die Endpunkte sowie je nach der Krümmung Bogenpunkte in Abstand von 10 bis 50 m versichert. Genau gleicher Abstand erwies sich nicht als notwendig, da das geübte Auge genügend scharf ausgleicht. Nachdem diesen Gesichtspunkten entsprechend die zu versichernden Pflöcke bezeichnet waren, wurde die dauerhafte Versicherung durchgeführt, aber erst nachdem der Umbau fertig, die Gleislage ruhiger war und genau nach der Absteckung lag. Nun wurden die Pfähle nochmals auf ihre Richtigkeit geprüft, auf der nächsten Schwelle wurde die planmäßige Höhenlage des Gleises angegeben (z. B. „2,5 cm höher“), und zwar jeweils für so viele Festpunkte, als etwa in ein bis zwei Tagen hergestellt werden konnten. Dabei ging man von der Annahme aus, daß sich das Gleis in dieser Zeit nicht sehr wesentlich in seiner Höhenlage ändern würde. Alles weitere besorgten die zuverlässigen Meßgehilfen. Sie stellten zunächst für jeden Festpunkt die Lage fest, indem sie über den Nagel des Pflockes eine Schnur von Schiene zu Schiene spannten und den Abstand vom Schienenkopf einmaßen. Alsdann wurde der Pflock ausgezogen, an seiner Stelle bis zum gewachsenen Boden ein Loch gegraben und dieses bis etwa 25 cm unter die richtige Schwellenhöhe mit erdfeuchtem Beton 1:5 ausgestampft, sodann wurde hierauf ein Schalkästchen aufgesetzt und ebenfalls ausgestampft. Dieses Kästchen hatte die Form einer abgestumpften Pyramide mit folgenden lichten Maßen: untere Fläche 35/30 cm, obere Fläche 30/24 cm, Höhe 24 cm; die eine Seite war durchgesägt und durch eine Riegelvorrichtung zusammenfügbar. War nun das gegen die nächsten Schwellen abgestützte Kästchen ausgestampft, so ließ sich bei der Trockenheit des verwendeten Betons durch Entfernen des Riegels und Auseinanderdrücken des Kästchens die Ausschalung sofort leicht bewirken. Die Oberfläche des Betonklotzes lag nunmehr etwa 1 bis 2 cm unter der richtigen Schwellenhöhe; auf ihr wurde auf die durch die Einmessung gegebene Stelle des früheren Nagels eine unbrauchbare Schwellenschraube mit rundem Nietkopf und etwa 6 cm Schaftlänge eingesetzt und mittels Wasserwage auf die richtige Höhe gegen den auf der Schwelle angegebenen Punkt eingeklopft. Sodann wurde die Schraube mit einem 1 bis 2 cm hohen etwa 10 cm im Durchmesser großen Kranz von strichfähigem Mörtel umgeben, so daß nach Einfüllen des Schotters nur diese pflockartige Fläche sichtbar war. (Das Eingehen auf diese Kleinigkeiten sei gestattet; sie sind in der Praxis oft doch recht wertvoll.) Nach genügendem Abbinden wurden mittels des Theodolots auf den Schraubenköpfen die Merkpunkte genau angegeben und eingekerbt.

Es sei nun noch auf die Vorteile, welche in der beschriebenen Ausführung liegen, hingewiesen. 1. Genau wie es bei neuzeitlichen Pfahlsystemen ein besonderer Vorteil ist, daß sie sich der verschiedenen Widerstandsfähigkeit des Bodens anschmiegen, so wird auch im vorliegenden Fall durch das Einstampfen des Betons ein gleichmäßiger Druck auf den Untergrund und ein Verwachsen mit dem seitlich anliegenden Material erzielt, was eine erhebliche Standfestigkeit gegen Setzungen und Verschiebungen gewährleistet. 2. Sowohl für die technische Genauigkeit als auch für die wirtschaftliche Ausführung ist die Trennung von Grob- und Feinarbeit vorteilhaft: zuerst der Betonklotz, dann der Schraubenkopf, dann die Kerbe darauf. 3. Die Zweckmäßigkeit einer Verbindung von Höhen- und Richtungskennzeichnung dürfte wohl außer Frage stehen; sie scheitert nur häufig an der Möglichkeit wirtschaftlicher Ausführung. 4. Für die Betriebssicherheit ist im Gegensatz zur freien Strecke bei Weichenanlagen die Höhenlage sehr wichtig, und es ist von Vorteil, daß eine Senkung oder ein Heben der Weichen gegenüber den Festpunkten vom Unterhaltungspersonal nicht nur feststellbar ist, sondern ins Auge fällt. 5. Für die Betriebsgefahr sind die kleinen bewegten Massen beim Betonieren gegenüber dem Versetzen von Steinen günstiger. 6. Auch lassen sich Besonderheiten (Nähe der Schienen oder Schwellen) leichter beim Betonieren berücksichtigen. (In solchen Fällen ließ sich der Klotz des Festpunktes infolge der Trockenheit des verwendeten Betons ohne Schalkästchen herstellen.)

Zum Schluß sei noch einiges über die Wirtschaftlichkeit der Anordnung gesagt. Drei Meßgehilfen stellten im Tag sieben Versicherungen her. Die Kosten betragen 4—5 M für das Stück. Für eine Weiche ergibt sich also eine Ausgabe von 3 × 5 = 15 M, und demgemäß rechnen wir reichlich mit einem Jahresaufwand von 1 M. Dieser Betrag muß also jährlich an Unterhaltungskosten eingespart werden, wenn wir rein wirtschaftlich denken. Dabei sehen wir ab von der Zurechnung verschiedener schwer faßbarer Ersparungen, welche z. B. an der Stellwerkanlage und an den Fahrzeugen durch die gewährleistete richtige Lage der Weichen erzielt werden. Wir wollen auch nicht den häufigen statistischen Fehler begehen, der auch der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Aufsatzes „Über Maßnahmen und Mittel usw.", Jahrgang 1914, Nr. 101, S. 1374, vorzuwerfen ist, und der darin besteht, daß Posten zugrunde gelegt werden, welche überhaupt von dem zu berechnenden Faktor nicht beeinflußt werden. Im vorliegenden Fall dürfte wohl klar sein, daß von den errechneten 1628 M jährlicher Unterhaltungskosten für das Bahnkilometer nur ein Teil von der tadellosen Lage des Gleises abhängt. Immerhin läßt die genannte Ziffer die Wirtschaftlichkeit der Versicherung mit einem Jahresaufwand von 1 M für die Weiche als zweifellos erscheinen, und das soll uns auch genügen.

Wir wollen aber nicht vergessen, auch darauf aufmerksam zu machen, daß die festgelegten Punkte nicht nur für die Unterhaltung wichtig sind, sondern auch sichere Ausgangspunkte bei Gleiserweiterungen sind, welche für eine einmal aufgestellte Entwurfsberechnung gültig sind und der neuen zugrunde gelegt werden können. Das ist aber bei einer unversicherten Anlage, schon wenn sie einige Jahre liegt, besonders bezüglich der Winkelablesungen nicht der Fall; hier ist der Entwerfende in der Regel zu einer Neuaufnahme der Weichenanlagen gezwungen.

Ergebnis: Eine dauerhafte Festlegung der geometrisch richtigen Lage von Weichen und Gleisanlagen ist technisch zweckmäßig, wirtschaftlich gerechtfertigt und nach der geschilderten Weise leicht auszuführen. Bei Neuanlagen sollte sie nicht unterlassen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Glatte Abwicklung des Eisenbahnverkehrs. Infolge des erheblich gesteigerten Güterverkehrs ist es nötig geworden, die Zahl der Schnell- und Personenzüge wesentlich zu verringern. Damit ist die Gefahr einer Überfüllung und durch diese einer Verspätung der noch verkehrenden Züge in den Vordergrund gerückt.

Um ihr zu begegnen und damit gleichzeitig den regelmäßigen Gang auch der Güterzüge zu gewährleisten, sind vom Kriegsamt folgende Maßnahmen in die Wege geleitet:

1. Die Reisen von Angehörigen des Besatzungsheeres der Heimat sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
2. Die aus dem Felde verkehrenden Urlauberzüge werden in noch größerem Maße als bisher tief in die Heimat durchgeführt. Der Übergang der Urlauber von diesen Zügen auf die D-Züge wird dann verboten werden können.

Die vorgenannten Anordnungen allein genügen aber zur Erreichung des gesteckten Zieles keineswegs. Unbedingtes Erfordernis ist, daß das reisende Publikum sich selbst weitgehendste Beschränkung im Reisen auferlegt. Das Kriegsamt glaubt, daß es nur dieses allgemeinen Hinweises und keiner Zwangsmaßregeln bedürfen wird, um jedermann zu ernster Prüfung über Zweck und Notwendigkeit einer beabsichtigten Reise zu veranlassen.

Weitere Verkehrsforderungen des Kriegsamtes sind:

1. Entladung und Beladung von Güterwagen müssen mit größter Beschleunigung, unter Umständen auch an Sonn- und Feiertagen und bei Tag und Nacht, durchgeführt werden.
2. Fehlen zum Entladen Arbeiter, können diese auf Antrag der Linienkommandanturen von den stellvertretenden Generalkommandos, die hierfür an den wichtigeren Bahnhöfen aus Soldaten oder Hilfsdienstpflichtigen bestehende Entladekommandos abrufbereit halten, gestellt werden. Auch mit Gespannen kann unter Umständen ausgeholfen werden. Diesbezügliche Wünsche wie überhaupt Anträge zur Behebung von Verkehrsstörungen sind von der Industrie, den Werken usw. an die zuständigen Kriegsamtstellen und Kriegsamtnebenstellen (nicht an das Kriegsamt!) zu richten. Telephon genügt.
3. Die Anträge gemäß 2 müssen sofort gestellt werden, wenn sich zeigt, daß die festgesetzten Entladefristen nicht ausreichen. Keinesfalls darf gewartet werden, bis die Folge der Anstauungen unangenehm fühlbar wird. Besonders die Inhaber von Anschlußgleisen müssen für rechtzeitige und schnelle Entladung sorgen.
4. Die Zahl der angeforderten Wagen ist streng nach der festgesetzten Beladefrist zu bemessen. Kein Wagen darf angefordert werden, der in dieser Frist nicht beladen werden kann.
5. Empfänger und Versender müssen Hand in Hand arbeiten. Kein Gut darf abrollen, das vom Empfänger nicht pünktlich entladen werden kann.
6. Empfänger großer Transporte haben bei den zuständigen Eisenbahndienststellen die Vorausmeldungen solcher Transporteingänge zu beantragen.
7. Jeder nicht unbedingt erforderliche Transport muß vermieden werden. Das gilt besonders von der Hin- und Herverfrachtung der Güter.
8. Jedermann hat die Pflicht, seinen Bedarf dort zu decken, wo er auf kürzestem Transportwege ihn erhalten kann.
9. Bei jedem Transport, jeder größeren und besonders regelmäßig fortlaufenden Bestellung muß gefragt und geprüft werden: Kann ich nicht den Wasserweg für die Güterbeförderung benutzen? Muß es durchaus die Eisenbahn sein?

— Die Eisenbahnen im oldenburgischen Landtage. Die diesjährigen Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse und des Eisenbahn-Baufonds wurden vom Landtage fast unverändert angenommen. Der Voranschlag der Betriebskasse schließt in Einnahmen und Ausgaben mit 2 620 000 M ab. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind zu 6 750 000 M, die aus dem Güterverkehr zu 15 750 000 M veranschlagt. Der Betriebsüberschuß ist auf 6 020 000 M geschätzt, von denen 4 224 000 M an die Landeskasse zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals, und 1 132 000 M an den Eisenbahnbaufonds und an die Landeskasse zur freien Verfügung abgeliefert werden sollen. Aus dem Landtage heraus wurde mit Worten hoher Anerkennung der Eisenbahner gedacht, die hinter der Front in treuer, opferwilliger Pflichterfüllung für die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebes gewirkt hätten. Nach wie vor gebühre der Eisenbahnverwaltung das volle Vertrauen des Landtages. Besonders die käufliche Übernahme der Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven habe sich glänzend bewährt. Unter anderem wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß infolge der Einschränkungen im Personenverkehr und des teilweisen Nachlassens des Güterverkehrs künftig mit Mindereinnahmen zu rechnen sei. Immerhin ließen die bisherigen Ergebnisse erwarten, daß die oldenburgischen Eisenbahnen — die übrigens in diesem Jahre ihr 50. Betriebsjahr vollenden — auch in Zukunft den hohen Erwartungen entsprechen würden. — Weiter wurde über eine Reihe von Wünschen und Anregungen aus Abgeordneten- und Beamtenkreisen verhandelt. „Freie Bahn dem Tüchtigen!" solle es auch bei der Eisenbahn heißen. Ein Mehrheitsantrag wünschte die Festsetzung des ortsüblichen Tagelohnes als Mindestlohn für die Arbeiter und Monatsgeldempfänger in Orten mit über 4000 Einwohnern. Verschiedene Eingaben aus Arbeiter- und Beamtenkreisen wurden der Regierung überwiesen, um zum Teil nach dem Kriege bei der notwendigen Änderung des Besoldungsgesetzes berücksichtigt zu werden. — Dem Landtage lag ferner ein Abänderungsantrag der Regierung zum Gesetze betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung vor. Der Gesetzentwurf bezweckt die Zahl der Mitglieder der Eisenbahndirektion um ein Mitglied zu erhöhen. Der Landtag stimmte in seiner Mehrheit zu. Ebenso wurde die vorgeschlagene anderweitige Regelung der Nebenbezüge des Zugdienstpersonals gutgeheißen. Die bisher gewährten Fahrgelder und Ersparnisprämien sollen bedeutend herabgesetzt und durch eine neu einzuführende feste Tagesvergütung ergänzt werden. Ferner werden die Bestimmungen über das Nachtgeld, die Kommandozulagen und das Stundengeld für Aushilfe- und Verschiebedienst eine gründliche Umgestaltung erfahren.

— Feuer in der Baustrecke der Berliner Nord-Südbahn. Der Bau dieser Untergrundbahn an der Weidendammer Brücke schwebte am 1. d. M. in großer Gefahr. Sie konnte zum Glück durch schnelles Eingreifen der Feuerwehr beseitigt werden. In der sechsten Nachmittagsstunde war vor dem Hause Friedrichstraße 107 an der Ziegelstraße im nördlichen Teil der im Ausbau vorgeschrittenen Strecke der Untergrundbahn, etwa 11 m unter dem Fahrdamm der Friedrichstraße und 6 m unter dem Wasserspiegel der Spree, Feuer ausgekommen, das an den vielen Hölzern im Schacht, besonders an den Holzstapeln, Rüstungen und zwei elektrischen Wasserhaltungsmaschinen schnell reiche Nahrung gefunden hatte. Die Flammen schlu-

gen mächtig empor, weshalb der Straßenverkehr vollkommen abgesperrt werden mußte. Die Feuerwehr war bald zur Stelle. Wegen der großen Hitze und ausgedehnten Verqualmung mußten Sauerstoffschutzapparate und Asbestkappen beim Löschen benutzt werden. Mit stärksten Schlauchleitungen wurde von einer Motorspritze Luft von außen in den Tunnel gedrückt und mit mehreren Rohren kräftig Wasser gegeben. Dadurch gelang es, eine weitere Ausdehnung zu verhüten und nach 7 Uhr die Gefahr zu beseitigen. Die Aufräumung und Ablöschung der Brandstelle nahm noch längere Zeit in Anspruch. Der Schaden trifft die bauausführende Firma. Die Arbeiten am Bau der neuen Weidendammer Brücke und dem Tunnel erleiden keine Unterbrechung.

— **Die Verkehrseinschränkungen auf der Hoch- und Untergrundbahn und den Straßenbahnen in Berlin**, die infolge der polizeilichen Anordnung wegen Verkürzung der Polizeistunde am 1. Januar eingetreten sind, haben in der Neujahrsnacht zu bedauerlichen Ausschreitungen geführt. Der „B. B.-Ztg." wird hierüber geschrieben: Die letzten Züge der Hochbahn und der Straßenbahnen wurden an verschiedenen Haltestellen förmlich gestürmt. Mit Gewalt verschafften sich noch einige Personen Zugang und erzwangen die Mitfahrt. Den Damen wurden die Kleider zerrissen, Schirme zerbrochen und zum mindesten eine Menge blaue Flecke beigebracht. Am tollsten war es am Potsdamer und Alexanderplatz, an der Ecke der Friedrich- und Leipziger Straße, sowie am Moritzplatz und in der Nähe des Bahnhofes Friedrichstraße. Das Personal war vollständig ohnmächtig. Trotz der Fülle aller Verkehrsmittel kamen nur wenige mit, die meisten mußten bei ungünstigem Wetter auf Schusters Rappen den Heimweg antreten. Sehr viele von den „Abgeblitzten" werden an diese Heimwanderung noch lange zurückdenken.

— **Kriegsteuerungsbeihilfen und Familienunterstützungen im württembergischen Landtag.** In der Sitzung der württembergischen Zweiten Kammer vom 19. Dezember 1916 wurde eine von sozialdemokratischer Seite eingebrachte Anfrage besprochen, durch die von der K. Staatsregierung Auskunft darüber gewünscht wurde, ob sie den staatlichen Beamten, Unterbeamten und Arbeitern vor dem Weihnachtsfest einmalige Zuschüsse in gleichem Umfang gewähren wolle, wie solche von der Reichs- und der preußischen Regierung ihrem Beamten- und Arbeiterpersonal gewährt werden, und ob sie die den Familien der Arbeiter und nichtetatsmäßig angestellten Unterbeamten des Staates, die zum Heeresdienst eingezogen sind, gewährten Beihilfen in Rücksicht auf die Gestaltung der Preise für die Gegenstände des Lebensbedarfs erhöhen wolle. Namens der K. Staatsregierung beantwortete der Finanzminister die Anfrage dahin, daß die Regierung der zunehmenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Staatsbeamten und Staatsarbeiter, die durch die stetige Verteuerung der notwendigsten Gegenstände des täglichen Bedarfs hervorgerufen werde, unausgesetzt ihre Aufmerksamkeit widme. Wegen der Maßnahmen, die eine Erleichterung der Lage der Beamten und Arbeiter herbeiführen könnten, haben schon seit einiger Zeit Beratungen unter den beteiligten Staatsverwaltungszweigen stattgefunden. Die K. Staatsregierung habe am 9. Dezember beschlossen, den Staatsbeamten bis zu der Höchstgrenze des Diensteinkommens von 4800 *M*, sofern das steuerbare Gesamteinkommen den Betrag von 5200 *M* nicht übersteige, eine einmalige Kriegsteuerungsbeihilfe im wesentlichen nach den Sätzen des Reichs und Preußens zu gewähren und gleichzeitig, ebenfalls im Anschluß an die dortige Regelung, die Staatsarbeiter zu bedenken. Die Beihilfe werde noch im Laufe des Monats Dezember ausbezahlt werden; vor Weihnachten werde sich jedoch die Ausbezahlung nicht mehr ermöglichen lassen. Bei den Familienbeihilfen an die Angehörigen der zum Heeresdienst eingezogenen Hilfsunterbeamten und Arbeiter vermöge die K. Staatsregierung ein Bedürfnis für Änderung der bisherigen, auch in den andern Bundesstaaten geltenden Sätze zumal im Hinblick auf die jüngst erfolgte Erhöhung der Reichsfamilienunterstützung bis auf weiteres nicht als vorhanden zu erachten. Gegenüber den Bemängelungen des Beschlusses über die Kriegsteuerungsbeihilfe durch die Anfragesteller wies der Minister nach, daß die württembergischen Sätze sich von denen des Reichs und Preußens nur in einem einzigen Punkt, und zwar zugunsten der Beamten und Arbeiter, unterscheiden, insofern bei mehr als 5 Kindern nicht die Höchstsätze von 200 und 120 *M* eintreten, sondern für jedes weitere Kind 20 und 10 *M* mehr gewährt werden. Hinsichtlich der Familienbeihilfen für die Kriegsteilnehmer wandten sich die Anfragesteller gegen den Hinweis auf die Erhöhung der Reichsfamilienunterstützung. Auf mehrseitigen Antrag wurde die Anfrage schließlich an den Finanzausschuß der Kammer verwiesen.

— **Brotzulagen für das Eisenbahnpersonal.** Im w ü r t t e m b e r g i s c h e n Landtag war von sozialdemokratischer Seite an die Regierung eine Anfrage wegen der Brotzulagen für Eisenbahnarbeiter gerichtet worden. In der von dem Ministerpräsidenten Dr. Freiherr v. Weizsäcker erteilten Antwort wurde zunächst darauf verwiesen, daß die allgemeine S c h w e r a r b e i t e r zulage den Eisenbahnunterbeamten und -arbeitern fast ausnahmslos zuteil werde und daß der Kreis der S c h w e r s t a r b e i t e r, die neben dieser Zulage noch eine weitere Mehlzulage bis zu 200 g für den Kopf und Tag erhalten, vom Kriegsernährungsamt für das ganze Reich in einer Liste genau festgestellt worden sei. Die Aufnahme in diese Liste setze voraus die Tätigkeit entweder unter Tage oder am offenen Feuer oder unter der unmittelbaren Einwirkung der strahlenden Hitze des warmen Metalls oder in bestimmten Industrien unter der Einwirkung großer Hitze, schädlicher Gase oder giftiger Stoffe; außerdem sei die Nachtarbeit in bestimmtem Umfang berücksichtigt worden. Nach der Liste des Kriegsernährungsamts seien von dem Personal der württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt als Schwerstarbeiter neben den Lokomotivführern und Heizern sowie den Schiffsmaschinisten und -heizern zu berücksichtigen nicht nur die mit der Herstellung von Munition beschäftigten Arbeiter in den Werkstätten, sondern allgemein die Metallgießer der Eisenbahnwerkstätteninspektion Aalen, die Ofen- und Herdarbeiter, Schmiede, Kesselschmiede und Warmnieter der Eisenbahnwerkstätten- und Maschineninspektionen, die Kesselheizer und wegen der Leistung von Nachtschichten eine Anzahl weiterer Werkstättenarbeiter, die indessen gering sei, weil in den Eisenbahnwerkstätten für die Regel nachts nicht gearbeitet werde. Es liege also nicht in der Hand der Vorstände der Inspektionen, welche ihrer Arbeiter sie als Schwerstarbeiter anmelden wollten, sie seien vielmehr innerhalb des gegebenen Rahmens nach Tunlichkeit vorgegangen, wie auch er (der Ministerpräsident) seinerseits für die Gewährung der Schwerstarbeiterzulage, soweit es die Verhältnisse gestatten, eintrete.

Österreich.

—**Die Bilanz der Südbahn.** Der Verkehr der Südbahn war das ganze Jahr 1916 hindurch außerordentlich angespannt und lebhaft und die Einnahmen werden eine Steigerung erfahren. Andererseits werden aber auch die Ausgaben bedeutend höher sein. Der vermehrte Verkehr erforderte auch größere Entlohnungen des Bahnpersonals, für welches höhere Bezüge, Teuerungszulagen und außerordentliche Zuwendungen zur Verfügung gestellt werden mußten. Auch die Anschaffung der Materialien für den Betrieb, der Kohle, Schmieröle und zahlreicher anderer Waren gestaltete sich wesentlich kostspieliger als in früheren Jahren. Die Ausgaben dürften deshalb eine bedeutende Mehrbelastung aufweisen und die Bilanz wird mit einem Ausfall schließen. In finanziellen Kreisen wird geschätzt, daß dieser Abgang in der Bilanz sich zwischen 10 und 11 Millionen Kronen bewegen dürfte.

— **Verkehrsregelung für die nach Bosnien, der Hercegovina und Dalmatien zurollenden Zivilgüter.** (Gültig nach Aufhebung der zurzeit von den ungarischen Staatseisenbahnen, Betriebsleitung Pécs (Fünfkirchen) verfügten Verkehrseinstellung bis auf Widerruf.) Nach Bosnabrod loko und transit sowie nach Prijedor transit über die Steinbeisbahnen dürfen ohne besondere Bewilligung folgende Zivilgüter aufgenommen werden:

1. Güter jeder Art als Eilgüter, jedoch nur bis höchstens 200 kg für den Frachtbrief.
2. Alle in der Zusammenstellung der im Falle von Verkehrseinschränkungen über besonderen Auftrag zu befördernden Artikel genannten Güter sowie Sprengmaterialien, Glas- und Eisenwaren, allerlei Maschinenteile und Übersiedlungsgegenstände als Frachtstückgüter bis zum Höchstgewicht von 200 kg für den Frachtbrief.
3. In Wagenladungen Mehl, Getreide, Mais, Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Kaffee, Malz, Reis, Gemüse, Zucker, Wein, Bier, Fette, Melasse, Verbandartikel, Desinfektionsmittel, Verbandmaterial, weiter Rohöl und andere Artikel für die „Danica" nach Bosnabrod und endlich Regiegüter für die Bahnen in Bosnien und der Hercegovina.

Nur auf Grund besonderer Bewilligung der Feldtransportleitung 10 (in Sarajevo) oder einer ausdrücklichen Instradierung durch die Feldtransportleitung 10 (Sarajevo) dürfen zur Beförderung gelangen:

Andere als die in den vorstehenden Punkten 1 bis 3 angeführten Zivilgüter sowie größere Mengen jener Güter, die nur bis 200 kg als Eilgut und 500 kg als Frachtstückgüter für den Frachtbrief zugelassen sind, ferner Heu und Stroh, sowohl als Zivil- wie als Militärgut.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen hat im Dezember 1916 den des gleichen Zeitraumes im Vorjahre weit überschritten. Dagegen blieb der Güterverkehr infolge des andauernden Wagenmangels gegen das Vorjahr zurück. Es wurden 74 985 t Kohle (gegen 56 401 t im Vorjahre), also 18 584 t mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916 eine Mehrverfrachtung von 112 323 t ergibt (1916: 1 004 953 t gegen 1915: 892 630 t). Die größte Beistellung im Dezember 1916 betrug 275 Wagen (1915: 226 Wagen), die durchschnittliche 191 Wagen (1915: 131 Wagen).

An Gütern wurden im Dezember v. J. 348 Wagen (1915: 1091), also 743 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 2240 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 5753 Wagen gegen 7993 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

Ungarn.

— **Die Betriebslänge der Haupt- und Lokalbahnen Ende des Jahres 1915.** Nach dem amtlichen Ausweise gestaltete sich diese wie folgt:

A. Hauptbahnen:

1. Ungarische Staatseisenbahnen	7 928,5	km
2. Pécs(Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn	68,1	„
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ungarische Linien	377,9	„
4. Südbahn, ungarisches Netz	704,1	„
5. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	120,3	„
6. Mohács-Pécser(Fünfkirchener) Eisenbahn	54,8	„
7. Bosnisch-Hercegovinische Landesbahnen	1,8	„
Zusammen	9 255.5	km
gegen das Vorjahr —	8,6	„

B. Lokalbahnen:

1. Selbständige	1 542,6	km
2. Lokalbahnlinien der ungarisch. Staatseisenbahnen	446,2	„
3. In Verwaltung der ungarischen Staatseisenbahnen	10 715,2	„
4. Im Betriebe von gesellschaftlichen Eisenbahnen	814,5	„
Zusammen	13 518,6	km
gegen das Vorjahr +	173,1	„
Insgesamt	22 774,0	km
gegen das Vorjahr +	164,5	„

Im Betriebe der ungarischen Eisenbahnen stehen daher — die von ihnen verwaltete Pécs(Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn mitgerechnet — zusammen 19 158,0 (+ 178,5) km Betriebslänge. Somit verwalten die ungarischen Staatseisenbahnen 84,12 (83,94) % der Betriebslänge sämtlicher ungarischen Haupt- und Lokalbahnen. Außerdem besitzen sie im Auslande die 4,3 Betriebskilometer lange Anschlußstrecke der Sunja-Doberliner Eisenbahn und haben im Mitbetrieb 28,8 Betriebskilometer ausländische Haupt- und Lokalbahn-Anschlußlinien. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Norwegens Absperrung von englischen Steinkohlen.** Trotz ihrer Nachgiebigkeit gegen England — oder vielleicht gerade deshalb — müssen die Norweger die betrübende Erfahrung machen, daß sie schonungslos der Willkür ihres englischen Schutzherrn preisgegeben sind, wie jetzt das Verbot der englischen Kohlenausfuhr nach Norwegen zeigt. Seit dem 1. Januar erhält Norwegen auf Anordnung der englischen Regierung keine Kohlen, ausgenommen jedoch die norwegische Seefischerei, die von dem Ausfuhrverbot nicht betroffen wird. Daß diese englische Maßregel eine sehr ernste Sache für Norwegen ist, leuchtet ohne weiteres ein, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Norwegen für seine Industrie und Schiffahrt vollständig auf die Einfuhr fremder, und zwar bisher englischer Kohlen angewiesen ist. Von den ungeheuren Steinkohlenreichtümern Spitzbergens befinden sich zwar mächtige Felder in norwegischem Besitz, aber mit Ausnahme der Amerikaner, die an der Adventbai seit einer Reihe von Jahren bis zum Kriege eine ergiebige Kohlengewinnung betrieben, sind die Norweger ebenso wenig wie andere Nationen, die Kohlenfelder in Spitzbergen besitzen, über vorbereitende Schritte hinausgekommen, und erst im nächsten Jahre kann die große Gesellschaft zur Ausnutzung spitzbergischer Kohlenfelder, die sich unlängst in Norwegen gebildet und auch die amerikanischen Bergwerke an der Adventbai erworben hat, an den Beginn des Betriebes gehen. Norwegen bleibt somit auch in der kritischen Zeit von England abhängig, und da die großen Vorräte, die im Lande angehäuft sind, bald zusammenschmelzen, müssen sich die Folgen, wenn keine Änderung eintritt, auch für die Industrie bald fühlbar machen. Die Schiffahrt Norwegens dagegen wird sofort betroffen, weil gerade die Kohleneinfuhr den Erwerbszweig bildet, dem die norwegische Schiffahrt ihre glänzenden Einnahmen verdankt. Denn nur dadurch lohnt sich die Ausfuhr norwegischer Waren nach England, daß die Schiffe Kohlen zurückbringen. Dies wird erklärlich, wenn man hört, daß die norwegischen Kohleneinführer als Fracht für die Tonne Kohlen nicht weniger als 40 Kr. bezahlen müssen, während die Engländer für das Erz, das von Norwegen nach England geht, bloß 18 Kr. bezahlen. Ohne die Kohleneinfuhr wird somit der Betrieb der norwegischen Schiffahrt unlohnend, ganz abgesehen von den Ungelegenheiten, die dem norwegischen Erwerbsleben durch die Absperrung der englischen Kohlen drohen. Auch Schweden war durch die Entziehung englischer Kohlen in Mitleidenschaft gezogen worden, hat aber reichlichen Ersatz in der deutschen Kohlenzufuhr gefunden, so daß das Land trotz der Verteuerung der deutschen Kohlen unbesorgt der Zukunft entgegensehen kann. Vielleicht wird auch Norwegen nun den Versuch machen, deutsche Kohlen zu erhalten.

Als Grund dafür, daß die englische Regierung die Kohlenzufuhr nach Norwegen verbietet, wird angegeben, daß Norwegen die Abmachungen betreffs der Fisch- und Erzausfuhr nicht gehalten habe, was wohl mit anderen Worten besagen will, daß noch hin und wieder norwegische Fische nach Deutschland gelangen. Das eigentümlichste jedoch ist, daß die Norweger die Kenntnis von dem jüngsten Vorgehen Englands gegen Norwegen dadurch erhalten haben, daß der englische Gesandte in Christiania den norwegischen Kohlenhändlern die Sache mitteilte und diesen gegenüber das Mißvergnügen Englands mit der norwegischen Regierung zum Ausdruck brachte. Dieses für die letztere wenig schmeichelhafte Verfahren erregt natürlich im Lande tiefen Verdruß, aber die Norweger müssen ja nachgerade wissen, wie England seine Rolle als „Beschützer der kleinen Nationen" auffaßt. M.

— **Die Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz.** Zum 10. Januar 1917 wird auf den Linien des besetzten westlichen Gebiets ein neuer Fahrplan ausgegeben. Das amtliche Kursbuch und der Aushangfahrplan werden von der Militär-Generaldirektion Brüssel neu aufgelegt. Das amtliche Kursbuch ist wie bisher zum Preis von 50 Pf. an den Fahrkartenschaltern des besetzten Gebiets und im Buchhandel käuflich zu haben. Gegenüber dem Fahrplan vom 1. Dezember 1916 haben die Personen- und Schnellzüge teilweise erheblich längere Fahrzeiten erhalten. Einzelne Zugläufe sind in eine Lage gebracht worden, in der sie bessere Anschlüsse vermitteln und den Bedürfnissen des Verkehrs, vor allem dem Berufs- und Arbeiterverkehr, besser entsprechen. Die neuen Verkehrszeiten der nach und von Deutschland durchlaufenden Schnellzüge umfassen die Strecken: I. Lille-Brüssel-Cöln-Berlin; II. Douai-Lille-Brüssel-Stuttgart-München; III. Mézières-Charleville-Namur-Cöln und IV. Laon-Namur-Cöln. Auch im Verkehr zwischen Brüssel-Nord und Antwerpen ergeben sich Änderungen. Die Fahrpläne für die Militär-Urlauberschnellzüge sind im Aushangfahrplan für jede Fahrtrichtung links und rechts vom Streckenbild zusammengefaßt und durch starke Umrahmung gekennzeichnet. Im amtlichen Kursbuch sind sie wie bisher mit Anschlüssen nach und von Deutschland in einem besondern Teil (Seite 261 bis 288) enthalten. Im amtlichen Kursbuch sind verschiedene Strecken der Übersichtlichkeit halber umgruppiert, und in den allgemeinen Teil des Kursbuchs (Vorbemerkungen) sind die Bestimmungen über den Postscheckverkehr aufgenommen worden.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat November v. J. zeigen folgendes Bild:

			gegen Nov. 1915
Einnahmen aus Personenverkehr	Frs.	4 677 000	+ 533 000
Einnahmen aus Güterverkehr	„	10 011 000	+ 1 126 000
Betriebsausgaben	„	11 107 000	+ 937 000
Betriebsüberschuß	„	4 030 000	+ 716 000

Die für die früheren Monate gemeldete Aufwärtsbewegung hält hiernach an. — Die Bundesversammlung beriet vor kurzem den Voranschlag der Bundesbahnen für 1917, dessen Einzelheiten wir bereits mitgeteilt haben (Nr. 79, S. 910, Jahrg. 1916). Im Ständerat wurde darauf hingewiesen, daß im Verhältnis zum Vorjahre die außerordentlich große Steigerung der Bauausgaben um rund 10 Millionen auffalle. Sie sei zurückzuführen auf die bedeutenden Aufwendungen, die durch die Einführung der elektrischen Zugförderung veranlaßt wurden, sodann aber auch auf die große Steigerung der Arbeitslöhne und Materialkosten. Für die Durchführung der elektrischen Zugförderung sind einschließlich der Beschaffung der Probelokomotiven 11 030 000 Frs. vorgesehen, das sind 8 010 000 Frs. mehr als im Vorjahr. Für den Ausbau des Simplontunnels 2 sind, wie im Vorjahr, 4 500 000 Frs., für den Bau

der Kraftwerke Amsteg und Ritom 3½ und 2½ Millionen eingestellt. Auf Grund von Zahlen wurde ferner darauf hingewiesen, daß die Verwaltung der Bundesbahnen keine Schuld daran trifft, wenn in den Häfen Marseille, Cette, Genua große Gütermengen nicht abbefördert werden konnten. Dies ist lediglich darauf zurückzuführen, daß die Abfuhr der schweizerischen Wagen in den betreffenden Ländern in geringerem Umfang gestattet wird, als die Zufuhr erfolgt. Die Zahl der Güterwagen ist seit 1914 um 2009, das sind 14 %, vermehrt worden. Im allgemeinen wurde der Wunsch ausgesprochen, daß in einer Zeit, wo die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den umliegenden Staaten einer Neuordnung entgegengingen und die Zukunft dunkel sei, mit aller Vorsicht vorgegangen werden müsse. — Unter den schweren Wetterschäden, die während des ganzen Dezember die Schweiz heimsuchten, hatte besonders die Berninabahn zu leiden. Zwischen Cavaglia und Alp Grüm wurden die elektrischen Leitungen auf weite Strecken durch Lawinen zerstört. Arbeiter, die verschüttet waren, konnten nur mit Not gerettet werden. Infolge Unterbrechung der Hochspannungsleitungen der Kraftwerke Brusio mußten die Engadiner Linien der Rhätischen Bahn mit Dampf betrieben werden. Die Berninabahn konnte bisher den vollen Betrieb noch nicht wieder aufnehmen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar d. J. ist die zwischen den Stationen Nepomuk und Blowitz der Strecke Wien-Eger im km 320,6 der Bahn gelegene Haltestelle Zdar-Zdiretz geschlossen und am selben Tage die im km 320,5 derselben Strecke gelegene neue Station Zdar-Zdiretz für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden. Von der Auf- und Abgabe in dieser Station sind ausgeschlossen lebende Tiere und Güter, zu deren Ein- und Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Januar 1917 wird der rechts der Bahnstrecke Dortmund Hbf.-Gronau (Westf.) zwischen den Stationen Preußen und Lünen Nord neuerrichtete Haltepunkt Lünen Hbf. für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet und der Bahnhof 2. Klasse Lünen Nord für diesen Verkehr geschlossen werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Lünen Hbf. und Lünen Nord 1,01 km
zwischen Lünen Hbf. und Preußen 2,68 km.

Bis zur Eröffnung der Neubaustrecke Preußen-Münster (Westf.), an welcher der neue Haltepunkt ebenfalls liegt, kommen die Tarife der Station Lünen Nord zur Anwendung.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes kommen die bisher für Lünen Nord vorgesehenen Züge in Betracht.

Essen, den 30. Dezember 1916. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrseinstellung.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Der Verkehr von und nach Regensburg wird am 3. Januar 1917 der vorgeschrittenen Jahreszeit wegen eingestellt.

München, den 2. Januar 1917. (38)

3. Güterverkehr.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1917 werden im württ. Binnenverkehr Stückgüter nach und von Seelenwald zugelassen.

Stuttgart, den 3. Januar 1917. (39)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh, Maiskolben und Spreu — Tfv. 2 III p.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die der Tarif vom 14. Oktober 1915 nebst Nachträgen 1 und 2 aufgehoben wird. Etwaige Erhöhungen gelten erst vom 10. März 1917. Abdrücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 6. Januar 1917. (42)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde, gelöste, ameisensaure usw.

Im Abschnitt L des Warenverzeichnisses (Mineralöle usw.) werden die Worte „Mischungen zum Schmieren von Maschinen u. dergl. aus mineralischen Ölen“ entsprechend dem früheren Ausnahmetarif 2 IV n in „Mischungen zum Schmieren von Maschinen u. dergl. aus mineralischen Ölen (auch Steinkohlenteerölen) mit tierischen und pflanzlichen Fetten und Ölen“ berichtigt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Januar 1917. (41)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Vom 1. März 1917 ab erhält die an dem schmalspurigen Teil der Albtalbahn gelegene Station Herrenalb hinter den Dienstbeschränkungszeichen den Vermerk „Zu“.

Breslau, den 2. Januar 1917. (34)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen für die Stationen Geistingen, Limberg, Pützchen und Quirrenbach der Bröltaler Eisenbahn aufgehoben, da diese Stationen für den Güterverkehr geschlossen worden sind. Gleichzeitig werden die Tarifentfernungen für die Station Bennau Thal derselben Bahn um 1 km ermäßigt.

Dresden, am 3. Januar 1917. (35)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

Am 1. März n. J. treten im Personen- und Güterverkehr Tarifänderungen für den Binnen- und direkten Verkehr in Kraft. Es handelt sich namentlich um eine Erhöhung der Monatskartenpreise, um Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zur EVO., die Einführung von Zuschlagsfrachten für Eil- und Frachtstückgut, sowie um eine Erhöhung der bisherigen Zuschlagsfrachten für Wagenladungen. Die Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 EVO. genehmigt.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Lüdenscheid, 30. Dezember 1916. (43)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 200. Deutscher Eisenbahn-Personen- u. Gepäcktarif, Teil I. Anlage I.

Vom 10. Januar 1917 an wird für die Überführung von Personen-, Kranken- und Gepäckwagen, von Fahrzeugen usw. im Übergange von und nach der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn eine Überführungsgebühr von 6 ℳ eingeführt.

Berlin, den 5. Januar 1917. (37)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Zur Verdingung

des Bedarfs für 1917 an:
1. 400 t Knorpelbraunkohlen,
2. 15 500 t Braunkohlenbriketts,
3. 400 t Braunkohlen-Industriebriketts,
4. 6700 Stück Piassavabesen,
5. 30 000 Stück Reiserbesen,
6. 50 000 kg Holzkohlen,
7. 70 000 kg Torfkohlen,
8. 27 000 Schachteln Streichhölzer und
9. 500 000 Stück Reisigwellen

ist Termin **am 18. Januar 1917, mittags 11 Uhr** bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Los in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 15. Februar 1917 einschließlich.

Erfurt, den 2. Januar 1917. (36)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 4. | 13. Januar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine und die Eisenbahnen.

I.

Seit einigen Jahren bestehen die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine unter dem Vorsitz Seiner Hoheit des Herzogs Ernst Günther zu Schleswig-Holstein. Ihre Mitglieder, Angehörige der drei verbündeten Mächte Deutschland, Österreich und Ungarn, sind teils Politiker, teils Männer aus den Kreisen der Volkswirtschaft, des Handels und Gewerbes und anderen Berufen, sowie auch Mitglieder der Verkehrsanstalten. Die Vereine hatten sich die Aufgabe gestellt, auf eine weitere Annäherung der mitteleuropäischen Mächte auf wirtschaftlichem Gebiete durch Wort und Schrift hinzuwirken. In erster Linie gehört dazu eine Verbesserung der gemeinsamen Zoll- und Handelspolitik, daneben aber auch eine Verbesserung des Verkehrs auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen. Schon in einer Versammlung, die am 5. Januar 1914, als noch niemand an Krieg dachte, in Budapest stattgefunden hat, bildete der letztere Gegenstand einen wesentlichen Teil der Verhandlungen. Den Bericht hatte der Syndikus der Handelskammer Breslau, Dr. Freymark, im Benehmen mit dem Mitgliede der Kgl. Eisenbahndirektion Breslau, Regierungsrat Dr. Meyer, erstattet, denen Mitberichterstatter aus Österreich, Ungarn und Bulgarien zur Seite standen. Ein allgemeines Einverständnis über alle von den Berichterstattern vorgeschlagenen Leitsätze wurde nicht erzielt, und in der Versammlung gingen über die wichtigsten Fragen die Ansichten weit auseinander. Den bei weitem größten Teil des Berichtes und der Verhandlungen bildeten die Erörterungen über die Auslegung des Art. 15 und der zugehörigen Bestimmungen des deutsch-österreichischen Handelsvertrages und der darin vorgesehenen sog. Paritätsklausel, wonach „auf Eisenbahnen, sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung, kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden soll". Bei der Feststellung und der Auslegung einer Reihe von Tarifen waren Zweifel entstanden, ob diese Bestimmung gewissenhaft beachtet sei und für Handel und Verkehr hatten sich daraus allerhand Unzuträglichkeiten ergeben. Während der allgemeine Wunsch nach Beseitigung solcher Unzuträglichkeiten bestand, gingen die Ansichten darüber, wie dies zu erreichen sei, weit auseinander. Über andere, mehr nebensächliche Punkte, kam es zur Verständigung. Jedoch recht zufrieden war wohl niemand mit dem Ergebnis dieser Verhandlungen und es wurde daher beschlossen, diese wichtige Frage erneut auf die Tagesordnung einer späteren Konferenz zu setzen, aber einen besonderen Ausschuß mit ihrer Vorberatung zu beauftragen. Dem Ausschuß sollte je ein Mitglied des deutschen, österreichischen und ungarischen Wirtschaftsvereins angehören, und seine Aufgabe sollte nicht darin bestehen, das gesamte Material noch einmal durchzuarbeiten, sondern er sollte zu den in Budapest beratenen Leitsätzen Stellung nehmen, sie gleichsam einer zweiten Lesung unterziehen. Der Deutsche mitteleuropäische Verein beriet über die Angelegenheit im Februar 1916 in Dresden, woselbst neue Gesichtspunkte nicht vorgebracht, vielmehr, wie es scheint, lediglich ein Bericht des Syndikus Dr. Freymark entgegengenommen wurde. Dieser wurde auch zum Mitgliede des neuen Ausschusses gewählt. Der österreichische Verein wählte Seine Exzellenz, den früheren Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek, der ungarische Verein den im Ruhestand lebenden vormaligen Direktorstellvertreter der Kgl. ungarischen Staatsbahnen, Zeller. Der neue Ausschuß trat am 12. April 1916 unter Vorsitz des Präsidenten des österreichischen Vereins, Seiner Exzellenz Baron Plener zusammen. Zur Teilnahme an den Beratungen wurde der kgl. preußische Wirkl. Geheimrat Dr. v. d. Leyen zugezogen, der tags zuvor in dem Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten einen Vortrag gehalten hatte, der sich zum Teil mit denselben Fragen beschäftigte*). Den Beratungen lag ein von dem österreichischen Berichterstatter verfaßter Entwurf von Leitsätzen zugrunde, die mit einigen Änderungen vom Ausschuß einstimmig angenommen wurden. Über diese Leitsätze und einen zu ihrer Begründung erstatteten Bericht ist in der gemeinsamen, mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz am 11. und 12. Dezember 1916 in Budapest

*) Der Vortrag ist abgedruckt in Heft 9 (1916, 1. Mai) der österreichischen Eisenbahnzeitung S. 84 ff. und in Dorns volkswirtschaftlicher Wochenschrift vom 23. und 30. Juni 1916. Nrn. 1689. 1690. Band 65.

beraten und sie sind einstimmig angenommen worden. Soviel bisher aus den Verhandlungen bekannt geworden, haben nach dem eingehenden Bericht des Staatsministers Dr. v. Wittek die beiden anderen Berichterstatter verzichtet. Aus der Versammlung sind die Anträge von dem Präsidenten des Bundes der Deutschen Verkehrsvereine, Fr. Gontard-Leipzig, warm befürwortet worden. Damit hat diese Angelegenheit eine Wendung genommen, die für die weitere Entwicklung der Verkehrsverhältnisse der drei verbündeten Reiche von nicht zu unterschätzender Tragweite sein kann; denn es scheint uns ausgeschlossen, daß die Regierungen der verbündeten Reiche an den Beschlüssen einer aus so angesehenen Sachkennern bestehenden Körperschaft stillschweigend vorübergehen werden. Die in Budapest angenommenen Leitsätze werden daher nachstehend abgedruckt und kurz erläutert.

II.

Leitsätze der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine.

1. Bei der künftigen Regelung der Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche wäre von dem obersten Grundsatze auszugehen, daß die dem gegenseitigen Eisenbahnverkehr förderlichen Bestimmungen (Art. 15, 16, 17, 18 des derzeit in Kraft stehenden Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 und 25. Januar 1905 nebst den zugehörigen Bestimmungen der Schlußprotokolle) im vollen Umfange aufrecht erhalten werden. Nach Analogie der Bestimmungen des bestehenden Handelsvertrages (Art. 2 des Zusatzvertrages vom 25. Januar 1905 und des dort eingefügten neuen Art. 23 a) wäre für Streitfälle über die Anwendung der im Art. 15 nebst Schlußprotokoll zugesicherten tarifarischen Gleichbehandlung eine schiedsgerichtliche Austragung vorzunehmen.

2. Die von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und den bestehenden Verbänden der beiderseitigen Bahnen geschaffenen Einrichtungen zum Zwecke der übereinstimmenden Gestaltung der Bahnen und der Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs, sind sorgsam zu pflegen und weiter fortzubilden. Der Aufstellung praktisch brauchbarer direkter Tarife ist auch fernerhin besonderes Augenmerk zuzuwenden.

3. Insbesondere den Güterverkehr anlangend, ist die durch die Übereinstimmung des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements mit der deutschen Verkehrsordnung geschaffene Rechtseinheit, unabhängig von dem Wiederaufleben des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in seinem früheren Umfange auch fernerhin zu erhalten. Es ist anzustreben, daß die übereinstimmenden Betriebsreglements tunlichst auch in Bezug auf den Wechselverkehr zwischen Österreich, Ungarn und Deutschland zur Anwendung gelangen.

4. Zur Erzielung möglichster Übereinstimmung in den tarifarischen Belangen des Eisenbahn-Güterverkehrs ist eine Kommission von Fachmännern der beteiligten Staaten einzusetzen, die sich mit der Aufstellung gleichförmiger Tarifvorschriften und einer übereinstimmenden Güter-Klassifikation wie auch mit der Frage zu befassen hat, inwieweit es möglich wäre, den Aufbau der beiden in Betracht kommenden Gütertarifsysteme in Übereinstimmung zu bringen, wobei jedoch hinsichtlich der Höhe und Abstufung der Tarifsätze der durch die geographischen Gebietsverhältnisse bedingten Eigenart der Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen sein wird.

5. Als leitenden Grundsatz für die Behandlung der Gütertarif- und Verkehrsangelegenheiten hätten die beteiligten Staaten festzuhalten und sich gegenseitig die Zusage zu leisten, in obiger Hinsicht ein stets bundesfreundliches Vorgehen unter Bedachtnahme auf die im beiderseitigen Interesse zu wahrende rationelle Betriebsökonomie betätigen zu wollen.

6. Demgemäß wären die Eisenbahnverwaltungen anzuweisen, sich die gegenseitige Förderung des ihre Linien benutzenden Export- und Transitverkehrs nach dritten Staaten besonders angelegen sein zu lassen, die Verkehre grundsätzlich über die jeweilig günstigsten Bahnwege zu leiten und auf diese die Naturalbedienung zu beschränken, wie auch den Verkehr beschleunigter direkter Güterzüge nach den Bestimmungsorten größerer ständig sich ergebender Transporte von Ausfuhrgütern, namentlich solcher von leicht verderblicher Beschaffenheit, möglichst auszudehnen.

7. Die in Österreich und Deutschland bestehenden Eisenbahngemeinschaften, denen als dritte Gruppe die ungarischen Bahnen in einer von ihnen als geeignet erachteten Form sich anreihen sollten, hätten sich zu einer Gesamtvereinigung zusammenzuschließen, die durch ständige Organe in gemeinsamen Beratungen mit abwechselndem Orte der Zusammenkunft die aus der angestrebten engeren Verkehrsgemeinschaft sich ergebenden Fragen zu behandeln und im Sinne des Gesamtinteresses zu lösen hätte. Es wäre wünschenswert, zu solchen Beratungen einen Ausschuß fachmännischer Verkehrsinteressenten aus den Kreisen der Landwirtschaft, Industrie und des Handels heranzuziehen. Die Mitglieder dieses Interessenten-Ausschusses wären den in den drei beteiligten Staaten bestehenden Eisenbahn-Verkehrsräten in beschränkter Anzahl zu entnehmen. Die weitere Fortbildung dieser Institution wäre nach Maßgabe der gemachten Erfahrungen der künftigen Entwickelung zu überlassen.

III.

Bei diesen Leitsätzen berührt wohltuend, daß sie auf dem Boden der geltenden Bestimmungen stehen, klar und einfach gehalten sind, und sich darauf beschränken, erreichbare Ziele zu stecken. Forderungen, wie sie von einigen Heißspornen im Laufe der Verhandlungen erhoben sind, z. B. die Bildung eines deutsch-österreichisch-ungarischen Güterwagenverbandes oder gar einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft, vertragsmäßige Festlegung der Tarife und Tarifsätze, ähnlich den Zolltarifen, werden überhaupt nicht ernstlich besprochen. Der Grundgedanke der Leitsätze ist vielmehr ein weiterer Ausbau der bestehenden Wirtschafts- und Rechtsverhältnisse. Zunächst Beseitigung der Unklarheiten, die sich bei Auslegung des Handelsvertrages ergeben haben. Es scheint uns eine glückliche Lösung dieser Zweifelsfragen, daß sie nicht allgemein durch eine andere — wohl kaum zu findende und alle Teile befriedigende — Fassung des Art. 15, sondern von Fall zu Fall durch schiedsrichterliche Austragung beseitigt werden sollen. Ferner wird die weitere Pflege der durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Verbandstarife geschaffenen Einrichtungen, besonders aber die Vermehrung direkter Tarife empfohlen. Damit in unmittelbarem Zusammenhange stehen die Betriebsreglements (Eisenbahnverkehrsordnung) der drei verbündeten Reiche. Die für ihren Binnenverkehr geltenden stimmen heute tatsächlich fast durchweg überein. Diese Übereinstimmung soll erhalten und darüber sollen besondere staatsrechtliche Vereinbarungen getroffen werden, durch die auch ihre Ausdehnung auf den Wechselverkehr der verbündeten Reiche gesichert wird. Die letztere Forderung hat mancherlei für sich. Ob sie bei Fortbestand des Berner internationalen Übereinkommens erfüllbar ist, scheint uns nicht unzweifelhaft. Denn nach diesem Übereinkommen (Art. 4) sind derartige Vereinbarungen über den Wechselverkehr, die mit dem Übereinkommen nicht übereinstimmen, u. E. unzulässig. Indes über diese Schwierigkeiten wird man vielleicht hinwegkommen können, zumal es mindestens zweifelhaft ist, ob das Berner Übereinkommen nach Beendigung des Krieges unverändert fortbestehen bleibt.

Die Leitsätze 4., 5. und 6. beschäftigen sich mit den Gütertarifen und geben die Richtlinien an, wie diese — nach Vorberatung durch einen besonderen Ausschuß von Fachmännern — verbessert werden können. Also tunlichste Vereinheit-

ichung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation, weitere Annäherung der Tarifsätze unter schonender Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der beteiligten Reiche, Zusicherung bundesfreundlicher Behandlung aller Verkehrsangelegenheiten, besonders aber gleichmäßige Behandlung des Ein- und Ausfuhrverkehrs mit dritten Staaten und Pflege des großen durchgehenden Verkehrs durch Einlegung beschleunigter Güterzüge.

Die Verwirklichung aller dieser, u. E. durchaus berechtigten und zweckmäßigen Forderungen wird nicht leicht sein, bei den Verhandlungen hierüber werden sich mancherlei Reibungen ergeben. Aber unüberwindlich scheinen uns, allseitigen guten Willen vorausgesetzt, solche Schwierigkeiten nicht. Und gerade die auf diesem Gebiete angestrebten Verbesserungen werden von unberechenbar wohltätigem Einfluß auf die Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen der Mittemächte sein, von größerem vielleicht, als die Verständigung über Zollsätze.

Der 7. Leitsatz macht dann einen Vorschlag über die Aufrechterhaltung und zukünftige Fortbildung der Verkehrs- und Tarifeinrichtungen. Hierzu sollen mitwirken die im Deutschen Reich und in Österreich vor einigen Jahren ins Leben gerufenen Eisenbahngemeinschaften, denen sich eine erst zu bildende Gemeinschaft der ungarischen Eisenbahnen zuzugesellen hätte. Diese drei Gemeinschaften sollen sich zu einer Gesamtvereinigung zusammenschließen und unter Mitwirkung eines neu zu errichtenden Ausschusses fachmännischer Verkehrsinteressenten aus den Kreisen von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft über alle aus der Verkehrsgemeinschaft sich ergebende Fragen beraten und beschließen. Es wird vorgeschlagen, die Mitglieder des Verkehrsausschusses aus den in den drei Staaten bestehenden Eisenbahnbeiräten zu wählen.

Bei diesem letzten Leitsatz hat man offenbar an die organischen Einrichtungen gedacht, die s. Zt. zur Fortbildung des gemeinsamen Deutschen Gütertarifs geschaffen sind, die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen, die ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten. Daß sich diese Einrichtungen durchweg bewährt haben, braucht den Lesern der Vereinszeitung nicht gesagt zu werden. Sie bestehen seit fast 40 Jahren. Nicht nur die sachgemäße Fortbildung des im Jahre 1877 beschlossenen Tarifes ist durch sie gefördert worden, sondern sie haben auch wesentlich dazu beigetragen, daß sich die Eisenbahnverwaltungen unter einander und mit den Verkehrsinteressenten näher getreten sind, und sich immer besser verstanden, und mit wachsender Genugtuung zusammen gearbeitet haben. Sollten die verbündeten Regierungen diese Vorschläge der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine zu den ihrigen machen und derartige Einrichtungen für das mitteleuropäische Wirtschaftsgebiet ins Leben gerufen werden, so wird niemand erwarten, daß von heute auf morgen dasselbe erreicht wird, was im Deutschen Reich durch vierzigjährige Arbeit geschaffen ist. Aber daß diese Einrichtungen auch auf dem größeren Gebiete nützlich wirken, daß besonders die regelmäßigen Zusammenkünfte und gemeinsamen Beratungen die Lösung mancher Schwierigkeiten erleichtern werden, darüber sind wir nicht im Zweifel, und damit wäre schon sehr viel zur nachhaltigen Verbesserung der jetzigen Verhältnisse erreicht.

Über den Personen- und Gepäckverkehr haben die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine nicht verhandelt, vermutlich in der Annahme, daß dieser außerhalb des Kreises der Aufgaben liegt, die sie sich gestellt haben. Wir wollen daher diese Frage auch hier nicht erörtern und nur bemerken, daß auch auf diesem Gebiete mancherlei zur Annäherung der drei verbündeten und der östlichen Reiche geschehen könnte. Ein schöner Anfang ist gemacht mit dem Balkanzug und mit der neuen mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft.

Schienen-Verladebock Bauart „Rischboth“.

Der Verladebock gewährt erhebliche Erleichterungen beim Verladen und Auswechseln von Schienen und bei sonstigen Gleisarbeiten. Er läßt sich an zwei- und vierachsigen Schienenwagen sowie an jedem offenen Güterwagen mit Eisen-Langträgern und niedrigen oder mittelhohen Bordwänden anbringen, ist von einfacher Bauart, ohne lose Teile, leicht im Gewicht, sehr handlich und erfordert selbst bei langen und schweren Schienen wenig Bedienungspersonal (4—6 Mann). Die beigefügten Abbildungen zeigen die Wirkungsweise des Schienen-Verladebocks.

Der Verladebock besteht aus zwei dreifüßigen Kränen. Der mittlere Fuß jedes Kranes wird entweder in die Rungentaschen der Schienenwagen oder bei Arbeitswagen und offenen Güterwagen in besondere lose Rungenschuhe gesteckt, die

an den Langträgern des Wagens angeordnet werden. Die beiden anderen Kranfüße kommen neben die Gleise zu stehen und werden, um ein Einsinken in die Kiesbettung zu vermeiden, durch eine kräftige Holzbohle unterlegt. In angehobener Stellung auf den Fußböden der Wagen stehend, bleibt der Kran noch im Normalprofil des lichten Bahnraumes.

Durch das im Gelenk des Dreifußes eingeschaltete gekrümmte Übergangsstück ist erreicht, daß die Schienen dicht neben dem Wagen auf- und abgewunden werden können, und daß der Wagen mit der gesamten Einrichtung beliebig verschoben werden kann. Zur Bewegung der Last dienen zwei leichte Flaschenzüge, an die Schienenzangen angehängt sind.

Der Aufbau der Kräne dauert nur wenige Minuten. Die Kräne können, je nach Bedarf, auf beiden Seiten des Wagens benutzt werden. Sie können zum Auf- und Abladen von Schienen, Herzstücken und Weichen und auch anderer geeigneter Gegenstände (Rohre, Langhölzer, Walzeisen usw.) Verwendung finden. Bei Benutzung der Einrichtungen an den Banketten auf freier Bahnstrecke empfiehlt es sich, die seitlichen Stützen durch aufsteckbare Schuhe zu verlängern, die die Herstellerin des Bockes, A.-G. für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz, mitliefert.

Die Umgestaltung der Umgebung des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin.

Nach einem Vortrage von Professor **G. Schimpff**, Aachen.

Am 4. Dezember 1916 hielt der ständige Mitarbeiter dieser Zeitung, Herr Professor Gustav Schimpff, im Berliner Architektenverein einen Vortrag über die künftige Gestaltung der Umgebung des Bahnhofes Friedrichstraße.

Dieser Bahnhof wird bekanntlich zurzeit von der preußischen Staatsbahnverwaltung in der Weise umgebaut, daß für den Fernverkehr vier Bahnsteigkanten geschaffen werden. Auf diese Weise können die Züge hier längeren Aufenthalt nehmen und Fernzüge können von Vorortzügen überholt werden. Der neue Bahnhof wird also imstande sein,

einen gewaltig gesteigerten Verkehr aufzunehmen. Im städtischen Schnellverkehr, zu dem auch der Stadtbahnverkehr zu rechnen ist, wird der Bahnhof Friedrichstraße künftig zu einem wichtigen Knotenpunkt werden. Die städtische Nordsüdbahn erhält hier eine Haltestelle und es wird möglich sein, ohne Berührung der Straße unmittelbar zwischen beiden Bahnen überzugehen. Später wird auch die Verbindungsbahn Wannsee Bahnhof-Stettiner Bahnhof hier vorbeigeleitet werden, so daß an dieser Stelle ein Kreuzungsbahnhof dreier Schnellbahnen entstehen wird. Der Bahnhof Friedrichstraße wird also künftig ein Verkehrspunkt allerersten Ranges werden.

Der Zu- und Abführung dieses künftigen, gesteigerten Verkehrs sind die jetzigen Straßenanlagen nicht gewachsen. Es erscheint daher unbedingt notwendig, Straßenerweiterungen und Straßendurchbrüche vorzusehen und namentlich die Unterführung der Friedrichstraße unter der Stadtbahn zu entlasten. Vorgeschlagen wird, zwischen Friedrichstraße und Prinz-Louis-Ferdinand-Straße eine neue Straße anzulegen, zwischen der Karlstraße und dem Schiffbauerdamm, nördlich und südlich der Stadtbahn, je eine Randstraße durchzuführen, die Neustädtische Kirchstraße zu verbreitern und bis zur Kanonierstraße durchzulegen und die Albrechtstraße zu verbreitern und bis zur Hessischen Straße zu verlängern. Beiderseits der Eisenbahnbrücke sollen zwei neue Brücken über die Spree erbaut werden. Während die Neustädtische Kirchstraße und die Albrechtstraße lediglich dem Kraftwagenverkehr dienen werden, soll die Parallelstraße längs der Stadtbahn mit Straßenbahngleisen belegt werden, um auf diese Weise die Straßenbahnen näher an den Bahnhof Friedrichstraße heranzuführen. Der Straßenzug zwischen Prinz-Louis-Ferdinand-Straße und Friedrichstraße würde die Straßenbahnlinien in der Richtung vom Hakeschen Markt und vom Linden-Tunnel aufnehmen. Eine Straßenbahnhaltestelle unmittelbar östlich der Friedrichstraße würde einen bequemen Übergang zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ermöglichen. Die Gleise würden dann weiter in der Friedrichstraße bis zur Weidendammerbrücke geführt werden. Auf der anderen Seite würde ein vom Lessing-Theater herkommendes Gleispaar die Verbindung von Moabit herstellen; ein in das Reichstagsufer einzulegendes Gleispaar würde die Verbindung mit dem Brandenburger Tor und dem Leipzigerplatz schaffen. Die von Westen und Südwesten herkommenden Straßenbahngleise wären am besten über den Bahnhofsvorplatz zu führen und würden dann gleichfalls in die Friedrichstraße einmünden, um weiter über die Weidendammer Brücke geführt zu werden.

Die Verbindung der Schnellbahnen untereinander ist in der Weise gedacht, daß die straßenfreie Verbindung zwischen Stadtbahn und Nordsüdbahn, die jetzt in mehrfacher Richtungsänderung und mit einem gewissen Umwege erfolgt, unter Benutzung des neu geschaffenen Straßengeländes nördlich der Stadtbahn verkürzt wird. Zwischen der Stadtbahn und der Linie Wannsee Bahn-Stettiner Bahn wäre gleichfalls eine straßenfreie Treppenverbindung zu schaffen. Den Hauptzugang zu den beiden neu zu erbauenden Schnellbahnen würde ein Schaltergebäude bilden, das auf dem Dreieck zwischen der Friedrichstraße und dem Reichstagsufer zu erbauen und ähnlich zu gestalten wäre, wie das Inselgebäude auf dem Wittenbergplatz. Auch der Übergang von einer Schnellbahn zur anderen würde durch dieses Gebäude hindurch stattfinden.

Der übrige Straßenverkehr wäre in der Weise zu leiten, daß alle schmaleren Straßenzüge tunlichst nur in einer Richtung befahren werden; die Friedrichstraße von der Stadtbahnunterführung an nur in südlicher Richtung, die Charlottenstraße nur in nördlicher Richtung, die Georgenstraße in östlicher und die neue Straße, nördlich der Stadtbahn nur in westlicher Richtung. Der Grundsatz könnte auch auf die beiden Parallelstraßen nördlich und südlich der Stadtbahn, zwischen Lessing-Theater und Schiffbauerdamm, und auf die beiden Uferstraßen längs der Spree ausgedehnt werden.

Um die Mittel für die geplanten Straßenverbreiterungen und Straßendurchbrüche aufzubringen, wurde seitens des Vortragenden vorgeschlagen, in der Geschäftsstadt Berlins eine allgemeine Erhöhung der oberen Grenze der Häuserhöhe von 22 auf etwa 30 m zu gestatten, daneben aber den Bau einzelner Turmhäuser zuzulassen, wie sie in den Großstädten der Vereinigten Staaten gebräuchlich sind und sich dort so ausgezeichnet bewährt haben. Namentlich die Eckhäuser sollten höher geführt werden, wodurch das Straßenbild in der Geschäftsstadt eine reizvolle Belebung erfahren würde. Ein Teil der Wertsteigerung, die der Grund und Boden der Geschäftsstadt durch diese bessere Ausnutzungsfähigkeit erfährt, soll der Allgemeinheit in Form einer Abgabe zugebracht werden.

Nachrichten.

Deutschland.

—**Tarifverzeichnis.** Das im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeitete, gewöhnlich im Januar erscheinende „Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen die deutschen Eisenbahnen beteiligt sind" wird wegen des Krieges auch im Jahre 1917 nicht neu herausgegeben. Die Ausgabe vom 1. Januar 1914 bleibt deshalb mit den inzwischen eingetretenen Änderungen, die sich aus den Tarifbekanntmachungen der Eisenbahnverwaltungen ergeben, in Geltung.

— **„Generalbetriebsleitungen West und Ost".** Wie wir erfahren, hat der preußische Eisenbahnminister in Aussicht genommen, die Aufgaben der von ihm in Saarbrücken und Berlin eingesetzten Oberbetriebsleitungen dadurch zu erweitern, daß ihnen die Überwachung der gesamten Verkehrsbewegung in ihren Bezirken übertragen wird. Sie sollen dahin wirken, daß unnötige Transporte unterbleiben, unzweckmäßige besser geregelt werden. Die Aufgabe soll in ständiger Fühlung mit den Verkehrsinteressenten, den Kriegsversorgungs- und den in Betracht kommenden militärischen Stellen gelöst werden. Wo im Wege der Verständigung mit den Verkehrsinteressenten das Ziel nicht erreicht werden kann, wird gegebenenfalls zu Zwangsmaßnahmen (Verkehrssperren usw.) geschritten werden müssen. Im Hinblick auf ihre erweiterten Befugnisse führen die Oberbetriebsleitungen fortan die Bezeichnung „Generalbetriebsleitung des Westens" — telegraphisch abgekürzt G. B. L. W. — und „Generalbetriebsleitung des Ostens" — telegraphisch abgekürzt G. B. L. O.

— **Einrichtung von Zugleitungsstellen bei Betriebsschwierigkeiten.** Die derzeitigen Schwierigkeiten im Güterzugbetriebe und die zunehmenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen machen erforderlich, daß von dem gesamten Betriebspersonal mit ernstem Willen und unermüdlicher Ausdauer sowie durch verständnisvolles Zusammenwirken in und mit den verschiedenen Dienstzweigen die Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes gefördert und die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen und Betriebsmittel nach Kräften gesteigert wird. Bei Eintritt von Stockungen im Güterzugverkehr werden im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen Zugleitungsstellen eingerichtet, deren Aufgabe ist, für einen geordneten Zugverkehr zu sorgen. Insbesondere obliegt ihnen die Förderung der planmäßigen Durchführung der Züge auf den Strecken und Bahnhöfen, die Veranlassung von Maßnahmen zur Entlastung der Strecken und Bahnhöfe und die Weiterbeförderung abgestellter Züge. Außerdem fällt ihnen auch die Überwachung der zweckmäßigen Verwendung der Lokomotiven und der Zugpersonale sowie die Regelung der Ersatzgestellung im Bedarfsfalle zu. Die Zugleitungsstellen haben sich daher für ihren Bezirk, nötigenfalls auch darüber hinaus, über den Zuglauf nach den Strecken und Bahnhöfen, insbesondere auch über abgestellte Züge und Wagengruppen, über die Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe für durchfahrende und solche Züge, die dort zu behandeln sind, über den Bestand der auf den Bahnhöfen vorhandenen abfahrbereiten Züge und abgangsfähigen Wagen sowie über den Stand des Verschiebegeschäfts auf den Bahnhöfen unterrichtet zu halten. Die Zugleitungsstellen sind befugt, Anordnungen über die Reihenfolge der Güterzüge zu treffen, unter Festhaltung an der Zielstation innerhalb des Direktionsbezirks Züge umzuleiten, die Bahnhöfe anzuweisen, Züge bestimmter Richtungen oder Zugteile für bestimmte Bahnhöfe zurückzuhalten sowie Züge von den Bestimmungsbahnhöfen abzulenken und anderen Bahnhöfen zur Abstellung oder Behandlung zuzuführen.

Die Richtlinien, die bei einem wirksamen Zusammenarbeiten der Zugleitungsstellen, der Stationen und Betriebswerkmeistereien zwecks Vermeidung und Beseitigung von Betriebsstockungen zu beachten sind, werden durch Amtsblattverfügung bekanntgegeben.

— **Versender- und Empfängeranweisungen.** Seit 1. Januar d. J. gelangen die neuen im Nebengebührentarif IVa im II. Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B bekanntgegebenen Gebühren für die Anweisung des Absenders, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen, und für bestimmte Anweisungen des Empfängers zur Erhebung (vgl. die Mitteilung in Nr. 87 S. 989 vor. Jahrg.

d. Ztg. über „Dtsch. Eis. Pers.- u. Gütertarif" Teil I). Für solche Anweisungen sind besondere Vordrucke hergestellt worden, von denen durch die Güterabfertigungen allen Absendern und Empfängern, die erfahrungsgemäß regelmäßig derartige Anweisungen angebracht haben, rechtzeitig Muster zugestellt worden sind unter gleichzeitigem Hinweis auf die neuen Tarifbestimmungen. Anweisungen genannter Art, zu denen das neu hergestellte Muster nicht verwendet ist oder die diesem nicht wenigstens inhaltlich im wesentlichen entsprechen, werden zurückgewiesen. Wird die Eisenbahn offensichtlich nicht für Zwecke des Handels und gewohnheitsmäßig, sondern in einem Einzelfall aus in der Person des Anweisenden liegenden Gründen in Anspruch genommen, wird insbesondere von Arbeitern, Dienstboten usw. die Weitersendung (Nachsendung) ihres Gutes beantragt, so kann von der Forderung der Verwendung des Musters abgesehen werden. Den Verkehrsbeteiligten werden auf Antrag 5 Vordrucke kostenfrei überlassen, weitere Vordrucke müssen sie sich selbst herstellen lassen. Bei Absenderanweisungen für Wagenladungen wird neben der tarifmäßigen Gebühr von 3 ℳ regelmäßig noch für die Gebühr für Vervollständigung des Frachtbriefs nach I (8) des Nebengebührentarifs, bei Stückgut neben der Gebühr von 50 Pf. noch die Gebühr für Vervollständigung des Frachtbriefs (wegen Eintragung von Zeichen und Nummer) und gegebenenfalls die Signiergebühr nach V des Nebengebührentarifs erhoben.

— **Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, Gütern und Tieren auf den im deutschen Militärbetriebe befindlichen Feldbahnen im Bezirke der Militär-Eisenbahndirektion Warschau.** Unter dieser Bezeichnung ist am 1. Januar d. J. ein neuer Feldbahntarif ausgegeben worden, der die von der vormaligen Linienkommandantur Lodz und dem Betriebsamt Krosniewice ausgegebenen Feldbahntarife ersetzt und für 8 Strecken aus dem Bezirk des Verkehrsamts Wloclawek sowie für die Strecken Rogow-Biala und Mlawa Feldbf.-Przasnysz aus den Bezirken der Verkehrsämter Lodz bzw. Warschau gilt. Er enthält außer „Teil I Beförderungsbedingungen" und „Teil II Verkehrs- und Tarifvorschriften" mit „Gütereinteilung für Wagenladungen" und „Nebengebührentarif" noch eine „Preistafel für den Personenverkehr" und „Frachttafeln für den Güter- und Tierverkehr" sowie ein „Alphabetisches Stationsverzeichnis" und 10 Entfernungszeiger. Der Tarif kann zum Preise von 1,20 ℳ durch Vermittlung der Verkehrsämter in Wloclawek oder Lodz sowie der Güterabfertigung Warschau W. W. bezogen werden.

— **Erhöhung der Wagenstandgelder.** Zur Beseitigung der Schwierigkeiten, die der Wagenmangel für weite Kreise nicht nur von Handel und Industrie, sondern auch der Privatbevölkerung mit sich bringt, ist mit allen Mitteln auf die rechtzeitige Be- und Entladung der Eisenbahnwagen hinzuwirken. Die Handelskammer zu Berlin hat den Verfrachtern wiederholt vor Augen geführt, daß jeder Wagen, der ohne zwingende Notwendigkeit unbenutzt stehen bleibt, dem Verkehr entzogen und an anderer Stelle von einem Verlader vielleicht dringend gebraucht wird. Die rechtzeitige Be- und Entladung der Eisenbahnwagen liegt daher im Interesse aller beteiligten Kreise. Um die Verfrachter verstärkt an ihre Pflichten zu erinnern, die Wagen so schnell als möglich zu entladen, haben die preußischen Staatsbahnen und die Reichseisenbahnen mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab bis auf weiteres die für nicht rechtzeitige Be- und Entladung der Eisenbahnwagen zu zahlenden Standgelder wie folgt erhöht: für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 ℳ (bisher 2 ℳ); für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 ℳ (3 ℳ); für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 ℳ (4 ℳ). Vergleiche die amtliche Bekanntmachung in dieser Nummer.

— **Zur Einschränkung des Berliner Straßenbahnverkehrs.** Der Verbandsausschuß Groß-Berlin beschäftigte sich in seiner Sitzung am 8. d. M. mit den Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs. Nach längerer Erörterung nahm er folgenden Beschluß an: Der Verbandsausschuß ist der Meinung, daß einer Reihe von erheblichen Unzuträglichkeiten im Nachtverkehr noch abgeholfen werden muß. Er bezeichnete hierfür eine Reihe von Linien, die zunächst für Verbesserungen in Frage kommen, und ersuchte den Verbandsdirektor, nach genauer Prüfung alsbald eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen. Dabei soll ferner geprüft werden, ob auch unzureichende Löhne die Schwierigkeiten der Verkehrsbedienung mit veranlassen.

— **Erhöhung der bahnamtlichen Rollgebühren.** Wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin erfahren, macht die dauernde Steigerung der Betriebskosten bei den Rollfuhrunternehmungen eine weitere Erhöhung der Gebühren der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer erforderlich. Über die hiernach vom 1. Januar d. J. zur Erhebung gelangenden Zuschläge zu den bisherigen Gebühren erteilt das Verkehrsbureau der obengenannten Korporation Auskunft.

— **Ober- und Geheimer Baurat Suadicani,** eines der ältesten Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, feierte am 11. d. M. in voller geistiger und körperlicher Frische seinen 70. Geburtstag. Geheimrat Suadicani ist seit 1879 mit kurzen Unterbrechungen bei der Eisenbahndirektion Berlin tätig; er hat bei allen den großen, für die Entwicklung der Reichshauptstadt wichtigen Plänen der Bahnhofserweiterungen die Ausarbeitung und bei denen der Stadt- und Ringbahn von Charlottenburg bis Erkner auch die Ausführung geleitet. Er erfreut sich infolge seiner ausgezeichneten persönlichen Eigenschaften und wegen seiner umfassenden Sachkenntnis in allen Eisenbahnkreisen hoher Wertschätzung. Möchte es ihm noch lange vergönnt sein, seine dienstliche Tätigkeit in gleicher Frische, wie bisher, auszuüben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen den Regierungs- und Bauräten Karl Wendt in Stettin, Bathmann in Danzig und Oehmichen in Magdeburg, letzterem unter Versetzung nach Bromberg; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Ernst Eggert in Dortmund und Söffing in Kattowitz; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst Ackermann in Berlin unter Versetzung nach Magdeburg und für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Menge in Altona sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Heilfron in Berlin und Biebrach in Danzig. — Der Regierungsrat Dr. Redlich, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist gestorben.

Österreich.

— **Die Erwerbsteuer samt Zuschlägen der österreichischen Staatsbahnen.** Das Finanzministerium hat wie für das Jahr 1916 so auch für das Jahr 1917 die teilweise Stundung der Fortzahlung der Erwerbsteuer bewilligt, die von der Staatseisenbahnverwaltung im Umfang der für das Jahr 1914 als der zuletzt bemessenen Steuer zu leisten wäre. Das voraussichtliche Ergebnis der Staatsbahnen im Verwaltungsjahr 1915/16, das für die Erwerbsteuerbemessung 1917 maßgebend ist, hat sich nämlich ähnlich gestaltet wie im vorangehenden Verwaltungsjahr. Danach dürfte die Erwerbsteuer der Nordbahn etwa 70 Prozent, jene der neuverstaatlichten Linien etwa die Hälfte der Erwerbsteuer für das Jahr 1914 betragen, auf die älteren Staatsbahnlinien dürfte überhaupt keine Steuer entfallen; die Fortzahlung der vollen, für 1914 bemessenen Erwerbsteuer im Jahre 1917 würde sonach bedeutende Überzahlungen an Steuer und Zuschlägen ergeben, auf deren Rückvergütung die Eisenbahnverwaltung nach Durchführung der Steuerbemessung für das Jahr 1917 Anspruch hätte. Dem Geist des für die Steuerzahlung der Bahnen maßgebenden Gesetzes, das auf eine gewisse Gleichmäßigkeit der Steuereingänge hinwirken will, würde dies widersprechen. Um Rückzahlungen, die den Finanzen der selbständigen Körperschaften, insbesondere der Gemeinden, abträglich sind, zu vermeiden oder doch ihr zu starkes Anwachsen zu verhüten, wurde daher die Staatsbahnverwaltung ermächtigt, auch im Jahre 1917 rücksichtlich der Nordbahn 70 Prozent, rücksichtlich der übrigen Linien 50 Prozent der zuletzt bemessenen Erwerbsteuer als einstweilige Fortzahlung zu leisten. Von einer weitergehenden Stundung, wie sie in den Ertragsverhältnissen begründet wäre, ist wieder aus Rücksichten auf die Erfordernisse der selbständigen Körperschaften abgesehen worden. Gelegentlich der Fortzahlung hätte auch eine Ausgleichung der in den Jahren 1914 bis 1916 auf Grund der Erwerbsteuerbemessung 1913 geleisteten Zahlungen nach Maßgabe der inzwischen erfolgten Erwerbsteuerbemessung für das Jahr 1914 zu erfolgen. Bei der Nordbahn ergibt diese Ausgleichung — infolge der Steigerung der Steuer im Jahre 1914 gegenüber dem Jahr 1913 — eine unbedeutende Nachzahlung. Bei den neu verstaatlichten Linien entfällt eine Ausgleichung, da die Erwerbsteuer des Jahres 1914 gegenüber jener des Jahres 1913 keine Veränderung aufweist. Hingegen würde bei den älteren Linien der Staatsbahnen die Ausgleichung bedeutende Rückzahlungen von Steuern und Zuschlägen an die Staatsbahnverwaltung zur Folge haben, die die Fortzahlung der Erwerbsteuer samt Zuschlägen im Jahre 1917 zum überwiegenden Teil wieder aufzehren würde; im Interesse der Wirtschaft der selbständigen Körperschaften wird daher hier die Ausgleichung vorläufig nicht vorgenommen, sondern einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Vom 1. März d. J. ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Bentschen-Birnbaum zwischen den Stationen Deutschhöhe und Tirschtiegel gelegene Bahnhof IV. Klasse Ziegelscheune für den Güter- und Tierverkehr und der an derselben Strecke zwischen den Stationen Lewitz und Glasberg (Pos.) gelegene Bahnhof IV. Klasse Lowin (Pos.) vom gleichen Tage ab für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter-, Tier- und Privattelegrammverkehr geschlossen werden.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 10. Januar d. J. ist der an der Linie Crailsheim-Mergentheim gelegene Haltepunkt Blaubach bis auf weiteres geschlossen worden.

Bezeichnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Riesa-Nossen gelegene Bahnhof Leuben erhält künftig die Bezeichnung Leuben b. Riesa.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach kurzem Krankenlager verschied heute der

Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Gerhard Schürmann,**

Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 4 in Magdeburg,

im Alter von 62 Jahren.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen einen liebenswürdigen, kenntnisreichen und pflichttreuen Mitarbeiter, welchem wir ein ehrendes Andenken stets bewahren werden.

Magdeburg, den 9. Januar 1917. (58)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter des Direktionsbezirks.

2. Schließung von Stationen.

Schließung des Haltepunktes Bad Nenndorf.

Am 1. März 1917 wird der zwischen den Stationen Groß Nenndorf und Rodenberg (Deister) gelegene Haltepunkt Bad Nenndorf für den Verkehr geschlossen.

Hannover, im Januar 1917. (52)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Ladefristen.

Unsere Bekanntmachung vom 19. Mai 1915, betreffend die Erhöhung der Standgelder für gedeckte Wagen mit Kartoffeln und Obst sowie für Rungenwagen mit Heu und Stroh, wird mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 aufgehoben.

Berlin, den 5. Januar 1917. (49)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erhöhung der Standgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 15. Januar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 ℳ,

Berlin, den 5. Januar 1917. (50)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsischer Binnen-Güter- und Tierverkehr.

Vom 15. Januar 1917 an wird mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums auf Grund von § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres das im Nebengebührentarif festgesetzte Wagenstandgeld für jeden Wagen und je — auch nur angefangene — 24 Stunden

für die ersten 24 Stunden auf 3 ℳ (4.60 K.),
für die zweiten 24 Stunden auf 6 ℳ (9.20 K.),
jede weiteren 24 Stunden auf 8 ℳ (12.30 K.)

festgesetzt. Die bereits örtlich für einzelne Güter angeordneten Standgelderhöhungen entfallen vom gleichen Zeitpunkt an.

Dresden, am 11. Januar 1917. (64)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

4. Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen der Dienststellen.

Entgegen unserer Bekanntmachung vom 4. November 1916 wird der Güterverkehr der Bahnhöfe Ehlenbruch und Farmbeck sowie des Haltepunkts Sandebeck zum 10. Januar 1917 nicht eingeschränkt.

Hannover, im Januar 1917. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfb. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 werden im Verkehr mit der Butzbach-Licher Eisenbahn die Zuschläge zu den Frachtsätzen erhöht. Näheres enthält die am 15. Januar 1917 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Januar 1917. (47)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtzuschläge der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn.

Vom 1. April 1917 an werden die Frachtzuschläge der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn (s. Seite 105 des Tarifs 200) erhöht. Die neuen Zuschläge sind aus dem Gemeinsamen Tarifanzeiger zu ersehen.

Berlin, den 10. Januar 1917. (55)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Eisenbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds in die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 2, 4, 7, 15, 18, 20, 22, 41 und 43 aufgenommen.

Karlsruhe, den 9. Januar 1917. (57)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3.

Die Gültigkeitsdauer der besonders ermäßigten Kohlenfrachtsätze für Triest und Pola wird vom 1. Januar 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Januar 1917 verlängert.

Kattowitz, den 8. Januar 1917. (53)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Die in Nr. 102 dieses Blattes vom 30. Dezember v. J. bekanntgegebene Erhöhung der Übergangsfrachtsätze tritt am 1. April l. J. in Kraft.

Darmstadt, am 5. Januar 1917. (46)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ostdeutsch-Bayerischer Verkehr, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr: Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz und Manganerz (Braunstein) zum Hochofenbetriebe in Oberschlesien (Nr. 33 des Tarifverzeichnisses).

Der erste Absatz der lfd. Nr. 1 der Anwendungsbedingungen des obenbezeichneten Ausnahmetarifs erhält mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. bis auf weiteres — längstens für die Dauer

des Krieges — folgende Fassung: „Die Fracht ist für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10 t für jeden Wagen und mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu zahlen.“

Kattowitz, den 8. Januar 1917. (44)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Am 15. Januar 1917 wird der Tarifnachtrag 11 eingeführt. Er enthält außer bereits bekannt gemachten Änderungen und Ergänzungen die Aufnahme verschiedener Stationen in den Tarif, Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Änderungen von Entfernungen und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife und Ausnahmesätze.

Abdrücke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güter-Abfertigungen käuflich zu haben.

Hannover, den 10. Januar 1917. (60)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding / Vedsted und Warnemünde/Gjedser.

Vom 15. März 1917 an ist im Verkehr mit der Brohltal-Eisenbahn die auf Seite 12 des Verbandsgütertarifes Teil II, Heft 1 vorgesehene Umladegebühr von 5 Pf. für 100 kg, mindestens 10 Pf., auch für die im § 33 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Teil I Abteilung genannten gebrauchten Emballagen, soweit die Beförderung als Frachtstückgut erfolgt, zu erheben.

Altona, den 11. Januar 1917. (63)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1.

Die Gültigkeit der bis 31. Dezember 1916 befristeten Frachtsätze nach Wien Erdbergerlände Elektrizitätswerk und Wien Erdbergerlände Gaswerk (vgl. Nachtrag IV, Seite 8 und Tarif, Seite 58—61) wird bis auf Widerruf, längstens bis 31. Januar 1917 ausgedehnt.

Kattowitz, den 8. Januar 1917. (54)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 14. März 1917 treten in den vorstehend bezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschließlich der im Bekanntmachungswege durchgeführten Ergänzungen vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

im Heft 1.

Ausnahmetarif 13a (Obst in Sendungen zu 5 und 10 t), 31 B (Borke [Rinde], gemahlen usw.), 78 (Chlormagnesium), 91 A (Petroleum, gereinigt), 91 B (Petroleumbenzin [Reinbenzin]), 91 C (Mineralteer usw.), 91 D (Mineralöle, schwere usw.), 101 A II (landwirtschaftliche Maschinen für Sendungen zu 5 t), 105 (Bier);

im Heft 2.

Ausnahmetarif 13 A und C a (Obst in Sendungen zu 5 und 10 t), 31 B (Borke [Rinde], gemahlen usw.), 91 A (Petroleum, gereinigt), 91 B (Petroleumnaphta [Rohbenzin]), 91 C (Petroleumbenzin [Reinbenzin]), 91 D (Mineralöle, schwere usw.), 91 E (Mineralöle, leichte usw.); 93 II F 1 bis 4 und 7 bis 11 (Automaten usw.)*), 93 II H 1 bis 3 (Drahtgeflechte usw.), 93 L (Tiefbohrgeräte und Tiefbohrwerkzeuge, gebrauchte), 105 (Bier), 109 (Wein usw.), 128 (Umzugsgut).

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

*) Die Stellen 5 und 6 des Ausnahmetarifs 93 F bleiben bestehen.

Breslau, den 11. Januar 1917. (62)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1917 wird die Station Vinnhorst als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 u für Steinkohlen einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Januar 1917. (48)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II. Heft 1 vom 1. April 1913 und Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. November 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 werden nachstehende Ausnahmetarife ohne Ersatz aufgehoben:

In Tarifheft 1

die Ausnahmetarife

- 11 C und D (Gemüse als Frachtgut),
- 13 C (Obst, frisches, unverpackt, als Frachtgut),
- 24 (Jutegarne usw.),
- 40 (Holzstoff und Holzzellstoff),
- 55 (Knochenleim),
- 57 B (Wolle und Wollabfälle, 10 t),
- 78 (Chlormagnesium usw.),
- 82 A (Azeton und Azetonöl),
- 82 B (Holzgeist, Methylalkohol),
- 93 F b (Roheisen nach Deutschland),
- 97 A und B (Zink usw.),
- 99 (Kupfer, roh),
- 101 (Maschinen, landwirtschaftliche, für Sendungen zu 5 Tonnen),
- 102 (Kabel),
- 109 (Wein usw.),
- 128 (Umzugsgut),
- 180 (Öle usw.).

Im Tarifheft 3

die Ausnahmetarife:

- 30 A Stamm- und Stangenholz usw., Schleifholz usw.,
- 30 C, jedoch nur für die im Warenverzeichnisse unter 1, 2, 3 und 5 angeführten Artikel: Reiserholz usw., Eisenbahnschwellen usw., Sägeabfallholz usw. und Dübel usw.,
- 30 D (Holz zu Grubenzwecken des Bergbaues),
- 30 F (Stamm- und Stangenholz usw., Schleifholz usw.),
- 31 A und 31 B (Borke [Rinde]).

Breslau, den 10. Januar 1917. (61)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Teil II v. 1. I. 1914. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Teil II v. 1. I. 1914. Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina, Teil II, v. 1. II. 1902. Elbe-Umschlagstarif für Ungarn, Teil II v. 1. IV. 1909.

Ausschluß bestimmter, in Wagen mit einem Ladegewichte von 35 000 kg und darüber verladener Güter von der Beförderung.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 sind in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels 2 Ziffer 2 des Internationalen Übereinkommens (bzw. des § 54 (2), B 2 des E. B. R.) Sendungen von Gegenständen, welche wegen ihres außerordentlichen Umfanges, ihres außerordentlichen Gewichtes oder ihrer außergewöhnlichen Form nur in einem Wagen mit einem Ladegewicht von 35 000 kg oder darüber verladen werden können, von der Beförderung auf Grund der direkten Frachtsätze des obbezeichneten Eisenbahnverbandes (Verkehres) ausgeschlossen.

Wien, am 4. Januar 1917. (59)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Güterverkehr.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 ab treten im Verkehr mit unserer Bahn folgende Tarifänderungen in Kraft:

1. Personenverkehr: Erhöhung aller Fahrpreise gewöhnlicher Fahrkarten II. und III. Klasse um 10 ₰ für jede Karte, Beseitigung der Sonntagskarten.

2. Güterverkehr: Erhebung von Zuschlägen zu den Frachtsätzen der Gütertarife und zwar:
   - bei Eil- und Frachtstückgut 10 ₰ für 100 kg,
   - bei Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen, der Spezialtarife A 2 bis III sowie der Ausnahmetarife 2 ₰ für 100 kg.

   Ausgenommen sind:
   1. Kies und Sand des Ausnahmetarifs 2,
   2. Staubkalk des Ausnahmetarifs 4a,
   3. Düngemergel des Ausnahmetarifs 4 b,
   4. Steinschlag und Steingrus des Ausnahmetarifs 5 i und
   5. Güter aller Art, welche in der Station Bodenwerder-Linse

   von der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße umgeschlagen werden.

   Für sämtliche vorstehend unter 1 bis 5 genannten Güter wird als Zuschlag nur 1 ₰ für je 100 kg des zur Berechnung gezogenen Gewichts erhoben.

3. Tierverkehr: Erhebung eines Zuschlages von 2 ℳ für jeden verwendeten Wagen.

Eschershausen, 8. Januar 1917. (56)
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. März 1917 tritt im Verkehr mit Stationen der **Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen** eine Erhöhung der Fahrpreise 2. und 3. Klasse um [illegible] 10 ₰ ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Hannover, den 8. Januar 1917. (4[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 5. | 17. Januar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Pauschabrechnung im Militärpersonenverkehr.

Von Finanzamtmann Dr. Kittel, Dresden.

Die Militär-Transport-Ordnung ist in der Hauptsache auf die Beförderung von „Militärtransporten“, d. h. von größeren geschlossenen Gruppen von Militärpersonen unter Führung eines Transportführers, zugeschnitten. Für diese Transporte ist als Fahrausweis der ziemlich umfängliche Militärfahrschein (Anlage IV zur MTrO.) mit seinen drei Teilen — Abschnitt I, Kontrollzettel, Abschnitt II — vorgesehen. Da im Kriege grundsätzlich die Militärbeförderungsgebühren nicht, wie sonst im Eisenbahnverkehr üblich, bei der Beförderung selbst bar bezahlt, sondern dem Reiche gestundet und erst nachträglich auf Grund von Monatsrechnungen durch die Intendantur des Militärverkehrswesens beglichen werden, ist der Militärfahrschein die maßgebende und in der Regel die einzige Unterlage der Abrechnung. Er hat daher für die Eisenbahn Geldwert. Der Abschnitt I, der auf der Abgangsstation bei der Abfertigung des Transportes von der Eisenbahn zurückbehalten wird, wird von der die Rechnung aufstellenden Verkehrskontrolle der Abgangsstation (sog. Abgangskontrolle) mit dem von der Zielstation ihr zugehenden Kontrollzettel vereinigt und so der monatlich aufzustellenden Rechnung als Beleg zugrunde gelegt. Sind, was sehr häufig der Fall ist, mehrere Verwaltungen an der Beförderung beteiligt, so wird die Rechnung oder ein Rechnungsauszug von der Abgangskontrolle den übrigen beteiligten Kontrollen zur Einstellung ihrer Entfernungs- und Gebührenanteile übersandt. Bei den größeren Militärtransporten, namentlich bei Militärsonderzügen, wo es sich oft bei einem Transport um viele Tausende von Mark handelt, ist dieses Verfahren der genauen nachträglichen Abrechnung durch die Verkehrskontrollen durchaus angebracht.

Der Krieg hat nun aber eine Militärbeförderung gezeitigt, an die man offenbar bei der Aufstellung der Militär-Transport-Ordnung nicht oder höchstens in zweiter Linie gedacht hatte; die einzeln auf Rechnung der Heeresverwaltung reisenden Soldaten. Die Militär-Transport-Ordnung kennt zwar auch Einzelreisen, aber im allgemeinen nur als Urlaubsreisen auf Kosten des Urlaubers, der sich eine Militärfahrkarte zu lösen hat, d. h. bar bezahlt — im Gegensatz zu der Stundung bei Reisen auf Militärfahrschein, d. h. auf Kosten des Reiches. Schon bald nach Beginn des Kriegs reisten zu vielen Tausenden Leichtverwundete und späterhin — namentlich nachdem auf Antrag des Reichtags die Kosten für Urlaubsreisen vom Reich übernommen wurden — immer mehr Urlauber von den Kriegsschauplätzen kommend einzeln in Zügen des öffentlichen Verkehrs nach der Heimat und dann wieder zur Truppe zurück auf Kosten der Heeresverwaltung mit Militärfahrscheinen; auch erhielten die Urlauber in Standorten des Inlands für ihre Urlaubsreisen in die Heimat Militärfahrscheine. So kam es, daß während im Anfang des Kriegs die Militärfahrscheine zu Hunderten und vielleicht Tausenden allmonatlich den Abgangskontrollen zuflossen, sie sich seit etwa Jahresfrist in jedem Monat bei den Kontrollen der größeren Eisenbahnverwaltungen zu Hunderttausenden aufhäufen. Gleichzeitig sind aber die Gebühren, die auf den einzelnen Schein entfallen, auf verhältnismäßig kleine Beträge herabgesunken. Damit war, soweit es sich um einzeln oder in geringer Zahl zusammen reisende Militärpersonen handelt, zwischen dem Arbeits- und Zeitaufwand für die in der Militärtransportordnung vorgesehene Abrechnung auf der einen und der Höhe der Beförderungsgebühren auf der anderen Seite ein Mißverhältnis entstanden, das um so weniger zu rechtfertigen war, als der Mangel an Personal infolge Abgabe an das Heer den Eisenbahnen ohnehin größte Sparsamkeit mit Arbeitskräften und möglichste Vereinfachung der Geschäfte zur Pflicht machte. Die Einführung eines einfacheren Vordrucks für den Militärfahrschein (bestehend aus Stamm I, Stamm II und Fahrschein selbst) brachte zwar für die Abfertigung auf den Bahnhöfen und in den Zügen gewisse Erleichterungen, die Abrechnung aber wurde dadurch kaum nennenswert vereinfacht.

So kam es, daß die Verkehrskontrollen bei dem stetig wachsenden Zufluß von Fahrscheinen mit ihrer Abrechnung nicht

Schritt halten konnten. Von Monat zu Monat wuchsen die Abrechnungsrückstände, die sich bei manchen Kontrollen auf mehrere Millionen Scheine und Stämme bezifferten. Hier konnte nur eine wirklich großzügige Vereinfachung helfen, wenn man nicht lediglich für solche Rechnungsarbeiten ein Heer von Arbeitskräften neu einstellen wollte. Vor allem kam es darauf an, davon abzugehen, daß jede einzelne Reise einer Militärperson auf das Kilometer und den Pfennig genau verrechnet und daß schließlich ebenso genau der Anteil jeder Eisenbahnverwaltung an den Beförderungsgebühren für jede Reise ermittelt wird. Der Militärverkehrs-Ausschuß des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes suchte und fand den Weg zu solcher gründlicher Vereinfachung in einem Verfahren der Pauschabrechnung. Die weitestgehende Vereinfachung hätte zweifellos eine feste Pauschabfindung der einzelnen Eisenbahnen durch das Reich geboten. Eine solche sogenannte Finanzpauschalierung ist indessen, da wir finanziell selbständige Eisenbahnverwaltungen besitzen, kaum durchführbar, weil — namentlich während des Krieges — die Belastung der einzelnen Eisenbahnen mit Militärtransporten zu sehr schwankt. Ebenso mußte man davon absehen, lediglich nach der Zahl der Transporte, d. h. nach der Zahl der Fahrscheine, zu pauschalieren, weil sich sonst Unstimmigkeiten aus der Benutzung höherer Wagenklassen und aus der Abfertigung mehrerer Personen auf einen Schein ergeben würden.

Nach eingehender Beratung im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband einigte man sich dahin, die Beförderungsgebühren für einzeln reisende Militärpersonen (bis zu drei Mann auf einen Schein) in der Weise zu pauschalieren, daß auf die Richtung, die Entfernung und das Ziel der einzelnen Reise kein Wert gelegt wird, daß vielmehr alle von einer Verwaltung (Kontrollbezirk) ausgehenden Fahrten (einschließlich des Binnenverkehrs) zusammengefaßt und gleichgestellt werden. Im einzelnen wurden folgende Grundsätze vereinbart, die im Sommer 1916 die Genehmigung der berufenen Stellen fanden:

Die Pauschabrechnung umfaßt alle auf deutschen Bahnen beförderten Militärpersonentransporte 2. und 3. Klasse auf Militärfahrschein bis drei Mann (Offiziere und Mannschaften einschließlich Gepäck in Personen-, Eil- und Schnellzügen). Ausgenommen sind gemischte Transporte, Reisen von mehr als drei Mann auf einen Fahrschein, Reisen in der ersten Klasse und Reisen mit Benutzung von Schlafwagen.

Damit die verhältnismäßig umständliche Verrechnung der Schnellzugzuschläge (das Gleiche gilt für die nur selten vorkommenden Fälle besonderer Schnellzugfahrpreise) für Teilstrecken vermieden wird, ist bestimmt worden, daß bei Fahrscheinen, die auf Schnellzüge lauten, der Zuschlag für die ganze Fahrscheinstrecke berechnet und auf die am Schnellzugverkehr beteiligten Verwaltungen nach den Fahrgeldgesamtanteilen verteilt wird; Verwaltungen, die überhaupt keine Schnellzüge führen, bleiben dabei unberücksichtigt.

Die Pauschvergütung wird für den gesamten Verband jeder Verwaltung (jedes Kontrollbezirks) und zwar für den Binnen- und Wechselverkehr in einer Summe berechnet.

Für den August 1915 als Probemonat werden wie bisher genaue Rechnungen aufgestellt. Aus diesen Rechnungen für August 1915 stellt jede Abgangskontrolle fest

a) die Gesamtzahl der aus ihrem Bezirk und im Binnenverkehr ihres Bezirks beförderten Personen;
b) die Gesamtsumme der dafür berechneten Beförderungsgebühren;
c) die Anteile der beteiligten Verwaltungen.

Da nach dem Militärtarif der Tarifsatz für Offiziere dreimal (bei Schnellzugbenutzung etwa 4½ mal) so hoch ist als der Satz für Mannschaften, wird bei der Berechnung der Gesamtzahl der beförderten Personen (a) der Offizier, der zum 3 Pfennigsatz befördert wird, wie 3 Mann, der Offizier, der zum 4½ Pfennigsatz befördert wird, wie 4½ Mann gerechnet. Die Gesamtsumme der Beförderungsgebühren (b) wird durch die Gesamtzahl der beförderten Personen (a) geteilt. Der sich hieraus ergebende Wert heißt der „Einheitssatz". Dieser durchschnittliche Einheitssatz jeder Verwaltung (jedes Kontrollbezirks) wird für die anderen Monate, über die im Pauschverfahren abgerechnet wird, in der Weise angewendet, daß die für den Binnenverkehr und den Versand dieser Verwaltung nach dem gesamten übrigen Verkehrsgebiet ermittelte Zahl der beförderten Personen mit diesem Einheitssatz vervielfältigt wird.

Zur Verteilung der Gebühren unter die einzelnen Verwaltungen ermittelt schließlich jede Abgangskontrolle durch Zusammenstellen der einzelnen Anteile der beteiligten Verwaltungen (c), welcher Anteil aus dem Gesamtaufkommen des Monats August 1915 (b) auf jede Verwaltung entfällt. Die Verhältniszahlen dieser Anteile werden dann für die Monate, über die im Pauschverfahren abgerechnet wird, angewendet.

Nach diesen Grundsätzen wird nun die Abrechnung bei allen deutschen Staats- und bei fast allen Privatbahnverwaltungen durchgeführt. Dazu waren im Militärverkehrs-Ausschuß des Verkehrsverbands noch eine große Reihe einzelner, zum Teil recht schwieriger Vorfragen zu klären, z. B. die der Abrechnung von Reisen, die Kleinbahnen berühren, ferner von Reisen über nicht vorgeschriebene Wege oder in höherer Wagenklasse und dergleichen mehr. Schließlich mußte auch für die Kontrollen eingehend und einheitlich bestimmt werden, in welcher Art die Rechnungen aufzustellen sind.

In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß jene dargelegten Grundsätze für die Pauschabrechnung nicht das erste Ergebnis der Beratungen im Verkehrsverband und unter den Regierungen darstellen. Vielmehr war bereits im Herbst 1915 zunächst ein nicht so weitgehendes Pauschverfahren beschlossen worden. Man hatte damals in Aussicht genommen, für die gesamten Reisen, die in einem Kontrollbezirk beginnen, nicht einen gemeinsamen durchschnittlichen Einheitssatz zu bilden, sondern so viele Einheitssätze aufzustellen, als Empfangskontrollen beteiligt sind, d. h. je für den Verkehr zwischen zwei Kontrollbezirken einen eigenen Einheitssatz auszurechnen. Dieses Verfahren hatte den Vorzug größerer Genauigkeit und entsprechend geringeren finanziellen Risikos für die einzelnen Verwaltungen, weil es den Verschiebungen des Verkehrs besser gerecht werde. Dafür hatte es aber den großen Nachteil, daß die Fahrscheine von der die Rechnung aufstellenden Kontrolle nach den einzelnen Empfangskontrollbezirken geordnet werden mußten. Es stellte sich heraus, daß diese Arbeit des Ordnens bei der großen Zahl der Scheine schlechterdings nicht durchzuführen wäre, zumal da dazu nur in Eisenbahnerdkunde durchaus sichere Arbeitskräfte verwendet werden können. Daher blieb nur der jetzt in den geltenden Grundsätzen festgelegte Ausweg, für den gesamten Verkehr, der in einem Kontrollbezirk beginnt, einen Einheitssatz zu bilden.

Damit das neue Pauschabrechnungsverfahren die von ihm erwarteten Vereinfachungen der Kontrollarbeiten zur Folge haben konnte, mußte noch eine weitere Umständlichkeit im Rechnungswerke beseitigt werden. In der Militärtransportordnung (§ 58 Ziff. 3) ist vorgeschrieben, daß bei der Aufstellung der Rechnungen als Beleg für die Intendantur der Militärfahrschein in seinen beiden Teilen (Abschnitt I und Kontrollzettel, beim vereinfachten Militärfahrschein: Stamm II und Fahrschein) vereinigt der Rechnung beigegeben wird. Dazu ist es also nötig, daß die Kontrolle aus der Zahl der Rechnungsunterlagen stets die beiden zusammengehörenden Teile eines Scheins heraussucht. Es ist klar, daß das bei einer Menge von Hunderttausenden von Papieren geradezu unmöglich ist. Die Heeresverwaltung hat denn auch

gelegentlich der Einführung der Pauschabrechnung hierauf in dankenswerter Weise verzichtet. Gleichzeitig hat sie auch noch zur weiteren Vereinfachung der Abrechnung angeordnet, daß künftig die vereinfachten Militärfahrscheine nur noch für Reisen von einem bis drei Mann (d. h. solchen Reisen, für die die Pauschabrechnung gilt) zu verwenden sind, für alle übrigen Beförderungen dagegen der gewöhnliche Militärfahrschein, Anlage IV MTrO., benutzt werden soll. Daher dient jetzt als Abrechnungsunterlage für die im Pauschverfahren zu verrechnenden Einzelreisen nur noch der Stamm II der vereinfachten Militärfahrscheine. Dieser Stamm II wird ohnehin auf der Abgangsstation zurückbehalten und gelangt von da unmittelbar an die für die Abrechnung zuständige Abgangskontrolle. Diese Kontrolle hat jetzt, wenn einmal der Probemonat August 1915 fertig abgerechnet und der Einheitssatz ermittelt ist, nur noch monatsweise aus den bei ihr eingehenden Stämmen zusammenzuzählen: a) wieviel Mannschaften, b) wieviel Offiziere zum 3 Pfennigsatz, c) wieviel Offiziere zum 4½ Pfennigsatz befördert worden sind, und die Summe a + 3 b + 4,5 c mit dem Einheitssatz zu vervielfältigen. Das ergibt den Betrag, der der Heeresverwaltung anzurechnen ist. Wenn das Geld von der Intendantur der Verwaltung der Abgangskontrolle überwiesen ist, so wird es nach den (gleichfalls nach dem Probemonat August 1915) ein- für allemal festgesetzten Verhältniszahlen auf die einzelnen beteiligten Eisenbahnverwaltungen verteilt.

Diese weitgehende Pauschalierung der Militärbeförderungsgebühren hat, ohne daß irgendwie nennenswerte Einnahmenausfälle zu befürchten wären, die Abrechnung wesentlich vereinfacht und damit den Eisenbahnen viel Arbeit und, was heute das Wichtigste ist, viele Arbeitskräfte erspart. Die guten Erfahrungen mit diesem Pauschverfahren führen vielleicht dazu, eine entsprechende Pauschabrechnung für einen Teil der Militärtransporte einzuführen, über die auch jetzt noch genau abgerechnet wird. Auch wäre es der Mühe wert, zu prüfen, ob nicht auch auf anderen Gebieten, wo noch zwischen Eisenbahnverwaltungen unter sich oder zwischen Bundesstaaten und dem Reiche unnötig genau, vielleicht sogar kleinlich abgerechnet wird, statt dessen eine Pauschabrechnung eingeführt werden könnte.

Zum Bau der Wiener Umfahrungslinien.

I. Verschiebebahnhof Breitenlee.

Den Hauptknotenpunkt der für den Wiener Durchgangsverkehr neugeschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das dort fast ebene und völlig unverbaute, von wenig Wegverbindungen durchschnittene Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsfähigkeit so vorzusorgen, daß nach vollem Ausbaue des Verschiebebahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Der Bahnhof hat eine Länge von fast 4 km und eine Breite von 200—400 m, übertrifft in seinen Ausmaßen selbst den in den letzten Jahren angelegten großen Verschiebebahnhof Straßhof der Nordbahn. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Straßhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen und sodann nach diesen ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe weiterzuleiten.

Der Hauptsache nach sind für diese Zwecke zwei gleichartige nebeneinander liegende, entsprechend den beiden Hauptfahrrichtungen entgegengesetzt angeordnete Gleisnetze vorgesehen, deren jedes aus je einer Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppe besteht. Die Reihung der Züge erfolgt über die zwischen den Einfahr- und Richtungsgruppen befindlichen Abrollrücken. Für die Behandlung der Stückgutwagen ist eine Umladeanlage vorgesehen, bei der die Beförderung der Stückgüter von einem Wagen zum anderen mittels eines endlosen, elektrisch angetriebenen Förderbandes eingerichtet wird.

Für die zahlreichen, aus und in Dienst gehenden Lokomotiven ist eine umfangreiche Zugförderungsanlage am südlichen Bahnhofsende vorgesehen, die drei ringförmige Lokomotivschuppen mit zusammen 56 Ständen enthält, von denen für den ersten Bedarf ein Schuppen mit 23 Ständen ausgebaut wird. Im Zusammenhang hiermit soll für Ausbesserungsarbeiten eine Wagenwerkstätte mit 45 und eine Lokomotivwerkstätte mit vier Ständen eingerichtet werden. Die Betriebskohle wird in ausgedehnten, tiefgelegenen Kohlensümpfen aufgestapelt und mittels Aufzügen und elektrischen Hängebahnen zu einer die Tender der Lokomotiven unmittelbar bedienenden Gossenanlage gebracht werden, ein Wasserturm mit 300 cbm fassendem Hochbehälter wird zum Aufspeichern des aus einem Tiefbrunnen zu pumpenden Nutzwassers dienen.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern an Unterbauarbeiten die Bewältigung von etwa 600 000 cbm Erdbewegung sowie die Verlegung einer Gleisanlage von rund 82 km und von 200 Weichen. Neben anderen schienenfreien Über- oder Unterführungen von Straßen und Gleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250 m lange Überführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 m lange Brückentragwerke befinden. Außerdem erfordert die Betriebführung naturgemäß viele Hochbauten, darunter ein Haupt- und vier Nebendienstgebäude, acht Stellwerke, eine Reihe von Unterständen und Schuppen sowie ein Verwaltungsgebäude für die Zugförderungsanlage. Die Beleuchtung des Bahnhofes und der Antrieb der Arbeitsmaschinen in den Werkstätten wird auf elektrischem Wege erfolgen.

Um den zahlreichen Bahnhofsbediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250 000 qm geplant.

Zum Verschiebebahnhofe gehören organisch auch seine Verbindungen mit den bestehenden Bahnlinien, und zwar die Verbindungen mit der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit der Station Leopoldau (Nordbahn), mit der Station Stadlau und mit der Marchegger Linie sowohl in östlicher (Marchegg) als auch in westlicher (Stadlau) Richtung. Einschließlich dieser Verbindungslinien sind die Kosten des Verschiebebahnhofes auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

II. Jedlersdorfer Schleife.

Die Jedlersdorfer Schleife ist die im 21. Wiener Gemeindebezirke Floridsdorf hergestellte Verbindung zwischen der Nordwestbahn und der Nordbahn; sie bildet mit dem in ihrem Zuge zur Ausführung gebrachten, nicht weniger als 2,1 km langen Viadukt einen der bemerkenswertesten Teile der neuen Wiener Umfahrungslinien.

Die Schleife beginnt in der Station Jedlersdorf der Nordwestbahn, kreuzt nach Übersetzung der Jedlersdorfer Straße die Brünner Reichsstraße mit der Straßenbahnlinie Wien—Stammersdorf, dann das Industriegleis der Hofherr-Schrantz-Clayton und Shuttleworth A.-G., die Siemensstraße sowie die Nordbahnlinie Wien—Krakau und mündet in der Ladestelle Leopoldau in die Gleisanlagen der Nordbahn ein.

Diese zweigleisig geplante, aber vorerst noch eingleisig ausgeführte Verbindungsschleife hat eine Länge von 4,5 km, wovon 2,1 km auf den vorerwähnten Viadukt, 1,2 km auf die beiderseits an diesen anschließenden aufgeschütteten Rampen und der Rest auf die Verbindung mit den Einmündungsstationen entfallen.

Der 7—8 m hohe, gänzlich aus Stampfbeton hergestellte Viadukt — ein sowohl rücksichtlich seiner Längenausdehnung als auch seiner Ausführungsart vereinzelt dastehendes Bauwerk — besitzt insgesamt 112 von 14 m weitgespannten Segmentbogen überwölbte Öffnungen und ist an fünf Stellen durch eiserne Brücken mit Lichtweiten von 22—55 m unterbrochen.

Der Umstand, daß die Trasse der Schleife in unmittelbarer Nähe großer industrieller Anlagen vorüberführt und überdies ein Gebiet durchschneidet, dessen wirtschaftlicher Aufschwung nicht gehemmt werden durfte, ließ die Erbauung eines von möglichst großen Öffnungen durchbrochenen Viadukts als die zweckmäßigste Lösung erscheinen. Der auf eine Bauzeit von nur sieben Monaten beschränkten und durchwegs aus Stampfbeton erfolgten Herstellung dieses Viadukts kam ganz besonders das Vorhandensein reichlicher Schotterablagerungen in der Nähe der Baustelle zustatten.

Für die Herstellung der Schleife waren 42 000 cbm Stampfbeton erforderlich, eine Menge, welche unter Verwendung von anfänglich 1400 serbischen, später 2000 italienischen Kriegsgefangenen und etwa 150 Zivilarbeitern in einem Zeitraume von 5½ Monaten, welche von der Gesamtbauzeit auf die eigentlichen Betonierungsarbeiten entfielen, mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 300 cbm bewältigt wurde. In dieser kurzen Spanne Zeit mußten 45 000 cbm Betonschotter erzeugt, 90 000 Meterzentner, das sind 900 Wagenladungen, Portlandzement verarbeitet und 10 000 Kunststeine für die Herstellung der Viaduktkrönung gegossen werden. Hierzu kommen noch die Erdarbeiten für die Anschüttung der beiderseits an den Viadukt anschließenden Rampen im Ausmaße von 66 000 cbm und die Erzeugung und Anarbeitung von 5700 Meterzentner Eisen für die Herstellung der Brückentragwerke. Mit dieser im Eisenbahnbau bisher noch nicht erreichten Leistung wurde ein Rekord aufgestellt, der wohl kaum sobald überboten werden dürfte.

Heute steht die Jedlersdorfer Schleife knapp vor ihrer Vollendung, und der buchstäblich aus dem Boden gestampfte Viadukt kann bereits demnächst seiner für den Staat so bedeutungsvollen Bestimmung übergeben werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eine Beratung über die Eisenbahn-Betriebslage.** Am 13. d. M. fand in Berlin unter dem Vorsitz des preußischen Eisenbahnministers eine Beratung der Präsidenten sämtlicher preußischen Eisenbahndirektionen und der Generaldirektion der Reichseisenbahnen statt. Hauptgegenstand der Tagesordnung war die Aussprache über die gegenwärtige Betriebslage und über Maßnahmen zu ihrer Erleichterung.

— **Der preußische Etat für 1917.** Das Verhältnis des Etats für das laufende Rechnungsjahr zu dem preußischen Staatshaushaltsetat für 1917, den der Finanzminister am 16. d. M. im Abgeordnetenhause einbringen wird, muß notgedrungen beeinflußt sein durch das weitere Kriegsjahr, das inzwischen vergangen ist. Beeinflußt aber auch durch die Wirkungen und die Ergebnisse der Kriegswirtschaft, die, je länger der Krieg dauert, desto mehr für die Gestaltung der Erwerbs- und Verkehrszustände ausschlaggebend wird. In dem laufenden Etatsjahre sind von dem deutschen Volke langfristige Kriegsanleihen im Betrage von über 20 Milliarden Mark übernommen worden. Dies konnte nur geschehen im Wege gleichzeitiger Verbesserung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse, überhaupt einer Verbesserung des Arbeitsertrages, die ungeachtet der Ausfälle, die der Krieg im Gefolge hatte, Ersparnisse und Rücklagen in entsprechender Höhe gestattete. Aus diesen Gründen dürfen aus den direkten Steuern erhebliche Mehreinnahmen erwartet werden, denen freilich bei den Zöllen und indirekten Steuern nach Lage der Dinge starke Ausfälle gegenüberstehen müssen. Für die Gestaltung der Eisenbahneinnahmen fällt ins Gewicht, daß der Verkehr sich mehr und mehr dem Friedensstande genähert, der Güterverkehr teilweise sogar den Friedensstand überschritten hat. Auf der anderen Seite stehen erhebliche Ausgabeerhöhungen in sicherer Aussicht. Entsprechend der Erhöhung des statistischen Anlagekapitals der Staatseisenbahnverwaltung muß, da das im Jahre 1914 verlängerte Eisenbahnabkommen von 1910 für die Etatsaufstellung von 1917 noch Geltung besitzt, sowohl der aus den Überschüssen der Eisenbahnen abzuzweigende Betrag für die allgemeinen Staatsfonds, wie der zu der Dotierung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung mit 1,15 % einzustellende Betrag eine Erhöhung erfahren. Weitere Ausgabevermehrungen erscheinen unumgänglich angesichts der stärkeren Abnutzung des Betriebsparks und des Materials, der erhöhten Ausgaben für Löhne, Bedarfsgegenstände usw. sowie infolge Wegfalls des Ausgleichfonds, aus dem für das laufende Rechnungsjahr noch rund ½ Million Mark entnommen werden konnte. Wenn trotzdem auch in dem Etat für 1917 wie in den beiden vorigen Kriegsetats Einnahmen und Ausgaben ohne Anleihe das Gleichgewicht halten, so ist daraus zu schließen, daß auf der einen Seite die beiden wichtigsten Einnahmeposten, die Einnahmen aus den direkten Steuern und den Staatseisenbahnen, günstigere Ergebnisse geliefert haben und daß es auf der anderen Seite gelungen ist, bei voller Berücksichtigung aller unabweisbaren Bedürfnisse und bei voller Erfüllung der feststehenden rechtlichen Verpflichtungen durch Ersparungen und Ausgabebeschränkungen den gegebenen Verhältnissen Rechnung zu tragen.
„B. P. N.“

— **Fahrzeugbeschaffung für die preußischen Staatsbahnen.** Die Ausgabe für Fahrzeugbeschaffung der preußischen Staatsbahnen im Eisenbahnanleihegesetzentwurf für 1917 steht noch nicht genau fest, wird aber, wie wir von zuständiger Seite erfahren, den im Eisenbahnanleihegesetz vom 17. April 1916 für den gleichen Zweck aufgewendeten Betrag von 207,7 Millionen Mark erheblich überschreiten. Infolgedessen wird auch die Gesamtausgabe für die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen im Rechnungsjahr 1917 beträchtlich höher sein als die Gesamtausgabe des laufenden Etatsjahres, die rund 307 Millionen Mark betragen hat. Wenn auch ein Teil der Mehrausgabe auf Rechnung der höheren Herstellungskosten kommt, so sind doch die Beschaffungen für das Rechnungsjahr 1917 in solchem Umfange vorgesehen, daß auch die Zahl der neu hinzutretenden Fahrzeuge eine Vermehrung gegenüber dem laufenden Jahre erfährt. Für 1916 beliefen sich die Beschaffungen auf 1600 Lokomotiven, 31 239 Gepäck- und Güterwagen, 1700 Personenwagen; im Vergleich zu dem Rechnungsjahr 1915 war im laufenden Jahre die Zahl der Lokomotiven und Güterwagen höher, die Zahl der Personenwagen wesentlich niedriger bemessen. Die für 1917 in Aussicht genommenen Beschaffungen bleiben hinsichtlich der Zahl der Personenwagen hinter dem laufenden Jahre nicht zurück und gehen hinsichtlich der Lokomotiven und Güterwagen noch beträchtlich darüber hinaus. Mit Rücksicht auf den Umfang und die Dringlichkeit der Beschaffungen wird die Heeresverwaltung bemüht sein, nach Möglichkeit dafür Sorge zu tragen, daß den Wagenbauanstalten die benötigte Menge an Bedarfsstoffen und die erforderliche Zahl von Arbeitskräften zugeführt wird. Von der deutschen Wagenbauindustrie werden somit für die nächste Zukunft noch größere Kriegsleistungen erwartet als bisher. Was diese Industrie seit Kriegsbeginn für die Lösung der militärischen Transportfrage und damit für die Erzielung unserer vollen Wehrkraft geleistet hat, geht daraus hervor, daß die Gesamtausgabe für Fahrzeugbeschaffung in den Rechnungsjahren 1914 bis 1916 rund 766,7 Millionen Mark betragen hat. Wenn mit den für 1917 zur Fahrzeugbeschaffung vorgesehenen Mitteln diese Ausgabe auf weit über 1 Milliarde Mark steigt, so tritt damit die ungeachtet der schweren Kriegszeit noch gesteigerte Leistungsfähigkeit der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der deutschen Wagenbauindustrie sinnfällig in Erscheinung. In doppelter Hinsicht haben wir so ein erhebendes Wahrzeichen unserer ungebrochenen Kraft.

— **Eisenbahnunglück bei Stadtoldendorf.** In dieser, an der Strecke Holzminden-Kreiensen (Direktionsbezirk Cassel) gelegenen Station hat sich in der Nacht vom 9. auf den 10. d. M. ein schwerer Eisenbahnunfall ereignet. Der Nacht-D-Zug fuhr in der Station auf einen Güterzug, eine Schaffnerin ist tot, 8 Reisende sind schwer verletzt.

— **Militär-Güterverkehr auf den Berliner Straßenbahnen.** Die Besprechungen zwischen den Vertretern der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, der Straßenbahnen und der Militärbehörden wegen Übernahme des Güterverkehrs durch die Straßenbahn haben, wie die „B. B. Ztg.“ meldet, jetzt bereits zu einem praktischen Ergebnis geführt. Die Berliner Militärintendantur beabsichtigt, die Beförderung des Brotes von den Magazinen nach den einzelnen Kasernen durch die Straßenbahn besorgen zu lassen, und zwar in der Weise, an Straßenbahntriebwagen Lastwagen und andere Fuhrwerke, die also nicht an die Schienen gebunden sind, anzuhängen. Die zur sicheren Verbindung der Wagen notwendige Kuppelung beschäftigt gegenwärtig die zuständigen Behörden. Um die Gefahr des Schleuderns zu vermeiden, sollen die Beiwagen besonders gute Bremsen erhalten und auch durch besondere Begleitpersonen bedient werden. In Wien ist eine derartige Einrichtung schon seit Jahresfrist in Benutzung. (Vergl. u. a. Nr. 86, 87 u. 92, Jahrg. 1915 d. Ztg.) Man hat sich jetzt von dort Zeichnungen und Erläuterungen kommen lassen, um die dort gemachten Erfahrungen nachzuprüfen und für Berlin nutzbar zu machen. Inwieweit die Straßenbahn für den weiteren militärischen Güterverkehr in Betracht kommt, steht noch nicht fest.

— **Ludwigseisenbahn Nürnberg-Fürth.** Die Verwaltung schlägt vor, nach Tilgung der Mehrausgabe aus 1914 den für das Betriebsjahr 1916 verbleibenden Überschuß von 11 055 *M* (700 *M* i. V.) auf neue Rechnung vorzutragen. Eine Dividende gelangt daher auch diesmal nicht zur Verteilung.

— Personalnachrichten. Ernannt sind die vortragenden Räte im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrat Goldkuhle zum Geheimen Oberregierungsrat und Geheimer Baurat Kumbier zum Geheimen Oberbaurat.

Österreich.

— Eisenbahnminister Generalmajor Schaible hat anläßlich seines Rücktritts nachstehenden Erlaß an alle Eisenbahnbediensteten gerichtet: „Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit allerhöchstem Handschreiben vom 20. Dezember 1916 mich über meine Bitte von der Stelle des Eisenbahnministers in Gnaden zu entheben geruht. Beim Scheiden aus dem Amte, in dessen Führung ich die Gesamtheit der Eisenbahner tatfreudig und pflichttreu am Werke fand, ist es mir ein herzliches Bedürfnis, ihre braven Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste anzuerkennen und allen zu danken, die mich bei Erfüllung meiner Aufgabe unterstützten.

Die glückliche Zukunft des Vaterlandes, das sich auf den Schlachtfeldern siegreich und im Innern standhaft behauptet, wird auch Österreichs Eisenbahnen die Grundlage neuen Aufschwunges und allen in ihrem Dienste Schaffenden die Quelle eines von friedvoller Arbeit gesegneten Lebens sein.

— Steuer- und Tarifmaßnahmen im österreichischen Eisenbahnverkehr. Die Wiener Zeitung verlautbart eine kaiserliche Verordnung über die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse. Die Verordnung bezweckt stärkere Heranziehung des Eisenbahnverkehrs für Zwecke staatlicher Einnahmen; sie regelt die Verkehrssteuern im Eisenbahnbetriebe und ordnet Maßnahmen an, wodurch die Möglichkeit geboten wird, den Bahnen für die erhöhten Gestehungskosten erhöhte Einnahmen zu gewähren.

Die Verordnung verfügt die Einführung einer 15 prozentigen Frachtsteuer vom Beförderungspreis, ferner die Erhöhung der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen von 12 auf 20 %, für Lokalbahnen von 6 auf 10 %, sowie die Einführung einer Gepäcksteuer in gleichem Ausmaße wie die der Fahrkartensteuer. Um der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit einer Deckung der durch den Krieg bewirkten Betriebsmehrausgaben der Staatsbahnen zu bieten, sollen die Personentarife durchschnittlich um 30 % mit Einschluß der erhöhten Fahrkartensteuer heraufgesetzt werden. Im Güterverkehr jedoch ist die Einführung des sogenannten Kriegszuschlages geplant, der zusammen mit einer 15 prozentigen Frachtsteuer bei den Staatsbahnen 30 % des Beförderungspreises ausmacht.

Der Wirkungsbeginn der angeführten Steuern und Tarifmaßnahmen ist im allgemeinen für den 1. Februar 1917 in Aussicht genommen. Der jährliche Mehrertrag für den Staatsschatz aus der Einführung der erwähnten Abgaben sowie des Kriegszuschlages auf die Staatsbahnen wird mit rund 300 Millionen veranschlagt.

— Die Jahreseinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn. Im Dezember 1916 wurden um 161 683 K. weniger eingenommen als im Dezember des Vorjahres. Von diesem Mindererergebnis entfallen auf die Linien des alten Netzes 115 606 K., auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 46 077 K. Die Monatseinnahmen betrugen auf dem alten Netz 1 262 415 K., auf der Lokalbahn 311 608 K. Befördert wurden auf dem alten Netz 428 223 Personen (das ist um 44 998 mehr) und 567 835 t Güter (— 130 367), auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 229 549 (+ 23 997) Personen und 50 720 (— 18 048) t Güter. Die Jahreseinnahmen betrugen im Jahre 1916 17 473 554 K. (um 212 122 K. mehr als im Jahre 1915). Diese Mehreinnahme verteilt sich in der Weise, daß auf den Linien des alten Netzes zwar um 324 367 K. mehr, auf der Lokalbahn dagegen um 112 245 K. weniger vereinnahmt wurden. Im letzten Monat ist die Steigerung des Personenverkehrs und die Abnahme des Güterverkehrs bemerkenswert. Die endgültige Abrechnung ergab im September auf den Linien des alten Netzes eine Mehreinnahme von 8963, auf der Lokalbahn eine solche von 16 184 K.

— Aufhebung der Musterkofferbegünstigung. Bekanntlich wurde die Musterkofferbegünstigung auf den Linien der österreichischen und bosnischen Eisenbahnen mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1917, auf den Linien der ungarischen Bahnen dagegen erst mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 aufgehoben. Es kann sonach in Ungarn die Musterkofferbegünstigung noch im Laufe des Monats Januar ausgenützt werden. Wie die Wiener Handels- und Gewerbekammer mitteilt, berechtigen hierzu ohne weiteres die für das Jahr 1916 ausgestellten Musterkofferlegitimationskarten. Neue Karten werden nicht mehr ausgestellt.

— Zum Eisenbahnunfall in Kralup (s. Nr. 2, S. 15 d. Ztg.) teilen wir berichtigend mit, daß dieser Unfall nicht den Balkanzug, sondern den Urlauberschnellzug Dresden-Belgrad betraf. Der Balkanzug fährt über die k. k. Nordwestbahn (Tetschen-Kolin-Znaim-Wien) und berührt Kralup nicht.

Ungarn.

— Gesetzentwurf über die Eisenbahnkriegssteuer und Erhöhung der Stempelgebühr für Transporturkunden. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." mitteilt, brachte der Finanzminister in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 11. d. M. einen Gesetzentwurf über die Eisenbahnkriegssteuer und Erhöhung der Stempelgebühr für Transporturkunden sowie Frachtbriefe, Aufnahmebestätigungen und Lagerscheine ein. Die Eisenbahnkriegssteuer beträgt 30 % der gegenwärtigen Transporttarife und ist den betreffenden Tarifsätzen hinzuzurechnen und gleichzeitig mit ihnen einzuheben. Die Steuer ist für drei Jahre geplant. Die Erhöhung der Stempelgebühren beträgt bei den Eisenbahnfrachten bis 5000 kg, bei Schiffsfrachten bis 10 000 kg 30 Heller, aber bei 5000 bzw. 10 000 kg 1,20 K. für die Sendung. Bei ausländischen Transporten wird die erhöhte Gebühr bei Ausfolgung der Ware eingehoben. Ein näheres Eingehen auf den Gesetzentwurf behalten wir uns vor.

Übrige europäische Länder.

— Verkehrseinschränkungen bei den schweizerischen Bundesbahnen. Die verminderte Kohlenzufuhr hat die Verwaltung der Bundesbahnen veranlaßt, die Aufstellung eines außerordentlichen Fahrplans mit bedeutend verminderter Zugzahl anzuordnen. Er wird in Kraft treten, wenn die Verhältnisse in der Kohlenzufuhr sich nicht günstiger gestalten. Infolge dieser Arbeiten müssen die Vorbereitungen für die Aufstellung des Sommerfahrplans 1917 unterbrochen und es muß auf die Einführung dieses Fahrplans zum 1. Mai 1917 verzichtet werden. Eine dauernde Besserung in der Kohlenzufuhr kann so bald nicht erwartet werden. Unter diesen Umständen hält die Verwaltung der Bundesbahnen vorsorgliche Maßnahmen zur Verminderung des Verbrauchs an Brennstoff und zur Streckung der Kohlenvorräte für den Fall der Not als unbedingt notwendig.

— Zur Kohlenkrise in Italien. Bezeichnend für die italienische Kohlennot ist folgender Marktbericht aus Genua im „Sole" vom 1. Januar: Die letzte Woche des Jahres ist verstrichen, ohne daß für den hiesigen Kohlenmarkt auch nur die entfernteste Wahrscheinlichkeit aufgetaucht wäre, ehestens aus dem Stadium völliger Untätigkeit, zu dem er verurteilt ist, erlöst zu werden. Von neuen Verfrachtungen zu den Höchstpreisen keine Spur, und so ist nun das Drängen der privaten Verbraucher nach Deckung ihres Bedarfs unbeschreiblich geworden. Um den Preis handelt es sich gewiß nicht mehr; sehr gern würde man für jede Kohlenart mehr als 300 Lire für die Tonne frei Wagen hier bezahlen, aber da nicht die geringste freie Menge vorhanden ist, gelingt es niemandem, sich auch nur bescheidene Teilmengen zu sichern. Und bei dieser Lage des Marktes erwartet man das Inkrafttreten der angekündigten Anordnungen zur Regelung der Verteilung der hier noch lagernden Brennstoffe. Wir erwarten jetzt in angstvoller Sorge um das Wohl der Industrie, daß der Januar uns neue und diesmal praktische Maßregeln bringt, daß man mutig die bisherigen Mißgriffe eingesteht und dem freien Handel Bewegungsfreiheit läßt. Wäre das im letzten Oktober geschehen, so würden sich nicht manche Industrien jetzt zur Untätigkeit verurteilt sehen und die Preise wären nicht zu der heutigen Höhe gestiegen.

— Bulgariens Bedarf an Eisenbahnmaterialien. Die „Verkehrstechnische Woche" schreibt: Die bulgarische Regierung beabsichtigt, sowohl in Bulgarien als auch in den besetzten Gebieten demnächst ausgedehnte Eisenbahnbauten vorzunehmen. Sie benötigt infolgedessen große Mengen von Eisenbahnbaustoffen, die sie fast ausschließlich aus dem Auslande beziehen muß. Aus diesem Grunde widmet das Kaiserlich Deutsche Konsulat in Sofia in einem Bericht, den es über Absatzmöglichkeiten deutscher Waren in Bulgarien in jüngster Zeit herausgegeben hat, derartigen Waren einen nicht unwesentlichen Raum. Bulgariens Lager an ausländischen

Eisenwaren ist so gut wie erschöpft und bedarf dringend einer umfangreichen Ergänzung. Schon jetzt sind die Preise, die für einschlägige Waren bezahlt werden, selbst mit Rücksicht auf die augenblickliche Geschäftslage, überraschend hoch. Nach dem Friedensschluß, wenn die geplanten Eisenbahnbauten in weitestem Umfang in Angriff genommen werden sollen, wird die Nachfrage noch eine größere sein. Infolgedessen dürfte es sich für deutsche Firmen empfehlen, schon jetzt größere Lager in Bulgarien zu errichten, um zur gegebenen Zeit bereit zu sein. . . .

Außer den vollspurigen Eisenbahnen sind in Bulgarien Drahtseil-, Feld- und Förderbahnen in Betrieb; weitere sollen errichtet werden. Hierfür sind Schienen auf eisernen Schwellen, zugehörige Befestigungsmittel, Weichen, Drehscheiben, Feldbahnlokomotiven, Feld- und Förderwagen erforderlich. Als Privatunternehmen kommen elektrische Kleinbahnen mit ihren Bedürfnissen in Betracht.

In Bulgarien sind bisher für die einfachen Gleise im allgemeinen nur Holzschwellen verwendet worden, während sich eiserne Schwellen nur unter Weichen und Kreuzungen vorfinden. Da Holzschwellen jedoch im Preise so gestiegen sind, daß jetzt für 1 Stück 8 ℳ bezahlt werden, stößt ihre Beschaffung auf immer größere Schwierigkeiten. Bei den geplanten Eisenbahnneubauten wird aus diesem Grunde zur Verwendung von eisernen Schwellen geschritten werden müssen.

Welchen Umfang die bulgarischen staatlichen Eisenbahnbauten in nächster Zeit annehmen werden, zeigt ein soeben vorgelegter neuer Gesetzentwurf, in dem ein außerordentlicher Kredit von 16 Mill. Lewa (= rd. 12,8 Mill. Mark) auf das Ministerium für Eisenbahnen, Post und Telegraphen entfällt. Es sollen davon 12 Mill. Lewa (= rd. 9,6 Mill. Mark) für Lieferung von Lokomotiven, Wagen und Ersatzteilen, 3,2 Mill. Lewa (= rd. 2,56 Mill. Mark) für Schienen, Weichen und Schwellen und 0,8 Mill. Lewa (= rd. 0,64 Mill. Mark) für Verschiedenes Verwendung finden. Für Eisenbahnneubauten sind außerdem noch 10 Mill. Lewa (= rd. 8 Mill. Mark) gefordert worden.

— **Verkehrsbeschränkungen in England.** Die „Times" meldet: Vom 1. Januar ab sind 400 Züge aus dem Verkehr zwischen England und Schottland verschwunden; 112 Bahnhöfe wurden geschlossen. Die Schlafwagen sind größtenteils aus dem Verkehr gezogen worden. Alle Eisenbahntarife mit Ausnahme der Arbeiterabonnements und Zonentarife wurden um 50 % erhöht. Die Schnelligkeit der Züge und die Höhe des Freigepäcks wurden herabgesetzt. Die Beförderung von Automobilen erfolgt nicht mehr mit Personenzügen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 15. Januar d. J. ist der an der Bahnstrecke Dortmund Hbf.-Gronau (Westf.) zwischen den Stationen Preußen und Lünen Nord neuerrichtete Haltepunkt Lünen Hbf. für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet und der Bahnhof 2. Klasse Lünen Nord für diesen Verkehr geschlossen worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Lünen Hbf. und Lünen Nord 1,01 km und zwischen Lünen Hbf. und Preußen 2,68 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. März d. J. wird der zwischen den Stationen Groß-Nenndorf und Rodenberg (Deister) gelegene Haltepunkt Bad Nenndorf für den Verkehr geschlossen.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der Güterverkehr der Bahnhöfe Ehlenbruch und Farmbeck sowie des Haltepunkts Sandebeck ist — entgegen unserer Mitteilung in Nr. 90 — Jahrgang 1916 — S. 1023 d. Ztg. — zum 10. Januar d. J. nicht eingeschränkt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 1 vom 3. Januar d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr. II 2 vom 2. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Radstandsverzeichnisses bezogen haben, betreffend Änderungen des Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Nr. III 4 vom 4. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die zahlpflichtige Abdrücke der Vereinszeitung bestellt haben, Bezugskosten für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr. III 5 vom 6. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ladefristen.

Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar wird das Wagenstandgeld wie folgt erhöht:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 ℳ.

Hildesheim, den 10 Januar 1917. (73)
Die Direktion.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar tritt ein Tarifnachtrag in Kraft, nach welchem u. a. das Wagenstandgeld wie folgt erhöht wird:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 ℳ.

Crefeld, den 10. Januar 1917. (72)
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar wird das Wagenstandgeld wie folgt erhöht:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 ℳ.

Gütersloh, den 10. Januar 1917. (71)
Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Vom 14. Januar 1917 an erhält die Verkehrsstelle Zehista volle Abfertigungsbefugnisse.

Dresden, am 12. Januar 1917. (70)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Güterverkehr.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Februar 1917 tritt der Nachtrag VI zum Tarif in Kraft. Er enthält namentlich Änderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der Besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie neue und geänderte Frachtsätze. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, ferner durch die unterzeichnete Verwaltung zum Preise von 0,10 ℳ = 0,15 K. für das Stück zu erhalten.

Dresden/Wien, 13. Januar 1917. (89)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Stb.,
k. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteil. Verwaltungen.

Nordisch - deutsch - österreichisch-ungarischer Gütertarif. Teil II.

Am 31. März 1917 werden die Frachtsätze der Wagenladungsklassen 44 und 45 für Petroleum ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 12. Januar 1917. (90)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. — Tfv. 2 — Ausnahmetarif für Schwefelsäure usw. — Tfv. 2 IV r. —
Vom 15. Januar 1917 ab wird die 0 % ige Frachtermäßigung für Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl sowie für rohe Kalisalze nur unter der Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen gewährt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. Januar 1917. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 wird die Station Bätterkinden in dem gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf im ersten Absatz der Zif. 3 auf Seite 6 nachgetragen.
Karlsruhe, den 10. Januar 1917. (66)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 wird die Station Oey-Diemtigen in den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 33 für Eisenlegierungen aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 11. Januar 1917. (75)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden Stückgüter nach und von Seelenwald zugelassen.
Stuttgart, den 11. Januar 1917. (76)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Kriegsausnahmetarif für verschiedene Futtermittel usw. — Tfv. Nr. 2 IV v.
Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1917 tritt durch die Zusammenlegung der bisherigen Ausnahmetarife Nr. 2 I a, 2 II a, 2 II b, 2 II c, 2 II x, 2 III i, 2 III v und 2 III y mit einigen Änderungen und Ergänzungen ein neuer Ausnahmetarif 2 IV v in Kraft. Etwaige Erhöhungen gelten erst vom 20. März 1917 ab. — Einzelabdrücke des Tarifs sind zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.
Berlin, den 13. Januar 1917. (77)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2 a.
Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1917 werden die Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn in den A. T. 1 (Holztarif) einbezogen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. Januar 1917. (78)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife für Wagenladungen von 5 t und darüber nach und von den Stationen der württ. Staatseisenbahnen um 2 ₰ für 100 kg erhöht und einige Frachterhöhungen im Verkehr mit der Station Neresheim durchgeführt. Näheres durch unser Tarifbureau.
Stuttgart, den 13. Januar 1917. (87)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothr.-lux.-badischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Frachtsätze im Verkehr mit der schmalspurigen Nebenbahn Zell-Todtnau um 1,5 ₰ für 100 kg erhöht. (Umladegebühr.) (88)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1.
Der auf 1. Februar 1917 aufgehobene Ausnahmetarif Nr. 20 für Lebensmittel in Eilfracht bleibt bis auf weiteres bestehen.
Stuttgart, den 12. Januar 1917. (86)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Frachtsätze der Wagenladungsklassen (einschl. Ausnahmetarife) im Verkehr mit den Stationen der württ. Staatseisenbahnen je um 2 ₰ für 100 kg erhöht. Unverändert bleiben im Ausnahmetarif 9 die Frachtsätze nach Friedrichshafen.
Stuttgart, den 10. Januar 1917. (85)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1917, dem Tage der Betriebseröffnung der rechtsrheinischen Staatslokalbahnstrecke Schongau-Peißenberg, werden die Lokalbahnverkehrsstellen Hohenpeißenberg und Peiting Ost in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen.
In der Frachtberechnung für die Stationen der bisherigen Lokalbahnstrecke Landsberg (Lech)-Schongau ergeben sich geringfügige Änderungen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 12. Januar 1917. (81)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. April 1913.
Die im Verkehre mit den in Österreich gelegenen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Altwarnsdorf, Fleißen, Grottau, Ketten, Kratzau, Machendorf, Voitersreuth und Weißkirchen bei Kratzau bestehenden Frachtsätze in Kronenwährung werden mit dem 31. Januar 1917 vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.
Breslau, den 7. Januar 1917. (82)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn.
Die auf Seite 148—151, 154 und 155 des Tarifheftes 7 vom 1. Januar 1907 für die Stationen Grottau, Kratzau und Weißkirchen b. Kratzau enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 5 a (Getreide) und Nr. 5 b (Kleie) in Kronenwährung treten mit Ablauf des 31. Januar 1917 bis auf weiteres ohne Ersatz außer Kraft. Die Bekanntmachung vom 29. Dezember 1916, nach der diese Sätze ab 1. Februar um dreißig Prozent (30 %) erhöht werden sollten, wird hierdurch aufgehoben.
Dresden, am 13. Januar 1917. (83)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1912. Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.
Mit Ablauf des 31. März 1917 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 13 A (Obst, getrocknet), 13 B (Pflaumenmus), 16 (Tabak, roh), 23 A (Baumwolle, rohe), 25 (Jute), 34 (Farbhölzer), 47 C (Speck), 47 D (Oleomargarin), 48 A (Öle), 48 B (Fettsäuren usw.), 50 (Felle und Häute), 97 (Zink, rohes), 98 (Zinn), 99 (Kupfer, rohes), 102 (Kabel für elektrische Leitungen), 105 (Bier), 121 (Streichhölzer [Zündhölzer]), 181 A (Terpentinöl), 184 (Galläpfel, Catechu), 185 (Packleinen usw.), und 198 (Bruchmetall) vollständig, die Frachtsätze der Ausnahmetarife 22 (Bindfaden), 24 B I (Hanfgarn, ein- oder zweidrähtig) und 37 A (Extrakte aus Kastanien- oder Quebrachoholz) nur für 10 t für die österreichischen Stationen ohne Ersatz aufgehoben.
Die Frachtsätze für die bayerisch-österreichischen Grenzstationen Asch, Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach bleiben in Kraft.
München, den 8. Januar 1917. (84)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr. Aufhebung von Tarifen.
Mit Ablauf des 15. März 1917 wird der Ausnahmetarif — Heft 3 — für Getreide, Hülsenfrüchte usw., von Stationen der
a) Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 1. Juni 1910,
b) Königl. Ungar. Fluß- und Seeschiffahrts - Aktiengesellschaft vom 15. August 1910,

nach Lindau-Reutin, sowie nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, Bludenz und westlich hiervon mit Umschlag in Wien bzw. Passau — vorläufig ohne Ersatz — aufgehoben.
Wien, am 10. Januar 1917. (79)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. August 1912. Ausschluß bestimmter in Wagen mit einem Ladegewicht von 35 000 kg und darüber verladener Güter von der Beförderung.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 sind in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels 2, Ziffer 2, des Internationalen Übereinkommens, bzw. des § 54 (2) B, 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements, Sendungen von Gegenständen, welche wegen ihres außerordentlichen Gewichtes, ihres außerordentlichen Umfanges oder ihrer außergewöhnlichen Form nur in einem Wagen mit einem Ladegewicht von 35 000 kg oder darüber verladen werden können, von der Beförderung auf Grund der direkten Frachtsätze des

obenbezeichneten Verkehrs ausgeschlossen.

Wien, am 5. Januar 1917. (80)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Am 31. März d. J. werden die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze zwischen ungarischen und deutschen Stationen aufgehoben. Die Einführung neuer, erhöhter Fahrpreise wird später bekanntgegeben.

Stuttgart, den 9. Januar 1917. (67)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Brandenburgische Städtebahn A.-G.

Vom 1. April ds. Js. ab werden die Preise für Arbeiterfahrkarten von 1 ₰ auf 1,5 ₰ das Kilometer erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Genehmigung ist gemäß § 2 der E. V.-O. erteilt. (74)

Brandenburg a. H., 10. Januar 1917.
Die Direktion.

5. Effektenverkehr.

Bei der diesjährigen öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der 4½zinsigen Prioritätsobligationen (I. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 159 161 163 bis 165 168 170 171 173 175 233 235 237 240 241 245 bis 249 380 628 631 634 635 637 bis 640 642 644 699 bis 701 706 708 711 716 722 723 725 749 bis 755 757 760 762 968 bis 970 974 978 980 981 985 und 986 = 60 Stück zu 3000 ℳ = 180 000 ℳ.

Nr. 1246 1250 bis 1252 1254 1255 1259 1261 1263 bis 1267 1270 1273 1274 1278 1280 1283 1287 1733 1739 1740 1742 1746 1749 1751 bis 1753 1758 bis 1762 1766 1771 1772 1775 bis 1777 2017 2018 2022 bis 2024 2026 2027 2031 2032 2037 2039 2042 2045 2053 2057 2059 2064 2066 2068 2069 3153 3155 3159 3162 3163 3168 bis 3170 3179 3180 3189 bis 3193 3196 3197 3199 3201 3205 3207 3209 3212 3214 3216 3218 3230 3232 3236 3238 3249 bis 3251 3256 3259 3260 3262 3264 3266 und 3267 = 100 Stück zu 1500 ℳ = 150 000 ℳ.

Nr. 3573 bis 3576 3579 3582 3584 3587 bis 3589 3591 3592 3594 3595 3598 3602 3604 3606 3608 3613 bis 3615 3619 3622 3624 3625 3629 3630 3632 3635 3822 bis 3824 3826 3829 3830 3832 3834 3836 bis 3838 3840 3841 3843 3845 3848 3849 3851 3853 3855 3861 bis 3864 3866 3870 3871 3877 3880 3883 5181 5183 5185 5186 5191 5193 bis 5195 5198 5199 5201 5203 5205 5208 bis 5211 5214 5215 5219 bis 5221 5224 5225 5227 5229 5230 5232 5234 5235 5871 5872 5877 5880 5889 5891 5893 5895 bis 5901 5903 5905 5907 5909 bis 5911 5913 5914 5916 5919 5920 5923 5928 5933 5936 bis 5938 5943 bis 5945 5947 5949 5951 5952 5955 5957 5959 5960 5962 bis 5964 5966 5970 5972 bis 5975 5978 6607 6611 bis 6613 6616 6620 6621 6623 6625 bis 6627 6630 6633 6637 bis 6639 6643 6651 6652 6658 6660 6661 6663 6665 6666 6670 6672 6674 6678 6680 7612 bis 7616 7621 7622 7624 bis 7627 7630 7632 7635 bis 7637 7642 7643 7645 7648 7654 7657 7658 7662 7665 bis 7667 7669 7671 7673 bis 7675 7677 7678 7682 7683 7685 7687 7690 bis 7692 7694 7695 7698 7700 7701 7703 7706 7712 7714 7715 7717 bis 7719 7721 bis 7723 7726 7729 7731 7841 7842 7844 bis 7846 7849 7851 7854 7855 7857 7858 7860 7867 7870 bis 7874 7877 7879 7881 7882 7884 7888 7889 7895 7902 7903 7905 7906 7953 7954 7956 7959 7960 7962 7963 7972 bis 7974 7979 7981 7982 7984 7990 7996 7997 7999 8000 8009 8010 8013 8015 bis 8021 8023 8090 8093 8095 8096 8098 8099 8106 8110 8119 8123 8125 8127 bis 8129 8131 bis 8133 8138 bis 8140 8144 8147 8154 8156 8157 8159 8165 8169 8170 8175 8536 8537 8539 8540 8544 8546 8547 8550 bis 8553 8555 8559 bis 8562 8564 8565 8568 8571 8572 8575 8579 8580 8582 8583 8585 8586 8588 8590 8988 bis 8990 8992 8993 8998 8999 9000 9002 9003 9008 9012 9016 9022 9024 9026 bis 9028 9032 9034 9039 bis 9041 9048 9050 9052 9054 bis 9056 9058 9568 9571 9574 9578 9580 9582 9585 9589 bis 9591 9593 bis 9595 9598 9599 9603 9604 9606 9610 bis 9612 9614 bis 9616 9620 bis 9622 9624 bis 9626 9782 9786 9787 9789 bis 9791 9793 9794 9796 9799 9802 9804 9808 9811 9813 9816 9820 9821 9827 9829 9831 bis 9833 9838 bis 9840 9842 bis 9844 9847 10031 10035 10040 bis 10042 10046 10048 bis 10050 10052 10057 10060 bis 10062 10064 10065 10067 10068 10070 10072 10073 10076 bis 10079 10083 10085 bis 10089 10091 10092 10094 10095 10097 10098 10101 10103 bis 10106 10109 bis 10112 10114 bis 10116 10119 10120 10123 bis 10127 10130 10133 10136 10138 10359 10361 10363 10368 10369 10372 10374 10377 10383 10386 10390 10392 10395 10397 10399 10400 10402 10403 10405 10409 10412 bis 10415 10417 bis 10419 10425 und 10427 = 531 Stück zu 300 ℳ = 159 300 ℳ, zusammen 691 Stück über 489 300 ℳ.

Diese Stücke werden den Besitzern **zum 1. April 1917** mit der Aufforderung gekündigt, die in den ausgelosten Nummern verschriebenen **Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen** für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1917 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen sowie der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Reihe V Nr. 6 bis 8 bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W 8, Taubenstr. 29, zu erheben. Diese Kasse ist werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags geöffnet.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a. M. bei der Kreiskasse I, und ferner bei den Bankhäusern Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin. Die Wertpapiere können schon vom 1. März 1917 ab diesen Stellen eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1917 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. **Mit dem 31. März 1917 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.**

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden:

Aus der Kündigung:

zum 1. April 1908 zu 300 ℳ: Nr. 10 446,

zum 1. April 1913 zu 1500 ℳ: Nr. 2554,

zum 1. April 1914 zu 1500 ℳ: Nr. 2887,

zum 1. April 1915 zu 3000 ℳ: Nr. 477, 672, 673, 676, zu 1500 ℳ: Nr. 1203, 1563, 1575, 1590, zu 300 ℳ: Nr. 3795, 4799, 6401, 6402, 8208, 8738, 8739,

zum 1. April 1916 zu 3000 ℳ: Nr. 449, zu 1500 ℳ: Nr. 1415, 2364, 2370, 2381, 2401, 2581, 2582, 2602, zu 300 ℳ: Nr. 4350, 5242, 6886, 9676, 10 445 und 10 507.

Vordrucke zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 4. Januar 1917. (65)

Hauptverwaltung der Staatsschulden.

6. Generalversammlung.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am

Donnerstag, den 1. Februar ds. Js., vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 12. Januar ds. Js. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und über Pensionirungen, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236, Absatz 1, des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien oder eines Hinterlegungsscheines derselben ist Termin auf

Dienstag, den 30. Januar ds. Js.

angesetzt und zwar

vormittags von 10 bis 12 Uhr im Kassenzimmer in Fürth,

nachmittags von 2½ bis 4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht. (§ 252 Handelsgesetzbuch.)

Nürnberg, den 11. Januar 1917. (68)

Das Direktorium.
Ley.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 6 | 20. Januar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Nochmals über die Haftung für Unfälle der im Bahnschutzdienst tätigen Zivilwachposten.

Von Dr. jur. **Schultz**, Erfurt.

In Nr. 88, S. 993, Jahrg. 1916 d. Ztg., versucht Regierungsrat Dr. Behre, seine schon in Nr. 48 daselbst dargetane Ansicht näher zu begründen, daß der auf Verlangen der Militärverwaltung während des Krieges im Bahnschutz tätige bewaffnete Zivilwachmann „Militärhoheit und nur solche ausübe, eine solche Tätigkeit aber keine Arbeitertätigkeit sei". Behre folgert daraus, daß solchen Personen im Fall eines Unfalls im Wachdienst Entschädigungsansprüche nach Maßgabe des dritten Buches der Reichsversicherungsordnung nicht zustehen. Ebenso wenig sind nach Behres Ansicht im allgemeinen auf Grund anderer Gesetze Rechtsansprüche solcher Personen auf Schadloshaltung für Unfallfolgen anzuerkennen. Im Gegensatz dazu habe ich mich in Nr. 59 dieser Zeitung darzulegen bemüht, daß die Zivilbahnwachmänner überwiegend Arbeiterdienste im Sinne der Reichsversicherungsordnung in einem von der Militärverwaltung eröffneten, der R. V. O. unterfallenden Betrieb verrichten, daß sie deshalb für Unfälle im Bahnwachdienst von der Militärverwaltung nach Maßgabe des III. Buches der R. V. O. zu entschädigen sind und auch tatsächlich entschädigt werden, daß sie aber über diese Leistungen hinaus in vielen Fällen auch Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung auf Grund des Haftpflichtgesetzes haben, und daß die preußische Eisenbahnverwaltung für Schadensersatz, den sie auf Grund des Haftpflichtgesetzes leisten mußte, ihrerseits von der Militärverwaltung Ersatz zu beanspruchen hat, es sei denn, daß sie oder ihre Leute ein Verschulden an dem Unfall trifft. Wenn so nur Meinung gegen Meinung stände, so würde ich in der Frage nicht mehr zur Feder greifen. Bei dem Versuch, meine Ausführungen zu widerlegen, glaubt Behre mir aber nachweisen zu können, daß meine Beweisführung sich in sich selbst widerspreche, daß ich „gar nicht merkte, wie ich mir mit meiner Stellungnahme selbst den Boden abgrübe" und daß ich „unbeschadet eines späteren Rückzuges darauf zusteuerte, die Bahnwachmänner als im Eisenbahninteresse und Eisenbahnbetriebe beschäftigt anzuerkennen". Dieses offenbare Mißverstehen meiner Ausführungen nötigt mich zu einer Richtigstellung.

Da, wie auch Behre als richtig anerkennt, nur aus dem Inhalt der Arbeit ersehen werden kann, ob sie unter die versicherten Arbeitstätigkeiten der R. V. O. fällt, untersuchte ich zunächst den Inhalt der von den Zivilwachmännern geleisteten Tätigkeit (Seite 701) und kam zu dem Ergebnis, daß sie überwiegend privatrechtlichen Inhalts ist. Zu diesem Nachweis legte ich Pflichten und Befugnisse der Wachposten im einzelnen dar und schloß daran, Tatsächliches berichtend, den Satz an: „Diese Befugnisse sind ihnen in der von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Dienstanweisung übertragen". Ein juristisches Urteil darüber, von wem die Zivilwachmänner ihre Befugnisse herleiten, ist, wie sich auch aus dem Zusammenhange ergibt, in dem erwähnten Satz noch nicht abgegeben, insbesondere sagte ich nicht, wie Behre mich mißversteht, daß ihnen ihre Rechte und Pflichten „von der Eisenbahnverwaltung" übertragen seien, sondern ich brauchte mit Bewußtsein den Ausdruck „in einer von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Dienstanweisung". Die Tatsache nämlich, daß diese Diensanweisung nicht von der Militärbehörde, sondern von der Eisenbahnverwaltung aufgestellt ist, hat ja gerade wesentlich dazu beigetragen, Zweifel aufkommen zu lassen, ob die Zivilwachmänner als im „Militär"- oder im „Eisenbahnbetriebe" beschäftigt anzusehen sind. Der Prüfung dieser Frage widmete ich daher den nächsten Absatz (Seite 702) und kam zu dem Ergebnis, es sei „unerheblich, daß die Eisenbahnverwaltung für die Ausübung des Wachdienstes gewisse sachliche Anweisungen erteilt, denn hierin erschöpft sich nicht der Begriff der Verfügungsgewalt; er umfaßt weit mehr, nämlich das Recht der Auswahl, der Annahme, der Lohnfestsetzung, der Bestrafung, der Aufsicht, der Entlassung usw.". Da alle diese Befugnisse der Militärverwaltung zustehen, erklärte ich den von dieser eröffneten Bahnbewachungsdienst, und nicht den Eisenbahnbetrieb, als den versicherungspflichtigen.

Behre meint nun: Wenn die Eisenbahnverwaltung, wie sie immer betont habe, die Tätigkeit des Wachmannes auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes hinnehmen müsse, so bleibe keine andere Möglichkeit, als daß der Wachmann Militärhoheit, und nur solche, ausübt. Hier verwechselt Behre zwei überhaupt nicht in Abhängigkeit voneinander

zu bringende Fragen, nämlich die, ob die Eisenbahnverwaltung die Tätigkeit der Zivilwachmänner auf Grund privatrechtlicher oder öffentlich rechtlicher Verpflichtung dulden muß, und die zweite Frage, welchen Inhalt die von der Eisenbahn hinzunehmende Tätigkeit hat. Mit der ersten Frage hat es folgendes Bewenden: Die im Kriegsleistungsgesetz umgrenzten Kriegslasten treten immer nur aushilfsweise ein; wenn militärische Bedürfnisse irgendwelcher Art entstehen, so versucht sie die Militärverwaltung zunächst durch Mittel zu befriedigen, die auch dem Privatmann zur Verfügung stehen: nämlich durch Abschluß von Kauf-, Werk-, Dienst- und sonstigen Verträgen. In solchen Fällen stellt sich die Leistung als Erfüllung privatrechtlicher Verpflichtungen dar. Erst wenn diese Mittel nicht zum Ziele führen, nimmt die Militärverwaltung Zwangsleistungen des Kriegsleistungsgesetzes in Anspruch. Die Leistung ist dann zwar sachlich dieselbe wie im ersten Falle, rechtlich jedoch handelt es sich für den Betroffenen dann um Erfüllung öffentlichrechtlicher Verpflichtungen. Es ist aber wohl ausgeschlossen, daß die Eisenbahnverwaltungen, besonders die Staatseisenbahnen, den Zweck, den die Militärverwaltung mit der Einrichtung des verstärkten Bahnschutzes verfolgt, nicht freiwillig unterstützt haben sollten, daß also die Militärverwaltung den Bahnschutz überhaupt auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes gegenüber der Eisenbahnverwaltung anordnen mußte; vielmehr wird diese sich hiermit im Wege freiwilliger Vereinbarung einverstanden erklärt haben. Keinesfalls aber bedarf es des Zwanges gegen die Eisenbahnverwaltung, um sie zur Duldung des Bahnschutzes anzuhalten, etwa in der Weise, daß die Wachposten mit der Ausführung solcher Zwangsmaßnahmen betraut sind. Die Vollstreckung solcher Zwangsmaßnahmen wäre allerdings ein Akt der Staatshoheit, kommt aber überhaupt nicht in Frage. Hiernach gestattet die Eisenbahnverwaltung die Tätigkeit der Wachposten freiwillig in Erfüllung privatrechtlicher (vertraglicher) oder öffentlich rechtlicher (Kriegsleistungsgesetz) Verpflichtungen; das ist der Grund weshalb sie die Wachleute von ihren Anlagen nicht fortweisen darf. Damit hat aber die weitere Frage nichts zu tun, welcher Art die Tätigkeit ist, die die mit dem Einverständnis der Eisenbahn zu ihren Anlagen zugelassenen Wachposten dort verrichten.

Mit Behre stimme ich darin überein, daß die Tätigkeit der Wachposten der Sicherung des militärischen Aufmarsches und Nachschubes dient. Aber daraus ist nicht zu folgern, daß diese Tätigkeit einen öffentlichrechtlichen Inhalt hat und daß ihr der zu jeder „Arbeiterarbeit" gehörende wirtschaftliche Inhalt fehlt. Die Sicherung des Aufmarsches und Nachschubes ist vielmehr als der für diese Frage außer Betracht zu lassende Zweck der Tätigkeit aufzufassen, und zwar aus folgenden Gründen: Die Wachleute haben ganz bestimmte eng umgrenzte Pflichten, die sie zu erfüllen haben und erfüllen können, ohne daß sie zu wissen brauchen, daß so der Aufmarsch sicher gestellt werden soll, und deren Erfüllung vor allem auch andern Zwecken als dem der Sicherung des Aufschubes dienen kann. Die Aufgaben der Wachposten, die ich auf Seite 701 im einzelnen dargelegt habe, bestehen in der Hauptsache darin, die Beschädigung der Eisenbahn- und Telegraphenanlagen zu verhindern und Unberechtigte von der Bahnanlage fernzuhalten. Dies sind also dieselben Aufgaben, die auch den von der Eisenbahnverwaltung in ihrem Interesse gestellten Posten obliegen. Es ist daher als wirtschaftlicher Erfolg anzusehen, wenn die Eisenbahnanlage in unversehrtem Zustande erhalten wird, denn dadurch wird erst ermöglicht, die Eisenbahnanlage bestimmten Zwecken dienstbar zu machen. Als Zweck verfolgt die Eisenbahn dabei die Bewältigung des Verkehrs im Allgemeinen, die Militärverwaltung dagegen die glatte Abwicklung des Militärverkehrs im Besonderen. Dieser militärische Zweck ist allerdings kein wirtschaftlicher; aber die dem Wachposten obliegende Schaffung eines Zustandes, durch den die Erfüllung des militärischen Zweckes erst ermöglicht wird, ist ein wirtschaftlicher Erfolg, weil er ebensogut wirtschaftlichen Zwecken dienen könnte und dient. Es ist nicht anders als bei den — auch von Behre als privatwirtschaftliche Tätigkeit anerkannten — Hand- und Spanndiensten, bei denen ebenfalls ein wirtschaftlicher Erfolg geschaffen wird, lediglich um ihn militärischen Zwecken dienstbar zu machen. Wenn sonach der die Bahnanlagen sichernde Wachmann wirtschaftliche Arbeit leistet, so kann daraus nicht, wie Behre will, gefolgert werden, daß die Eisenbahnverwaltung den Wachmann von ihren Anlagen wegweisen müßte, weil er ohne Rechtsgrund dort verweilt, oder ihn in ihrem Interesse und in ihrem Betriebe beschäftigt anerkennen müßte: Denn der Rechtsgrund seines Aufenthalts innerhalb der Bahnanlagen ist schon oben besprochen (vertragliche Duldungspflicht oder öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkung), und das neben dem Eisenbahninteresse bestehende militärische Interesse an der einen wirtschaftlichen Erfolg darstellenden Unversehrtheit der Bahnanlage leuchtet ebenso ein wie die Tatsache, daß die Militärverwaltung deshalb einen eigenen Betrieb, nämlich den Wachdienst, eingerichtet hat.

Der unversehrte Zustand der Bahnanlage kann nun durch Menschenhand oder durch Naturereignisse und andere Zufälligkeiten gestört werden. Das drückt Behre schief aus, wenn er sagt, die Eingriffe der Wachposten richteten sich „gegen" Personen oder „gegen" die Bahnanlage, wenn sich an ihr die Störung bemerkbar mache. In allen Fällen ist nämlich die Bahnanlage Gegenstand des Schutzes, und der Eingriff der Wachposten richtet sich daher nicht „gegen" die Bahnanlage, sondern gegen die Störung. Vielleicht schwebt Behre vor, daß der Wachmann zur Erfüllung seiner Aufgaben auch in die Lage kommen kann, an der Bahnanlage selbst Veränderungen vorzunehmen, also in die Eigentumsrechte der Eisenbahnverwaltung einzugreifen. Das ist aber, wie oben dargetan, nicht Ausübung öffentlicher Gewalt, weil die Eisenbahn sich mit diesen Eingriffen vertraglich einverstanden erklärt hat, so gut wie sie den Aufenthalt der Posten innerhalb ihres Eigentums freiwillig gestattet. An sich bedarf es nun, um Störungen an der Eisenbahn zu verhindern, überhaupt keiner staatshoheitsrechtlichen Befugnisse. Denn soweit Störungen von Naturereignissen oder Zufälligkeiten drohen — und das kommt besonders in Betracht —, ist der Inhaber öffentlicher Gewalt dagegen ebenso wehrlos wie der Privatmann. Wo es aber gilt, Menschen am Zerstörungswerk zu hindern, hat auch der Privatmann ausreichende Befugnisse (Notwehr, erlaubte Selbsthilfe), wie ich schon Seite 701 dargelegt habe. Übrigens genügt schon die bloße Anwesenheit eines Wächters — er braucht mit öffentlichrechtlichen Befugnissen gar nicht ausgestattet zu sein — um etwaige Täter aus Furcht vor der Entdeckung und Strafe von jedem Tatversuch abzuschrecken. Man kann sich also sehr wohl vorstellen, daß die Wachposten aller öffentlichrechtlichen Befugnisse entkleidet würden, ohne daß dadurch die Erfüllung ihrer Aufgabe, die Bahnanlage zu sichern, unmöglich gemacht würde. Öffentliche Gewalt ist ihnen daher nur für bestimmte, ausnahmsweise eintretende Fälle beigelegt. Da dies aber für die Erfüllung ihrer Aufgaben unwesentlich ist, wird dadurch der Charakter ihrer Tätigkeit und Stellung nicht beeinflußt. Die öffentlichrechtliche Befugnis zu Verhaftungen hat auch gar nicht so sehr den Zweck, die Bahnanlage zu sichern, als vielmehr den, dem Wachmann die Festnahme durch Verstärkung seiner Rechte zu erleichtern und den Bahnfrevler für seine Tat zur Rechenschaft ziehen zu können. So wenig daher die Eingriffe der Wachposten — in ihrer Gesamtheit betrachtet — ihrer Tätigkeit den Stempel öffentlichrechtlicher Amtsführung aufzudrücken vermögen, so wenig ist dazu die Bereitschaft zu Eingriffen in der Lage, das „Abwarten", wie Behre sich ausdrückt, weil sich die Bereitschaft ebenfalls ganz überwiegend auf privatrechtliches und nur ausnahmsweise und nebensächlich auch auf öffentlichrechtliches Einschreiten beziehen kann.

Die Rede des preußischen Finanzministers Dr. Lentze,

mit der er am 16. d. M. im Abgeordnetenhause den Staatshaushaltsplan überreichte, enthielt mehrere wichtige auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stellen, die wir nachstehend dem Bericht des Reichsanzeigers entnehmen. Über die Erträgnisse der Eisenbahnverwaltung im abgeschlossenen Haushaltjahre 1915 äußerte er: „Sie sind durch den Krieg ebenfalls stark beeinflußt. Die Eisenbahnen müssen während des Krieges nicht bloß dem gewöhnlichen Wirtschaftsverkehr, sondern in außerordentlichem Maße militärischen Zwecken dienen. Dieses kommt in der Rechnung ganz deutlich zum Ausdruck. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind allmonatlich hinter dem Voranschlag des Jahres 1914 zurückgeblieben. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind namentlich in der zweiten Hälfte des Haushaltjahres allmählich gestiegen und haben eine so erfreuliche Höhe erreicht, daß sie die Einnahmen der entsprechenden Monate des letzten Friedensjahres an manchen Stellen übertreffen. Leider ließ es sich im Jahr 1915 nicht ermöglichen, die Abrechnung über die Militärtransporte restlos durchzuführen. Ein großer Teil der Militärtransporte ist erst im Jahre 1916 abgerechnet und bezahlt worden. Er fehlt daher in der Rechnung des Jahres 1915, und die Rechnungen der beiden Jahre sind daher nicht getreu, sondern verschoben; das eine Jahr weist weniger, das andere mehr an Einnahmen auf, als ihm eigentlich zukommen. Hierdurch ist es gekommen, daß das Rechnungsjahr 1915 bei den Eisenbahnen mit Mindererträgnissen von 96 Millionen abschließt und die Einnahme des Jahres 1916 große Erträgnisse aus Militärtransporten enthalten wird, welche eigentlich in das Jahr 1915 gehören. Wäre die Abrechnung rechtzeitig erfolgt, so würden sich die Mindererträgnisse voraussichtlich in Mehrerträgnisse verwandelt haben. Es ist gelungen, Vorkehrungen zu treffen, durch welche derartige Verschiebungen in Zukunft nicht wieder vorkommen. Nach Lage der Sache stehen wir aber für das Jahr 1915 Mindererträgnissen von 96 Millionen gegenüber. Nach der bestehenden Gesetzgebung ist zu ihrer Deckung zunächst der Ausgleichsfonds heranzuziehen. Da der Ausgleichsfonds aber nur 6,2 Millionen enthält, fallen 89,8 Millionen auf die Defizitanleihe und belasten dadurch leider dauernd unseren Staatshaushalt mit dementsprechenden Tilgungs- und Zinsenraten.

Um aber keinen Irrtum aufkommen zu lassen, möchte ich bemerken, daß diese Mindererträgnisse erst errechnet worden sind, nachdem zuvor sowohl die gesamte Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld, wie die Abführung an das Extraordinarium mit 1,5 % des zuletzt errechneten statistischen Anlagekapitals, wie die Abführung an den Staatshaushalt von 2,10 % des statistischen Anlagekapitals aus den Einnahmen der Eisenbahnen bestritten worden ist.

Über die Ergebnisse des Jahres 1916 äußerte der Minister: „Bei der Eisenbahnverwaltung hat sich der Verkehr in den bisher abgelaufenen Monaten in erfreulichem Maße entwickelt. Der Personenverkehr hat durchweg zugenommen, und die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind auch so gestiegen, daß sie bei mehreren Monaten die Einnahmen der entsprechenden Monate des letzten Friedensjahres erreicht oder überschritten haben.

Infolge der großen Ausdehnung unserer Kriegsschauplätze ist unser Fuhrpark in ganz außerordentlichem Maße in Anspruch genommen. Zahllose Lokomotiven und Wagen befinden sich außerhalb unseres Eisenbahngebietes, an allen Fronten und in den Ländern unserer Bundesgenossen. Hierdurch ist es gekommen, daß im Innern trotz der regelmäßigen großen Vermehrungen unseres Fuhrparks ein Mangel an Lokomotiven und Wagen sich fühlbar gemacht hat, der während des Krieges kaum völlig behoben werden kann. Welche finanziellen Rückwirkungen dadurch entstehen werden, ist noch nicht zu übersehen. Ebenso fehlt ein sicherer Anhalt dafür, wie hoch sich die Ausgaben infolge der enormen Preissteigerung und der Kriegsbeihilfen an die Beamten, Lohnangestellten und Arbeiter bis zum Jahresschluß belaufen werden. Es ist jedoch anzunehmen, daß der Abschluß des Jahres 1916 sich nicht ungünstig gestalten wird, da die Einnahmen, wie ich bereits hervorgehoben habe, auch noch die Einnahmen aus den Militärtransporten des Jahres 1915 enthalten werden. Wie wenig zutreffend die Jahresrechnung dadurch wird, habe ich bereits hervorgehoben.“ . . .

Zu dem neuen Haushaltsplan bemerkte der Minister: „Der in den beiden vorhergegangenen Jahren stets festgehaltene Grundsatz, keine neuen Beamtenstellen vorzusehen, ist zwar im großen und ganzen auch dieses Mal aufrecht erhalten worden, es mußte aber doch an verschiedenen Stellen davon abgewichen werden, weil sonst zu große Nachteile entstehen würden. Bei der Eisenbahnverwaltung ließ sich die Schaffung neuer Beamtenstellen überhaupt nicht mehr hinausschieben; es sind dort sehr viele neue Beamtenstellen vorgesehen. . . . . Der Haushaltsplan der Staatseisenbahnen ist in diesem Jahre zum erstenmal wieder der Wirklichkeit angepaßt und als sachlicher und nicht lediglich als formeller Voranschlag, aufgestellt. Er sieht einen kleinen Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben vor und schließt mit einer Überweisung an den Ausgleichsfonds von 1,2 Millionen ab. Sowohl beim Personenverkehr wie beim Güterverkehr ist mit einer Verkehrssteigerung gerechnet worden.

Es werden, wie ich bereits erwähnt habe, sehr viel mehr neue Stellen geschaffen, da sich die Zurückhaltung in der Anstellung neuer Beamten nicht aufrecht erhalten ließ.

Der Fuhrpark, der ja bisher schon alljährlich in sehr reichem Maße vermehrt worden ist, muß wieder in großem Umfange vermehrt werden. Infolge seiner starken Beanspruchung jetzt während des Krieges ist auch die Zahl der durch Verschleiß neu zu ersetzenden Lokomotiven und Wagen ganz besonders groß geworden. Es muß deshalb der für Neubeschaffungen aus laufenden Mitteln bestimmte Betrag angemessen erhöht werden. Das Extraordinarium und die Zuführung an den Staatshaushalt sind dem statistischen Anlagekapital entsprechend gestiegen. Ob dieser Voranschlag der Wirklichkeit gegenüber Stand halten und sich in Wirklichkeit als zutreffend erweisen wird, wissen wir noch nicht. Es ist sehr leicht möglich, daß infolge der ständig ansteigenden Teuerung weitere unvorhergesehene Ausgaben sowohl auf sachlichem wie auf persönlichem Gebiet hinzukommen werden.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus dem preußischen Staatshaushaltsetat für 1917.** Im Eisenbahnetat sind die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 678 Millionen, d. i. auf 52 Millionen weniger als im Vorjahr veranschlagt, die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf 1 968 960 000 *M* (mehr 224 930 000 *M*) Die Gesamtbetriebslänge betrug am Schluß des Rechnungsjahres 1915 39 905 km Vollbahnen und 238 km Schmalspurbahnen; dazu treten die neuen Strecken vom 1. April 1916 bis Ende März 1917 mit 145 255 km. Im Jahre 1917 kommen weiter hinzu: 223 km bzw. 14,9 km, so daß Ende 1917 = 40 274 km Vollbahnen und 259 km Schmalspurbahnen im Betrieb sind. Der Betriebsüberschuß im Rechnungsjahr 1917 ergibt 877 926 000 *M* gegen 1916 mit 827 199 000 *M*, ein Mehr von 50 727 000 *M*. Der Ausgleichsfonds wird mit 1 207 348 *M* verstärkt, gegen 1916 ein Mehr von 722 041 *M*. Die Forderungen für neue Bauten sind beschränkt worden, die Geldmittel konnten daher überwiegend für bereits genehmigte Bauten angesetzt werden, so daß die Bautätigkeit wieder in vollerem Umfang aufgenommen werden kann, sobald dies nach der weitern Entwicklung möglich und notwendig wird. Für einzelne dringliche Bauten und zur Beschaffung und Vergrößerung des Fuhrparks werden Mittel in den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf eingestellt werden. Der Etat sieht vor: für 500 Lokomotiven 61 830 000 *M*, 770 Personenwagen 16 772 000 *M*, 6400 Güterwagen 26 448 000 *M*, Schienen 33 515 000 *M*, Kleineisen 25 760 000 *M*, Weichen 10 868 000 *M*, Schwellen 42 859 000 *M*.

— **Verzeichnis der Kriegsausnahmetarife.** Nach dem Stande vom Januar d. J. ist von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin ein „Verzeichnis der aus Anlaß des Krieges eingeführten besonderen Ausnahmetarife“ ausgegeben worden und zum Preise von 10 Pf. bei dem Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz, und den Güterabfertigungen erhältlich. Bei der großen Anzahl der in Geltung gesetzten besonderen Kriegsausnahmetarife für den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen — nach dem Verzeichnis sind es noch immer 37 in Einzelausgabe — entspricht dieses amtlich ausgegebene Verzeichnis, dem allerdings laut Aufdruck keine rechtsverbindliche Kraft innewohnt, einem fühlbaren Bedürfnis. Diesem wird es um so besser zu genügen vermögen, als in ihm alle Einzelheiten sehr erschöpfend enthalten und recht übersichtlich für den praktischen Gebrauch dargestellt sind. Außer

den Vorbemerkungen, in denen einige Zweifel, die sich bei Anwendung der Kriegsausnahmetarife ergeben haben, grundsätzlich klargestellt werden, enthält das 20 Seiten umfassende Druckstück ein Verzeichnis der zurzeit giltigen Kriegsausnahmetarife in Einzelausgabe und ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis sämtlicher darin enthaltener Güter. Aus dem ersteren sind die Nummern der Ausnahmetarife, wofür sie gelten, der Tag der Ausgabe der Tarife und Nachträge sowie die Nummern der Verfügungen ersichtlich, die im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegebene Ergänzungen der einzelnen Ausnahmetarife enthalten. Bei solchen Ausnahmetarifen, deren Aufhebung bevorsteht, ist der Zeitpunkt nachrichtlich vermerkt, an dem sie außer Kraft treten oder einzelne ihrer Güterarten ausscheiden. Das umfangreiche, für die Benutzung sehr zweckmäßig aufgestellte Warenverzeichnis enthält die Güterarten der Kriegsausnahmetarife in alphabetischer Reihenfolge, die jetzige und gegebenenfalls die frühere Nummer des Ausnahmetarifs, in dem sie eingereiht sind, und die Angabe, ob dieser nur für Stückgüter oder Wagenladungsgüter oder für beide gilt. Das als Anlage zum Tarif- und Verkehrsanzeiger nach dem Stande vom 1. März 1916 ausgegebene frühere Warenverzeichnis ist hierdurch außer Kraft gesetzt.

— **Zur besseren Regelung des Straßenbahn- und Schnellbahnverkehrs in Groß-Berlin** fand am 12. d. M. eine Besprechung im Eisenbahnministerium unter Vorsitz des Unterstaatssekretärs Stieger statt. Vertreten waren die Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Innern, das Berliner Polizeipräsidium, der Verband Groß-Berlin, die Große Berliner Straßenbahn, die Berliner städtische Straßenbahn, die Elektrische (Siemens-) Straßenbahn und die Hochbahngesellschaft. Über das Ergebnis wird von zuständiger Seite folgendes mitgeteilt: Es kam übereinstimmend die Meinung zum Ausdruck, daß die Maßnahmen, die zur Bedienung des Straßenbahn- und Schnellverkehrs, namentlich seit den am 10. Januar eingeführten Verbesserungen, getroffen worden sind, den berechtigten Forderungen im wesentlichen entsprechen, soweit wie es unter den Kriegsverhältnissen möglich ist. Ebenso waren alle Beteiligten der Ansicht, daß für den Berufsverkehr im allgemeinen hinreichend gesorgt sei. Die Vertreter der Behörden und der Gesellschaften sicherten zu, weiteren Verbesserungen ihr Augenmerk zuzuwenden, und, wo sich noch Mängel zeigen sollten, innerhalb der im Kriege gezogenen Grenzen für Abhilfe Sorge zu tragen. Die Besprechung beschäftigte sich darauf mit den schwierigen Verkehrsverhältnissen in den Abendstunden nach Geschäftsschluß. Auch in dieser Hinsicht soll versucht werden, Abhilfe zu schaffen, soweit es mit den aufs höchste angespannten Kräften der Unternehmer möglich ist. Die erforderlichen Maßnahmen sind sehr schwierig und lassen sich im einzelnen jetzt noch nicht übersehen. Alle zu diesem Ziel führenden Mittel werden eingehend geprüft u. a. auch die vom Verband Groß-Berlin gegebene Anregung, zur besseren Verteilung des Abendverkehrs, der sich jetzt auf eine halbe Stunde zusammendrängt, eine Staffelung des Ladenschlusses, des Theaterbeginns und vielleicht auch der Polizeistunde eintreten zu lassen. Insbesondere wird versucht werden, durch Verstärkung des Personals der Verkehrsgesellschaften, die auf die eine oder andere Weise ermöglicht werden soll, den Unternehmern und damit dem Groß-Berliner Verkehr Hilfe zuteil werden zu lassen. — Der Verband Groß-Berlin, dem die am Straßenbahnverkehr beteiligten Gemeinden Groß-Berlins ihre weiteren Wünsche zur Verbesserung des Berufsverkehrs übermittelt haben, ist mit der Prüfung der Angelegenheit beschäftigt und wird zur Erörterung hierüber in den nächsten Tagen eine Sitzung der beteiligten Gemeinden und Berufsvertretungen anberaumen. Hierbei sollen die für unbedingt notwendig erachteten Forderungen festgestellt werden, worauf dann der Kriegsfahrplan der Straßenbahnen durch die Aufsichtsbehörden endgültig festgesetzt werden kann.

— **Leistungen an nichtetatsmäßige Beamte als Kriegsteilnehmer.** Der Finanzausschuß der württembergischen Zweiten Kammer hatte über eine Eingabe des Verbandes württembergischer Staatsbeamtenvereine zu beraten, wonach an nichtetatsmäßige Beamte, die während des Krieges die Erfüllung ihrer aktiven Dienstpflicht über die Friedensdienstzeit hinaus fortsetzen müssen, nach Ablauf der Friedensdienstzeit ihr früheres Taggeld weiter bezahlt werden soll. Von der württembergischen Staatsregierung war die Eingabe, die sich unter anderem auf die Verhältnisse der Anwärter des Eisenbahnsekretär- und Eisenbahnassistentendienstes (Eisenbahnpraktikanten, Eisenbahnanwärter) bezog, wiederholt abschlägig beschieden worden. Der Berichterstatter des Ausschusses verneinte übereinstimmend mit der Regierung eine Rechtspflicht des Staates zur Fortbezahlung der Dienstbezüge nach den Ausführungsbestimmungen zu § 66 des Reichsmilitärgesetzes. Der Finanzminister führte aus, schon jetzt werde tunlichst Entgegenkommen im Falle des Bedürfnisses durch Gewährung einmaliger oder fortlaufender Beihilfen betätigt, namentlich wenn bedürftige Angehörige ganz oder in der Hauptsache zu unterhalten seien oder wenn durch die längere Zurückhaltung im Heeresdienst den Beteiligten besondere Kosten erwachsen, die sie aus eigenen Mitteln nicht bestreiten können. Der Ausschuß nahm folgenden Antrag an: Die Kammer billigt die Übung der K. Staatsregierung, wonach den Beamten, die während des Krieges die Erfüllung ihrer aktiven Dienstpflicht über die Friedensdienstzeit hinaus fortsetzen müssen, vom Zeitpunkt des Ablaufs der Friedensdienstzeit ab aus Billigkeitsgründen im einzelnen Fall Unterstützungen gewährt werden, und erklärt damit die Eingabe für erledigt. Diesem Antrag trat die Zweite Kammer in ihrer Sitzung vom 20. Dezember 1916 ohne Erörterung bei.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Schenck bei der Eisenbahndirektion in Saarbrücken ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte 4. Klasse verliehen. — Dem Regierungsrat Dyes in Kattowitz ist eine etatsmäßige Stelle für Mitglieder der Eisenbahndirektionen verliehen. — Der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Ernst Hausmann, bisher in Frankfurt (Main), ist unter Versetzung nach Torgau und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst zum Eisenbahnverkehrsinspektor ernannt. — Der Oberregierungsrat Loeffler, zuletzt bei der Eisenbahndirektion in Essen, ist infolge Ernennung zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat bei der Oberrechnungskammer aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden. — Gestorben sind: Der Regierungsrat Hans Neumann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, und der Regierungs- und Baurat Schürmann, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 4 in Magdeburg.

Österreich.

— **Südbahn.** Die Verhandlungen zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn über Ausmaß und Tragweite der Tariferhöhung sowie über den Anteil, der der Gesellschaft vom Kriegszuschlag überlassen werden soll, sind, wie die „Kreuzz." erfährt, im Wesen zum Abschluß gelangt. Auf Grund des Verkehrs des Jahres 1915 berechnet die Südbahn für das laufende Jahr die Wirkung der Tariferhöhung für die Gütertransporte auf neun bis zehn Millionen Kronen. Die Mehreinnahme aus der Erhöhung der Personentarife wird etwa 1 Million Kronen betragen, so daß im ganzen für ihren Dienst mit einer Mehreinnahme von etwa 11 Millionen Kronen im Jahre zu rechnen sein wird. Auch die böhmischen Privatbahnen erwarten, daß ihnen der ganze oder jedenfalls ein sehr wesentlicher Teil des Kriegszuschlages für die eigenen Zwecke zugewiesen werden wird. Bei einzelnen anderen Privatbahnen scheint die Aussicht, daß ihnen ein bedeutender Anteil des Kriegszuschlages zugewiesen wird, geringer zu sein.

— **Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn im Jahre 1916.** Im Dezember wurden auf der Buschtiehrader Bahn 4 867 497 K. (— 60 700 K.) eingenommen, wovon auf die A.-Linie 2 139 625 K. (— 72 400 K.), auf die B.-Linie 2 727 832 K. (— 33 300 K.) entfallen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gestiegen; es wurden 457 326 Personen (+ 131 700) befördert und hierfür 418 956 K. (+ 84 662 K.) vereinnahmt. An Gütern kamen 644 248 t (— 62 989) zur Beförderung mit einer Einnahme von 4 458 541 K. (— 145 362 K.). Die Jahreseinnahme für 1916 stieg auf 31 437 686 K. (+ 3 691 800 K.). Hiervon entfielen auf die A.-Linie 13 983 663 K. (+ 1 947 702 K.), auf die B.-Linie 17 454 023 K. (+ 1 744 098 K.). Befördert wurden 4 985 379 Personen (+ 930 811) mit einer Einnahme von 5 138 140 K. (+ 728 128 K.) und 8 669 542 t Güter mit einer Einnahme von 26 299 546 K. (+ 2 963 672 K.). Das Mindererträgnis der Gütertransporteinnahmen im Dezember ist zum großen Teil dem sinkenden Kohlenverkehr zuzuschreiben. Auf der A.-Linie wurden im Güterverkehr um 27 400 K. weniger eingenommen, im Personenverkehr dagegen eine Mehreinnahme erzielt. Auf der Braunkohlenlinie lit. B. beträgt der Ausfall im Kohlenverkehr 52 872 t mit einer Mindereinnahme von 124 774 K., die durch eine Mehreinnahme für „Verschiedene Güter" und im Personenverkehr teilweise aufgewogen werden. In Komotau weist der Umladeverkehr einen Ausfall von 12 400 t auf.

— Aufhebung des Rückvergütungsübereinkommens. Das Kriegsministerium hat unterm 18. Dezember folgenden Erlaß herausgegeben: 1. Mit dem 1. Januar 1917 tritt das Rückvergütungsübereinkommen außer Kraft. Demnach wird der Militärtarif auf Sendungen, die von Zivilpersonen (Lieferanten, Spediteuren) an die Adresse einer Militärstelle aufgeliefert werden und nachträglich in das Eigentum der Militärverwaltung übergehen, nicht mehr angewendet. 2. Bei Kaufsanboten und Lieferungs(Bau-)ausschreibungen sowie bei Abschluß der bezüglichen Verträge darf daher der Militärtarif den Lieferanten weder schriftlich noch mündlich zugesichert werden. 3. Die Lieferungsverträge sind von nun an grundsätzlich derart abzuschließen, daß alle Frachtauslagen vom Lieferanten zu tragen und bei der Auflieferung der Sendungen zu bezahlen (frankieren) sind. Die Zusicherungen des Militärtarifes in Verträgen, die noch vor dem 1. Januar 1917 abgeschlossen worden sind, werden von den Bahnen bis zum Erlöschen der Gültigkeit des Vertrages (Beendigung der Lieferung, Ablauf der Vertragsfrist), jedoch keinesfalls über den 31. Dezember 1917 hinaus berücksichtigt werden. Demnach können Rückvergütungsansprüche von Lieferanten auf Grund von noch laufenden Lieferungsverträgen innerhalb der im Vorstehenden angegebenen Fristen geltend gemacht werden, wobei jedoch eine Reihe einzelner Bedingungen zu erfüllen sind, über die das Nähere aus dem Erlaß zu ersehen ist.

— Die Wagengestellungen in den böhmischen Braunkohlenrevieren im Jahre 1916. Der durch die Kriegslage bewirkte Mangel an Kohlenwagen findet in den Ausweisen über die Bestellung von Wagen der an den Braunkohlenverkehr beteiligten Bahnen: Aussig-Teplitzer, Buschtiehrader und k. k. Staatsbahnen zifferumäßigen Ausdruck. Im Jahre 1916 umfaßten die Gestellungen für die Kohlenschächte in den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren insgesamt 1 009 861 laufende Wagen à 10—20 Tonnen, gleich um 17 333 Wagen weniger als im Jahre 1915, in welchem bereits gegenüber 1914 ein Ausfall von 170 504 Wagen zu verzeichnen war. In 1914 ergab sich bereits eine Minderbeistellung von 203 705 Wagen. Im letzten Friedensjahr 1913 betrugen die Beistellungen 1 400 600 Wagen; gegenüber dieser Zahl stellte sich im Jahre 1916 ein Fehlbetrag von 290 740 Wagen heraus, in welcher Ziffer sich der Rückgang der Braunkohlenproduktion während der Kriegszeit widerspiegelt. In den einzelnen Monaten des Jahres 1916 stellten sich die Wagenbeistellungen folgendermaßen:

	1916	1915
	laufende Wagen	
Januar	92 210	— 11 848
Februar	83 263	+ 3 125
März	93 951	+ 5 713
April	86 108	— 15 290
Mai	93 322	+ 10 322
Juni	84 243	+ 15 033
Juli	88 331	+ 17 022
August	89 223	— 10 086
September	79 822	— 13 246
Oktober	80 653	+ 2 968
November	69 190	— 16 847
Dezember	69 545	— 14 199
Summe	1 009 861	— 17 333

Bemerkenswert ist die geringe Wagenbeistellung in den Monaten November und Dezember, in welchen sonst der stärkste Kohlenverkehr zu herrschen pflegt. Ein noch stärkerer Rückschlag in den Wagenbeistellungen wurde bekanntlich dadurch hintangehalten, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen für die deutschen Verbraucher an den Elbeplätzen leihweise Wagen beistellten, die den Verkehr zu dem Aussiger Umschlagsplatze vermittelten.

Ungarn.

Ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtklub. In der kürzlich abgehaltenen außerordentlichen Ausschutzsitzung des Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs gedachte Präsident der Staatsbahnen Staatssekretär v. Tolnay in tiefempfundener Rede ehrfurchtsvoll des verstorbenen großen Königs. Er gab ein Bild der Entwicklung der Staatsbahnen während der langen segensreichen Regierung Franz Joseph I. und schilderte deren Wert und Bedeutung von wirtschaftlichem und strategischem Standpunkt. Dann gab er in schwungvollen Worten der tiefen Trauer sämtlicher Angestellten der Verkehrsunternehmungen Ausdruck. Diese Trauer ist zugleich der hehrste Ausdruck der ehrfurchtsvollen Hochachtung und Huldigungsvoller Treue, die sie für den neuen Herrscher Karl IV. empfinden. Auf Antrag des Präsidenten wurde beschlossen, der tiefen Teilnahme des Vereins und seiner Huldigung an den neuen König in einer Adresse Ausdruck zu verleihen.

Rumänien.

— Schweres Eisenbahnunglück. „Times" meldet aus Ciurea, in der Nähe von Jassy, vom 7. Januar, daß zwei Züge mit ungefähr 2000 Personen ineinander gefahren sind. Mehrere Wagen des einen Zuges wurden vollkommen ineinander geschoben, der andere Zug entgleiste. Leichen von Soldaten, Frauen und Kindern liegen auf dem Bahnkörper. Unter den Verwundeten befindet sich der französische Attaché Marquis Debelboy.

Übrige europäische Länder.

— Eisenbahnbrücke zwischen Seeland und Falster. Der deutsch-dänische Eisenbahnverkehr, der auf der Linie Warnemünde-Gjedser von statten geht, wird demnächst eine wesentliche Verbesserung erfahren. Eben ist nämlich dem dänischen Reichstag eine große Vorlage des Verkehrsministers Hassing Jörgensen zugegangen, die neben einer Dampffährenverbindung zwischen Seeland und Jütland, Doppelgleisen auf allen dänischen Hauptbahnen und mehreren Fischereihäfen an der Westküste von Jütland als wichtigsten Bestandteil den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Meeresarm zwischen Seeland und Falster enthält. Mit diesem Brückenbau würde der Verkehr zwischen Warnemünde und Kopenhagen beträchtlich erleichtert werden, da die zwischen Seeland und Falster bestehende Dampffährenlinie, die immerhin einen Zeitverlust bedeutet, wegfällt und die Züge, nachdem sie bei Gjedser gelandet worden, sich bis Kopenhagen auf einem fortlaufenden Schienenstrang bewegen. Das Fahrwasser zwischen Masnedsund an der Südküste von Seeland und Orehoved an der Nordküste von Falster, zwischen welchen beiden Plätzen jetzt vier Dampffähren verkehren, ist ziemlich 4 km breit. Etwas südlich von der Station Masnedsund liegt eine kleine Insel, Masnedö, und die zwischen dieser Insel und Seeland befindliche Fahrstraße heißt der Masnedsund, während der südliche Wasserarm, zwischen der Masnedö und Falster, den Namen Storström, großer Strom, führt. Auf Grund dieser örtlichen Verhältnisse braucht die geplante Eisenbahnbrücke nicht volle 4 km lang zu werden, indem sie teils über die Masnedö und teils über zwei zu errichtende Dämme geführt werden kann. Danach entfallen auf die Brücke selbst 2470 m und auf die beiden Dämme etwa 1200 m Bahnlinie. Zum Durchlassen der Schiffe ist eine Zugbrücke mit 75 m Weite vorgesehen. In aufgezogenem Zustande beträgt der freie Raum zwischen der Brücke und der Wasserfläche 33 m, so daß Schiffe mit den höchsten Masten darunter fahren können. Die Kosten sind auf etwas über 10 Mill. Kronen veranschlagt, aber trotz dieser für Dänemark erheblichen Summe ist alle Aussicht vorhanden, daß der große Brückenplan, der schon den Reichstag von 1909 beschäftigte, jetzt zur Verwirklichung kommt. Die dänischen Finanzen befinden sich infolge der reichen Einnahmen, die Dänemarks Handel und Schiffahrt auf Grund des Krieges erzielten, in guten Verhältnissen, und der Verkauf der dänischen Antillen an die Vereinigten Staaten bringt ebenfalls ein gutes Stück Geld ein. Nach dem früheren Plan sollte ein erheblicher Teil der Brücke von Deutschland eingeführt werden, und dies dürfte auch in Zukunft der Fall sein. Für die Schiffahrt, die in den Meeresarmen zwischen Seeland und Falster sehr lebhaft ist, würde ein Tunnel, der auch in Erwägung gezogen war, die beste Lösung sein, aber im Interesse des Reiseverkehrs ist die Brücke vorzuziehen, denn den vielen Reisenden, die in normalen Zeiten zwischen Deutschland und Dänemark verkehren, wird es sicher mehr Vergnügen machen, einen Meeresarm mittels einer festen Brücke zu passieren als in einem Tunnel. M.

— Bessere Wagenausnutzung in England. Der Kriegsminister hat an die Direktoren der Eisenbahnen eine Reihe von Verordnungen ergehen lassen, die bezwecken, das Rollmaterial möglichst zweckmäßig auszunützen. Es soll vermieden werden, daß die Wagen schlecht geladen werden und zu lange leer stehen bleiben. Schweizerische Blätter teilen mit, daß England die Bahn Chicago-Anamosa aufgekauft habe, um sie mit ihrem gesamten Rollmaterial nach England zu überführen. Inbegriffen sind sechs Stahlbrücken.

— Die Elektrisierung der Londoner Vorortbahnen ist nach Mitteilung der „Ztschr. d. V. d. Ing." durch die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Waterloo-Claygate im

November 1916 vervollständigt worden. Hiermit sind sämtliche Vorortlinien der London und Südwestbahn, soweit der elektrische Betrieb geplant war, hierfür umgebaut.

— **Eisenbahngesellschaft Salonik-Monastir.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Nach Mitteilung der Deutschen Bank müssen die jetzt fällig gewordenen Zinsscheine der Schuldverschreibungen sowie die zum gleichen Tage verlosten Stücke der Bahn unbezahlt bleiben. Die Linie der Gesellschaft liegt bekanntlich im Kriegsgebiet, und die vordem reichlichen Rücklagen an Geld und Wertpapieren haben sich während der Dauer des Kriegs erschöpft; Einnahmen sind aber nicht in die Kassen der Gesellschaft geflossen. Die Deutsche Bank hatte sich im Interesse der deutschen Besitzer der Schuldverschreibungen schon vor längerer Zeit bereit erklärt, die Zinsscheine und verlosten Schuldverschreibungen für die nächsten zwei Jahre vorschußweise zu bezahlen, falls ihr für den Vorschuß ein verantwortlicher Schuldner gestellt würde, und zwar entweder die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, die bekanntlich das Aktienkapital der Salonik-Monastir-Gesellschaft besitzt, oder die österreichisch-ungarische Käufergruppe, welche die Mehrheit der Orientbahn-Aktien erworben hat, oder die Salonik-Monastir-Gesellschaft selbst, falls deren Aktien bei der Deutschen Bank bis zur Rückzahlung der Vorschüsse hinterlegt würden. Dieses Anerbieten ist nicht angenommen worden. Den Weg des Kaufs der unbezahlt bleibenden Zinsscheine wollte die Bank nicht beschreiten, weil sie dadurch zwischen die Anleihegläubiger und deren Sicherheiten geraten wäre, als Ausgabebank der Schuldverschreibungen jedoch einen derartigen Interessenzwist vermeiden müsse. Wenn somit die Schuldverschreibungen einstweilen notleidend werden, so bleibe den Besitzern die Beruhigung, daß die früher auf türkische Gewährleistung angewiesene Bahnlinie seit einer Reihe von Jahren aus den eigenen Einnahmen die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen voll gedeckt und Überschüsse geliefert hat, aus denen neben der regelmäßigen Dividendenzahlung auf die Aktien ansehnliche Rücklagen angesammelt werden konnten.

— **Neuer Verkehrsminister in Rußland.** An Stelle des in den Ruhestand getretenen Ministerpräsidenten und Verkehrsministers Trepow ist der bisherige Gehilfe des Verkehrsministers, Militäringenieur Kriger, zum Verweser des Ministeriums für Verkehrswege ernannt worden.

— **Pskow (Pleskau)-Narva.** Eine von den Eisenbahnen, die während des Krieges in aller Eile von der Heeresverwaltung erbaut worden sind, ist auch die Bahn Pskow-Narva. Geführt ist sie östlich vom Peipus-See, ausgehend von Pskow, Station der Strecke Dünaburg-Petersburg, mündet sie bei Narva, Station der Strecke Petersburg-Reval, und ist in der Luftlinie gemessen, 170 Werst (= 181 km) lang. Nunmehr teilt die „Torgowo-Prom.-Gaseta" Nr. 267 mit, daß diese Bahn am 26. November (9. Dezember) 1916 der Verwaltung der Nord-West-Bahnen in Betrieb gegeben worden ist. Aus der Mitteilung der „Torgowo-Prom.-Gaseta" kann entnommen werden, daß die Bauausführung seinerzeit der Privatbahn-Gesellschaft Moskau-Windau-Rybinsk übertragen worden war. Daß gegenwärtig der Betrieb von den Nord-West-Bahnen geführt werden soll, erklärt sich leicht aus dem Umstande, daß die Bahn Pskow-Narva ein Bindeglied zwischen zwei von den Nord-West-Bahnen verwalteten Hauptlinien darstellt. Durch die Bahn Pskow-Narva hat sich die Heeresleitung einen zweiten, durch den Pleskauer und Peipus-See geschützten, sehr sicheren Weg von Pskow nach Petersburg geschaffen. m.

Rechtspflege.

— **Verkehrsgefährliche Aufstellung eines Fahnenmastes auf einem Bahnhof.** Haftung der Bahn gegenüber dem verletzten Reisenden aus Transportvertrag. Urteil des Reichsgerichts vom 10. Oktober 1916. Aktenzeichen VII 178/16.

Zu den vertraglichen Pflichten der Eisenbahn, die aus dem mit dem Reisenden durch Lösung der Fahrkarte abgeschlossenen Beförderungsvertrag folgen, gehört es auch, für einen sicheren und ungefährdeten Weg vom Bahnsteig nach dem Ausgang des Bahnhofs zu sorgen. Liegt in dieser Beziehung eine Fahrlässigkeit der Vertreter, Beamten oder Hilfspersonen der Eisenbahn vor (auch für Verschulden der letzteren haftet die Bahn nach § 278 BGB.), so ist sie für einen dadurch verursachten Unfall eines Reisenden schadenersatzpflichtig. Die Aufstellung eines Fahnenmastes an ungeeigneter, verkehrsgefährlicher Stelle des Bahnhofs kann ebenso wie die unsachgemäße Art und Weise dieser Aufstellung der Eisenbahn als Verschulden anzurechnen sein. Anderseits ist es natürlich auch Pflicht des Reisenden, seinerseits gehörig vorsichtig sich auf dem Bahnhofe zu bewegen und auf Hindernisse Obacht zu geben. Hierzu interessiert folgender jetzt vom Reichsgericht entschiedener Streitfall:

Die Ehefrau des Rittmeisters F. aus Oberlahnstein war am 15. November 1914, abends gegen 7½ Uhr, mit dem Zuge von Darmstadt auf dem Bahnhof Auerbach a/Bergstraße angekommen. Auf dem Wege nach dem Ausgange des Bahnhofs hielt sie, da es stark regnete, den Kopf etwas nach vorn gesenkt. Dabei lief sie gegen eine dort stehende Fahnenstange, die sie nicht bemerkt hatte, und stieß mit der linken Kopfseite so heftig an die Kante einer zur Befestigung des Mastes an diesem angebrachten Eisenschiene, daß sie eine schwere Kopfverletzung (Schädelbruch) erlitt. Sie verlangt mit der vorliegenden Klage vom Eisenbahnfiskus Schadenersatz, u. a. eine jährliche Rente von 3500 *M.*

Das Landgericht Mainz hat den Beklagten im vollen Umfange, das Oberlandesgericht Darmstadt in Höhe von zwei Dritteln dem Grunde nach zum Schadensersatz verurteilt. Zur Begründung führt das Oberlandesgericht aus: Ein Eisenbahnbetriebsunfall, für den der Beklagte nach dem Reichshaftpflichtgesetz einstehen müßte, liegt nicht vor, da für die Klägerin objektiv keine besondere Eile geboten war und der Unfall nicht mit einem Betriebsvorgang in Zusammenhang steht. Die Klägerin kann ihren Schadensersatzanspruch vielmehr auf den Beförderungvertrag stützen. Dieser Klagegrund aber schlägt durch. Es muß ein Verschulden des Beklagten hinsichtlich seiner aus dem Beförderungsvertrag folgenden Verpflichtung, den angekommenen Reisenden einen sicheren Ausgang von der Aussteigestelle des Zuges nach dem Bahnhofsausgang zu gewähren, angenommen werden. Und zwar nicht nur bezüglich der Art und Weise der Befestigung des Fahnenmastes, sondern auch bezüglich des Ortes seiner Aufstellung. Auf dem Bahnhof Auerbach herrscht ein sehr lebhafter Verkehr, es verkehren an Sonntagen dort Tausende von Reisenden. Allgemein wird der Weg nach dem Ausgang von den Reisenden über die linke Seite des Bahnhofs gewählt, wie auch die Klägerin gegangen ist. Es ist nicht recht begreiflich, wie der Beklagte dazu gekommen ist, gerade dort, an einer sehr stark benutzten Stelle, den Fahnenmast aufzustellen, obwohl keinerlei Notwendigkeit für die Wahl dieses Platzes hierzu vorlag; der Mast hätte ebensogut an einer anderen weniger benutzten Stelle stehen können. Der Mast war befestigt durch zwei Eisenbahnschienen, die in Kopfhöhe gerade abgeschnitten waren. Das war besonders gefährlich, da sich an den scharfen Kanten der Schienen leicht jemand verletzen konnte. Bei Anwendung gehöriger Aufmerksamkeit hätten die Vertreter des Beklagten die durch den Mast drohende Gefahr erkennen müssen. Der Beklagte haftet daher nach den Grundsätzen des Vertragsrechtes für den Schaden der Klägerin. Andererseits trifft aber die Klägerin selbst ein Mitverschulden an dem Unfall. Der Mast war trotz der Dunkelheit erkennbar. Die Klägerin ist aber mit vorgebeugtem Kopfe zu rasch gegangen, ohne dabei genügend Obacht auf den Weg zu geben. Diese Fahrlässigkeit der Klägerin hat zur Folge, daß sie einen Teil ihres Schadens, und zwar angemessener Weise ein Drittel, selbst tragen muß.

Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die vom beklagten Eisenbahnfiskus eingelegte Revision zurückgewiesen. K. M.-L.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrseinschränkung.

Vom 20. März 1917 ab bis auf weiteres wird der rechts der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg Stb. zwischen den Stationen Schloß Ballenstedt und Gernrode (Harz) gelegene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Gernrode (Harz) verwiesen.

Magdeburg, den 15. Januar 1917. (99)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar 1917 ab bis auf weiteres wird der links der Bahnstrecke Magdeburg Hbf. - Oebisfelde, zwischen den Stationen Rätzlingen und Oebisfelde gelegene Haltepunkt Bösdorf (Pr. Sa.) für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Rätzlingen verwiesen.

Magdeburg, 17. Januar 1917. (106)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Nach zwei schmerzlichen Verlusten aus unserem Kreise innerhalb der letzten Wochen wurde uns heute das Mitglied unserer Direktion, der

Königliche Regierungsrat

Herr **Hans Neumann**

nach kurzer Krankheit im Alter von 39 Jahren durch den Tod entrissen.

Mit reichen Geistesgaben ausgestattet, hat er das ihm übertragene Amt stets mit großem Geschick und außerordentlicher Pflichttreue verwaltet. Wir werden des zu früh Dahingeschiedenen stets in Ehren gedenken

Magdeburg, den 15. Januar 1917. (97)

Der Präsident und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter des Direktionsbezirks.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahngüterverkehr; besonderes Tarifheft für den Ausnahmetarif 6 (für Braunkohlen usw.)

Ab 20. d. M. wird Carlsburg als Empfangsstation in Abteilung B (für Sendungen von mindestens 20 t) aufgenommen.

Halle (Saale), 13. Januar 1917. (103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 II t für Papier.

Mit dem 31. März 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Januar 1917. (100)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr, Teil II. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden im Wechselverkehr mit den Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn die nach Kilometertariftabellen sich ergebenden Frachtsätze durch Zuschläge erhöht. Näheres enthält die am 2. Januar 1917 erscheinende Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Januar 1917. (91)
Königliche Eisenbahndirektion,

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 erhalten die an dem schmalspurigen Teil der Albtalbahn gelegenen Stationen Ettlingen - Holzhof, Herrenalb und Marxzell hinter den Dienstbeschränkungszeichen den Vermerk „Zu".

Ferner sind mit Gültigkeit vom 1. April 1917 im Ausnahmetarif s 14 für Baumwolle usw. die Frachtsätze für die Stationen Atzenbach, Schönau (Wiesental), Todtnau der süddeutschen Eisenbahngesellschaft um 1,5 Pf. für 100 kg zu erhöhen.

Hannover, den 17. Januar 1917. (107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1912 und Heft 2 vom 1. März 1911. Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Bekanntmachung (394) in Nr. 16 dieser Zeitung vom 24. Februar 1915 und jener (1029) in Nr. 60 dieser Zeitung vom 2. August 1916, wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende Februar 1917, erstreckt, letztgenannte Bekanntmachung jedoch nur betreffend den Frachtsatz „Duby (B. E. B.)-Bozen-Gries, Ausnahmetarif 6: 280 Heller für 100 kg" und die Berichtigung „des Ausnahmetarifs 6 Altkladno-Bozen-Gries, von 288 Heller auf 282 Heller".

Wien, am 12. Jänner 1917. (104)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Widerruf der Außerkraftsetzung des Lokalgütertarifes und Erhöhung desselben.

Die für Ende Januar 1917 angekündigte Außerkraftsetzung der vom 1. Januar 1915 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren, auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages I hierzu wird hiermit widerrufen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 gelangt derselbe Lokalgütertarif mit nachstehenden perzentuellen Erhöhungen zur Anwendung u. zwar:

1. die Frachtsätze der Gebührenberechnungstabellen für ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut, für die Ausnahmetarife 8a, 8b und 10 und für die Rubrik XII der Gebührenberechnungstabellen für die Exporttarife um 30 % (d. s. dreißig Prozent);

2. die Frachtsätze der Gebührenberechnungstabellen für gewöhnliches Eilgut für die Frachtstückgutklassen I und II, die Frachtwagenladungsklassen A, B und C, die Spezialtarife 1, 2 und 3, die Ausnahmetarife 1a, 1b, 2a, 2b, 2c, 3a, 3b, 3c, 3d, 4a, 4b, 4e, 4d, 5a, 5b, 6a, 6b, 7, 9a, 9b, 9c, 11, 16 und 18 sowie für die Rubrik I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XIII, E 9b und E 9c um 25 % (d. s. fünfundzwanzig Prozent).

3. der Minimaleinheitssatz und die Mindestgebühr des A. T. 17, die im Abschnitt VIII. Örtliche Gebühren und Bestimmungen unter A & B lit. a—r (einschließlich) ausgeworfenen Gebühren um 30 % (d. s. dreißig Prozent).

Die bei Ermittlung der so erhöhten Frachtsätze und der Örtlichen Gebühren des Abschnittes VIII sich ergebenden Bruchteile von Heller werden auf ganze Heller aufgerundet.

In diesen erhöhten Gebühren sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sowie die ungarische Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn auch diese bereits enthalten.

Die vorstehend genannten perzentuellen Erhöhungen von 25 (fünfundzwanzig) bezw. 30 (dreißig) Prozent gelangen auch für die Stationstarife der Südbahn und die Nachträge I und II hierzu zur Anwendung.

Wien, am 16. Januar 1917. (101)
Der kommerzielle Direktor.

---

a) Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).
b) Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
c) Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Zu a) bis c) Änderung bzw. Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Zu a) bis c). — Vom 1. Februar 1917 an sind in den Frachtsätzen der Tarife (samt Nachträge) die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag, rücksichtlich des Verkehres mit Fiume auch die ungarische Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn auch diese bereits enthalten.

Zu c) Dies gilt auch von den mittelst Kundmachung eingeführten Frachtsätzen.

Zu b) und c) Die in den Tarifen für Triest-Servola, Triest-S. Sabba und Triest-Zaule in Hellern angegebenen Überfuhrgebühren gelangen vom 1. Februar 1917 an mit einer Erhöhung von 30 % (dreißig Prozent) zur Anwendung.

Bei Ermittlung der neuen Überfuhrgebühren werden im Endergebnisse entfallende Bruchteile auf ganze Heller aufgerundet.

In den erhöhten Überfuhrgebühren sind die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag enthalten.

Wien, am 14. Januar 1917. (95)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Tarif, Teil I, Änderung der Tarifbestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 erhält im Tarif, Teil I, Abschnitt B, Artikel 17, Absatz (4), der Punkt I die folgende Fassung:

„I. die Fracht für die Eisenbahnbeförderung nach Triest oder Fiume einschließlich der österreichischen Frachtsteuer und des österreichischen Kriegszuschlages sowie der ungarischen Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahn-Kriegsteuer in Ungarn auch dieser;"

Wien, am 14. Januar 1917, S. B. Z. 418/C 1917. (94)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.
Erstreckung der Gültigkeit des außer Kraft gesetzten Tarifes, Teil II.

Die laut Kundmachung 1533 in der Nr. 95 dieses Blattes vom 2. Dezember 1916 (Seite 1075) mit Ende Januar 1917 erfolgte Außerkraftsetzung des Tarifes Teil II, tritt erst mit 15. Februar 1917 in Wirksamkeit. Dementsprechend bleibt auch die Kundmachung (373) in der Nr. 24 dieses Blattes vom 22. März 1916 bis einschließlich 14. Februar 1917 in Geltung.

Wien, am 14. Januar 1917. (93)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Triester Platzangelegenheiten. Änderung von in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" vorgesehenen Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1918 werden die nachstehend angeführten, in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" vorgesehenen Gebühren wie folgt geändert und zwar:

Seite	Punkt	Absatz	Bezeichnung der Gebühr	für	von (Kronen)	auf (Kronen)
15 u. 16	V—b	(1) u. (2)	Überstellungsgebühr	100 kg	0,08	0,11
				die Sendung	1,—	1,30
18	zu VI	(2)	Überstellungsgebühren für die Durchführung von nachträglichen Anweisungen des Absenders oder von Dispositionen des Empfängers	den Wagen	7,—	9,10
				„	12,—	15,60
				„	2,—	2,60
				„	6,—	7,80
28 u. 30 sowie 28 u. 31	Beilage A u. B	(8)	Überstellungsgebühr	„	4,—	5,20
		(12)	Rücküberstellungsgebühr	„	20,—	26,—
16 des Nachtrages I	B—1	(10)	Überstellungsgebühren für die Durchführung von nachträglichen Anweisungen des Absenders oder von Dispositionen des Empfängers	„	2,—	2,60
				„	6,—	7,80
				„	7,—	9,10
				„	12,—	15,60
				„	8,—	10,40
				„	11,—	14,30
33	C	(3)	Überstellungsgebühr	100 kg	0,05	0,07
33 u. 34	„	(4) u. (6)	Rücküberstellungsgebühr	den Wagen	20,—	26,—
33	„	(5)	Überstellungsgebühr	100 kg	0,07	0,10
35	D	a) Fußnote	Zuschlag zur Fracht	den Wagen	8,—	10,40

In den erhöhten Gebühren sind die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag bereits enthalten.

Wien, am 14. Januar 1917, S. B. No. 8475/C ex 1916. (96)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten k. k. Behörden und Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1917 werden im Verkehre mit Stationen der

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn

die Fahrpreise 2. und 3. Klasse um je 10 Pf. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Direktion der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in Eschershausen.

Hannover, den 14. Januar 1917. (105)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1917 treten im Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die für Fahrkarten 2. Klasse 10 bis 50 Pf., für Fahrkarten 3. Kl. 10 bis 30 Pf., für Fahrkarten 3./4. Kl. 05 bis 15 Pf., für Hunde 10 Pf. und für Expreßgut 4 Pf. für 10 kg betragen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Hannover, den 15. Januar 1917. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von 11 000 kg Leinölfirnisersatz, 4870 kg Terpentinöl auch Sangaöl oder gleichwertiger Ersatz, 1995 kg Sikkativ, 3275 kg Terebine und 4000 kg Deckenfirnis für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung Kaiser-Friedrich-Ufer 3 hierselbst eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 *M* in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Leinölfirnis usw. versehen bis zum 28. Februar 1917, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Die vorgeschriebenen Proben sind schon vor dem Eröffnungstermine und zwar bis zum 3. Februar 1917 abends an die Königliche Eisenbahndirektion Cöln, Kaiser-Friedrich-Ufer 3 (Zimmer 254) einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist bis 10. März 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1917. (98)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werkstattsmaterialien.
Verdingung für 1917 von:

Gruppe II: 82 000 kg Eisenguß Klasse I, 21 100 kg Tempergußeisen,

Gruppe III: 145 Stück Kolbenkörper aus Flußstahlguß, 5200 kg Rund- und Vierkantstahl,

Gruppe XI: 480 qm Eisendrahtgewebe, 130 Mille Polsternägel, 500 Mille Schloßnägel, 1600 kg verzinkte Schloßnägel, 2450 Schmierkissengestelle, 157 000 eiserne Unterlagsscheiben.

Gruppe XIII: 6000 Griffe aus Holz oder Papiermasse, 11 700 Werkzeugholzhefte, 3535 Stangen zu Hebebäumen, 11 800 fertige Hammerstiele.

Gruppe XVI: 420 kg gemahlener Bimsstein, 430 kg Borax, 400 kg blausaures Kali, 610 kg Tischlerleim, 1350 Kilo Salmiakgeist, 2490 kg Salzsäure, 350 kg Schellack, 300 Stück Waschschwämme,

Gruppe XVIIa: 2700 kg brauner Haarfilz, 4000 Stück Filzdichtungsringe, 1200 m Filzmäntel mit Papiereinlage, 3300 Tafeln grauer Pappe, 200 kg Schmirgel, 20 000 Bogen Glaspapier u. Schmirgelpapier, 5400 hölzerne Dichtungsringe, 100 Stück Graphitschmelztiegel.

Gruppe XVIIb: 304 000 kg Chamottesteine für Lokomotiven.

Gruppe XXI: 8180 qm klares Glas, 160 Tafeln belegtes Spiegelglas, 10 950 Stück Glasglocken.

Gruppe XXII: 3500 kg gewebte Treibriemen,

Gruppe XXIII: 3000 Stück Petroleum-Rundbrenner, 2900 Stück Flachbrenner, 200 Stück Reflektore.

Öffnung der Angebote am 26. Februar 1917, vormittags 9 Uhr. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien" bis zum Termin zahlfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsbedingungen können im Zentralbureau Posen O. 1, Luisenstraße 10, Zimmer 54, eingesehen oder, soweit der Vorrat reicht, gegen Einsendung
- von 0,50 *M* für die Gruppen II, XIII, XVI, XXII und XXIII,
- von 0,60 *M* für die Gruppen III, XVIIb und XXI,
- von 0,70 *M* für die Gruppe XVII a,
- von 0,90 *M* für die Gruppe XI,

von da bezogen werden (Einsendung des Geldes in bar ohne Bestellgeld).

Zuschlag bis 19. März 1917.

Posen, im Januar 1917. (102)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 7. | 24. Januar 1917. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage des dreibegriffigen Vorsignals.

In den bisherigen Erörterungen über Einführung eines Vorsignals mit drei Signalbegriffen in dieser Zeitung (insbesondere Martens, Jahrg. 1911, Nr. 75 und Cauer, Jahrg. 1915, Nr. 101, ferner Jahrg. 1916, Nr. 10 und 47) wird ein wesentlicher Mangel der bisherigen Signalbilder 9 und 10 (Tagsignale) des Signalbuchs nicht behandelt. Es ist dies die Gleichheit des Schattenrisses beider Bilder bei der Betrachtung von hinten und von vorn. Der Mangel wirkt störend auf das Signalbild der Strecke, sobald Gleise verschiedener Fahrrichtung und Strecken nebeneinander her verlaufen. Dieser Fall

1 2 3 4

Abb. 1.

a b c d

Abb. 2.

ist häufig vor Bahnhöfen und mehreren einmündenden Strecken und die Regel bei der Verdoppelung der Gleispaare auf schwerbelasteten Strecken, wie sie in immer größerem Maße zurzeit durchgeführt wird.

Zur Erläuterung mögen die Abb. 1, 2 und 3 dienen. Der Lokomotivführer eines auf Gleis 2 (Abb. 1) verkehrenden Zuges sieht das für ihn geltende Vorsignal in Warnstellung (Signal 9) wie in Abb. 2a oder 3a dargestellt, der Lokomotivführer eines auf Gleis 3 verkehrenden Zuges wie in Abb. 2b oder 3b dargestellt. Der Unterschied besteht in einer Farbenwirkung der Vorsignalscheibe und der Merktafel. die im ersten Fall signalgelb und schwarz-weiß, im zweiten beide schwarz zeigen. Für Signal 10 fällt der Unterschied in der Farbwirkung der Scheibe fort (Abb. 2c d und 3c d). Bei dunklem Hintergrund und reinen Farbflächen genügen diese Merkmale zur Anzeige an den Lokomotivführer; ist das Vorsignal rauchgeschwärzt, wie meist in der Praxis, oder hängt es an einer Brücke, so daß der helle Himmel den Hintergrund bildet, oder treffen beide Umstände zusammen, so erkennt der Lokomotivführer zumeist nur den Schattenriß des Signals und nur die Streckenkunde

lehrt ihn, ob das Signal für Gleis 2 oder 3 (Abb. 1) gilt. Ganz besonders die Signalbilder Abb. 3 c und 3 d sind schwer zu unterscheiden, da die über der Scheibe befindliche Merktafel, deren Farbwirkung das einzige Unterscheidungsmerkmal ist, in der Regel vom hellen Himmelhintergrund überstrahlt wird, infolge ihrer Brückenlage rauchgeschwärzt ist und so nur als Schattenriß erscheint.

Es ist vorgeschlagen (Zeitschr. für das gesamte Eisen-

Jahrgang 1911 Nr. 75 dieser Zeitung, von Rosenfeld Nr. 10 und von Bremer und Borghaus in Nr. 47 des Ja ganges 1916 dieser Zeitung erfüllen die Forderung Unsymmetrie aller Signalbilder nicht.

Der Flügel würde zugleich die Möglichkeit der Darstellu von drei Signalbegriffen mit nur einem bewegten Signal bieten. Die Notwendigkeit der Einführung eines dreibeg figen Vorsignals ist von so vielen Seiten anerkannt,

Abb. 3.

bahnsicherungswesen 1916, Seite 1—7), die Vorsignalbrücken mit einer Lichthöhe von 6600 mm über Schienenoberkante zu versehen, so daß das Vorsignal über das zugehörige Gleis gerückt werden kann. Die Maßregel ist als Behelf zu begrüßen, kann aber keine endgültige Regelung der Frage darstellen. Denn einmal gibt der Vorschlag keine Lösung für die in Abb. 2 a—c dargestellten Verwechslungsmöglichkeiten, zweitens ist das Vorsignalbild einer derartig erhöhten Brücke nur dann klar, wenn zufällig zwei Vorsignale entgegengesetzter Richtung an einer Brücke anzubringen sind (siehe Abb. 4). Es wirkt dann ein Vorsignal als Merkzeichen für das andere. Trägt dagegen die Brücke nur das Vorsignal einer Richtung, so wird der Lokomotivführer bei der Unterscheidung der Signalbilder Abb. 3 a und 3 b oder 3 c und d nur durch die verhältnismäßig geringe Seitenverschiebung

Abb. 4.

der Vorsignale an der Brücke unterstützt. Diese ist aber bei 4 m Gleisabstand auf etwa 80—90 cm, von der Mitte der Gleise 2 und 3 gerechnet, beschränkt, weil nach den Ausführungsbestimmungen zum Signalbuch Nr. 53 das Vorsignal auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise erscheinen soll und bei näherem Heranziehen an die Gleisachse auf weniger als etwa 1,10 m das Vorsignal dem Lokomotivführer eines auf dem zugehörigen Gleise verkehrenden Zuges nicht mehr als rechtsstehend erscheinen würde.

Eine Beseitigung dieser Mißstände scheint nur durch die Einführung eines unsymmetrischen Tagsignalbildes für die Signale 9 und 10 erreichbar zu sein und dies wieder ist durch Anwendung des Flügels für alle zu zeigenden Signalbegriffe am einfachsten zu erreichen. Die Vorschläge von Martens in

sie hier nicht weiter erörtert zu werden braucht. Nach d Ergebnissen des Betriebes der auf 700 m vom Hauptsig abgerückten Doppellichtvorsignale ist aber die Zuführu von weiteren bewegten Teilen zur Darstellung des dritt Signalbegriffs bedenklich, da bereits bei den jetzigen S nalen infolge der schwerbelasteten langen Drahtzüge sell bei guter Unterhaltung zweifelhafte Signalbilder und Schw gang der Signalhebel eine häufige Erscheinung sind.

Das von Martens in der Abhandlung: Grundlagen des Eis bahnsignalwesens (Wiesbaden 1909) vorgeschlagene dreil

Abb. 5.

griffige Vorsignal entspricht der oben aufgestellten For rung der Unsymmetrie, der wagerechte Flügel für die Wa stellung hat jedoch vielfach zu Bedenken Anlaß gegeb Man kann zweifelhaft sein, ob diese Bedenken berecht sind, wenn dem Vorsignalflügel eine vom Hauptsignalflü genügend abweichende Umrißform und Größe gegeben wi Jedenfalls sind Wünsche der Lokomotivführer in No amerika und England, wo das Flügelvorsignal allgemein v wendet wird, auf bessere Kennzeichnung des Tagesvorsign bildes nicht bekannt geworden, obgleich den Lokomotivfüh hier wie dort die gleiche strafrechtliche Verantwortung Verwechslung des Hauptsignals mit dem Vorsignal wie uns trifft.

Trotzdem wäre wegen der jetzigen Gewöhnung unser

komotivführer an durchaus abweichende Vor- und Hauptnalbilder bei der Einführung eines neuen Vorsignals Vorht geboten. Dieser kann Rechnung getragen werden in Beibehaltung der jetzt gebräuchlichen Merktafel für Vornale und in der Wahl der Schrägabwärtslage des Flügels

a b c

Abb. 6.

a b c

Abb. 7.

r Warnstellung. Für die übrigen zwei Begriffe bliebe die ge „schrägaufwärts" und „senkrecht aufwärts". Das letztnannte Signalbild ist das in neuerer Zeit auf nordamerinischen Bahnen allgemein übliche für „freie Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit". Es steht, wie bei Gegenheit von Lokomotivfahrten in Nordamerika festgestellt ırde, an Fernsichtbarkeit und Auffälligkeit in keiner Weise n Schräglagen des Flügels nach, sobald die in der Abb. 5—7 gedeutete Lage der Drehachse des Flügels gewählt wird. ese liegt nämlich etwa 15 cm seitlich der senkrechten Masthse, so daß der senkrecht gestellte Flügel mit seiner Mittelie um dasselbe Maß gegen die Mittellinie des Mastes verzt erscheint und auch bei hängenden Masten (Abb. 7) in eser Lage als Schattenriß gegen den Himmel erblickt wird.

Ein nach diesen Richtlinien ausgebildetes Vorsignal würde als freistehendes Signal die in Abb. 5 a, b, c, als Brückensignal die in Abb. 6 a, b, c oder 7 a, b, c dargestellte Form haben. Die jetzt gebräuchliche Merktafel für Vorsignale ist bei diesen Bildern als Kennzeichen der Vorsignale beibehalten, ähnlich der von Martens angegebenen festen Scheibe. Sie hat dieser Scheibe gegenüber den Vorzug allgemeiner Bekanntheit und im Betriebe durchaus bewährter Fernsichtbarkeit. Der Flügel ist fischschwanzähnlich ausgeschnitten. Die Vorderseite kann die jetzt gebräuchliche gelbe Vorsignalscheibe (Signalgelb) zeigen, etwa mit schwarzweißem Querstrich zur Erhöhung der Auffälligkeit bei dunklem Hintergrund, entsprechend dem jetzigen schwarzweißen Rand der Scheibe.

Ob das Brückenvorsignal über der Brücke mit stehendem Mast (Abb. 6 a, b, c) oder unter der Brücke mit hängendem Mast in Anlehnung an das bisherige Brückenvorsignal ausgeführt wird (Abb. 7 a, b, c), ist unwesentlich für das Signalbild. Die Entscheidung hierüber bliebe ebenso wie die Größe des Flügels, die jedenfalls geringer als die des jetzigen Hauptsignalflügels sein kann, praktischen Versuchen vorbehalten.

Das durchaus bewährte Nachtsignalbild des Signalbuches, für Signal 9 doppelgelb und für Signal 10 doppelgrün, wäre beizubehalten; für den dritten Signalbegriff: „Vorbereitung auf Fahrt mit verringerter Geschwindigkeit am Hauptsignal" ergibt sich, wie bereits Martens und andere vorgeschlagen haben, folgerichtig grün und gelb.

Hannover. Dempwolff, Reg.-Baumeister.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichssenbahnamt hat unterm 12. d. M. einige Änderungen der ımmern I a, I b und I e der Anlage C zur Eisenbahn-Verhrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntıchung in Nr. 10 des Reichs-Gesetzblattes vom 18. d. M. rvor.

— **Anstellungsverhältnisse, Versicherung und Versorgung s im Feldeisenbahndienst verwendeten Eisenbahnpersonals.** e hierüber vom preußischen Kriegsministerium neu ausgebenen Bestimmungen enthalten nach einer Mitteilung in r „Dtsch. Eisenbahnbeamten-Ztg." außer allgemeinen Richtiien über die Beleihung mit Beamtenstellen usw. Einzelstimmungen über die Versicherung und Versorgung des Beıten- und des Arbeiterpersonals sowie über die Anmeldung n Versorgungsansprüchen seitens des Personals. Nach esen Bestimmungen übernimmt die Heeresverwaltung die ırsorge für erkranktes Personal. Die im Feldeisenbahnenst mit Beamtenstellen auf Widerruf wirklich beliehenen Personen erhalten Versorgungsgebührnisse nach Maßgabe des Offizierspensionsgesetzes, die zu den Personen der Unterklasse des Soldatenstandes zählenden Feldeisenbahnbediensteten dagegen solche nach dem Mannschaftsversorgungsgesetz und dessen Ergänzungen. Hinterbliebenengebührnisse aus Heeresfonds werden nach dem Militärhinterbliebenengesetz vom Jahre 1907 geregelt. Die im Feldeisenbahndienst verwendeten militärpflichtigen Eisenbahnarbeiter sind als Personen des Soldatenstandes gemäß § 1235 Ziff. 2 der Reichsversicherungsordnung versicherungsfrei und genießen die Wohltaten des § 1393 R. V. O. Da die Fürsorge für erkrankte Arbeiter des Feldeisenbahndienstes gleichfalls von der Heeresverwaltung übernommen wird, haben diese gegebenenfalls Anspruch auf Lazarettbehandlung und entsprechende Barabfindung während der Krankheit. In dem die Anmeldung von Versorgungsansprüchen regelnden Abschnitte der neuen Bestimmungen werden die Stellen bezeichnet, an die etwaige Versorgungsansprüche des im Feldeisenbahndienst tätig gewesenen Personals oder deren Hinterbliebener zu richten sind.

— **Einschränkung der Bauarbeiten an der Nord-Südbahn in Berlin.** Im Interesse der Erübrigung von Arbeitskräften und Rohmaterial ist von den zuständigen Behörden die Einschrän-

kung der Bauarbeiten an der Nord-Südbahn gefordert worden. Das Kriegsamt hat nunmehr als oberste zuständige Behörde dahin entschieden, im allgemeinen die Strecken fertigzustellen, die im Grundwasser liegen und bereits in Angriff genommen worden sind. Die Weiterführung der Arbeiten an diesen in das Grundwasser hinabreichenden Bauabschnitten ist notwendig, weil durch eine Unterbrechung die bereits vollendeten Arbeiten gefährdet werden würden. Von der durch die Friedrichstraße führenden, noch nicht fertiggestellten Strecke der Nord-Südbahn soll der Teil von der Weidendammer Brücke ab bis zum Hotel Atlas, einschließlich der Unterfahrung der Stadtbahn, weitergebaut werden. Ferner soll die im Bau schon weit vorgeschrittene Strecke zwischen Französische und Kochstraße vollendet werden, während der südliche Teil der Friedrichstraße vorläufig so bleiben soll, wie er augenblicklich ist. An der Unterfahrung der Spree an der Weidendammer Brücke soll ebenfalls bis zur Vollendung weitergebaut werden, da die Einstellung der Arbeiten nach Beendigung des ersten (nördlichen) Bauabschnittes ganz besonders langwierige und kostspielige Arbeiten bei der Wiederaufnahme nötig machen würde. Endlich soll noch der Bau der Unterfahrung des Landwehrkanals einschließlich der beiden Rampen, also die Strecke vom Hause der Belle-Alliance-Straße 2 bis an die Stelle zwischen den beiden Gebäuden des Halleschen Tores fortgeführt werden.

Österreich.

— **Der neue Personentarif der Staatsbahnen.** Die Notwendigkeit der Erschließung neuer Einnahmequellen für den Staat hat auch zu einer Erhöhung des Personentarifs der Staatsbahnen geführt, welche mit 1. Februar 1917 in Wirksamkeit treten wird. Die zu erzielenden Mehrerträgnisse setzen sich aus zwei Punkten zusammen: aus einer steuertechnischen, nämlich der durch Kaiserliche Verordnung erfolgenden und auch den Privatbahnbetrieb treffenden Erhöhung der Fahrkartensteuer von 12 auf 20 Prozent (bei Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent, bei Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent), und aus einer verwaltungstechnischen, nämlich einer Erhöhung des Tarifs als solchen. In der äußeren Anordnung des Tarifs kommt diese Unterscheidung, der bisherigen Übung gemäß, nicht zum Ausdruck.

Bei der Erstellung des neuen Tarifs wurde selbstverständlich vor allem die Erzielung der notwendigen Mehreinnahmen als leitender Gesichtspunkt festgehalten, anderseits aber auch auf die tunlichste Vereinfachung des Abfertigungs- und Nachzahlungsdienstes gebührend Rücksicht genommen und getrachtet, die in der Gesamtwirkung notwendigerweise eintretenden Härten in Einzelheiten nach Tunlichkeit zu mildern. Den letzteren Erwägungen erscheint zum Beispiel schon in der äußeren Anordnung des Tarifs dadurch Rechnung getragen, daß die heute bis 400 Kilometer reichende erste Tarifstaffel auf 250 Kilometer zurückverlegt und sohin gleichzeitig eine Begünstigung des Fernverkehrs bewirkt wurde, die nicht nur der Fremdenverkehrsförderung zugute kommt, sondern auch geeignet ist, bestehenden Wettbewerben mit andern Verkehrswegen leichter zu begegnen.

Der kilometrische Einheitssatz der dritten Klasse Personenzug, welcher für den ganzen weiteren Aufbau des Tarifs von grundlegender Bedeutung ist, beträgt nunmehr 4,8 Heller gegen 3,5 Heller vordem und erfährt ab 251 Kilometer eine Kürzung um 25 Prozent, das ist auf 3,6 Heller. Der Schnellzugszuschlag hingegen wurde in der ersten Staffel nur mäßig gegen heute erhöht, in der zweiten Staffel sogar verbilligt und beträgt durchweg 25 Prozent.

Für das Klassenverhältnis ist in dem Bestreben nach größtmöglichster Einfachheit die Formel 1 : 1½ : 2½ gewählt und sohin bei beiden Zuggattungen und für alle Entfernungen der Fahrpreis für die zweite Klasse mit 1½ Fahrkarten dritter Klasse und jener für die erste Klasse mit der Summe der für die zweite und dritte Klasse entfallenden Fahrpreise festgesetzt.

Die Fahrpreisbildung für die einzelnen Verkehrsbeziehungen erfolgt bis 50 Kilometer so wie bisher kilometrisch, von 51 bis 100 Kilometer wurden, um die eintretenden, durch die übliche Berechnung der Fahrpreise jeder einzelnen Zone für das Zonenende im Nahverkehr besonders harten Erhöhungen zu mildern, halbe Myriameterzonen eingeführt und erst ab 101 Kilometer die heute schon bei 51 km beginnende Zoneneinteilung nach Myriametern beibehalten. Durch diese Art der Fahrpreisberechnung erscheint einem wiederholt in der Öffentlichkeit vorgebrachten Wunsch wenigstens im Nahverkehr Rechnung getragen.

Zur Veranschaulichung des neuen Tarifs mögen die folgenden Gegenüberstellungen dienen:

Gegenüberstellung der gegenwärtig geltenden und der barememäßigen Einheitssätze (Prinzip der fallenden Skala).

	Für die Person und das Kilometer					
	Personenzug			Schnellzug		
	III.	II.	I.	III.	II.	I.
	Heller (einschließlich Fahrkartensteuer)					
Entfernung 1 bis 250 Kilometer						
alt	3,5	5,5	9,0	4,62	7,26	11,88
neu	4,8	7,2	12,0	6,0	9,0	15,0
Unterschied	+ 1,3	+ 1,7	+ 3,—	+ 1,38	+ 1,74	+ 3,12
Entfernung 251 bis 400 Kilometer						
alt	3,5	5,5	9,0	4,62	7,26	11,88
neu	3,6	5,4	9,0	4,5	6,75	11,25
Unterschied	+ 0,1	— 0,1	—	— 0,12	— 0,51	— 0,63
Entfernung 401 bis 600 Kilometer						
alt	3,0	5,0	8,5	4,12	6,76	11,38
neu	3,6	5,4	9,0	4,5	6,75	11,25
Unterschied	+ 0,6	+ 0,4	+ 0,5	+ 0,38	— 0,01	— 0,13
Entfernung über 800 Kilometer						
alt	2,0	4,0	7,5	3,12	5,76	10,38
neu	3,6	5,4	9,0	4,5	6,75	11,25
Unterschied	+ 1,6	+ 1,4	+ 1,5	+ 1,38	+ 0,99	+ 0,87

Parallel mit der dargelegten Reform des allgemeinen Tarifes mußten auch die bisher im Tarif enthalten gewesenen Begünstigungen einer eingehenden Revision unterzogen werden. Vor allem erschien es notwendig, mit jenen Begünstigungen zu brechen, deren Weiterbestand aus dem Gesichtspunkte einer gleichmäßigen Belastung des Publikums nicht mehr gerechtfertigt gewesen wäre. Diese Erwägung und die seit langem mit den Zeitkarten gemachten ungünstigen Erfahrungen drängten zu einer Aufhebung des weitverzweigten Zeitkartensystems, die bereits mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1917 durchgeführt worden ist. Mitbestimmend war hierfür der Umstand, daß den deutschen Eisenbahnen die Einrichtung der langfristigen, mehr als einen Monat gültigen Zeitkarten durchaus fremd ist. In dem neuen Tarif werden nur mehr Streckenkarten, und zwar mit einer Zweiteilung, in solche mit Personenzugbenützung und solche für die Benützung aller Züge, aufgenommen erscheinen, wobei darauf Bedacht genommen ist, die Ermäßigung gegenüber dem regelmäßigen Tarif annähernd so zu gestalten wie bisher. Diese Karten werden für beliebige Entfernungen, und zwar im allgemeinen nur mit einmonatiger Gültigkeit, ausgegeben, um jedoch den Interessen der Wohnungsfürsorge auch auf eisenbahntarifarischem Gebiete entgegenzukommen, werden auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer Jahresstreckenkarten zur Ausgabe gelangen, welche eine 25 prozentige Ermäßigung der Monatskartenpreise aufweisen.

Die Arbeiterbegünstigung, und zwar sowohl die steuerfreien Arbeiterwochen- und Rückfahrkarten als auch die 50 prozentige Ermäßigung des regelmäßigen Tarifes für gemeinsame Fahrten und für Zwecke der Arbeitsvermittlung wurden beibehalten. Die Schülermonatskarten erfuhren in Würdigung ihres Zweckes eine nur mäßige Preiserhöhung. Von den sonstigen Maßregeln des neuen Tarifes ist noch die Vereinfachung der Begünstigung für Gesellschaftsreisen zu erwähnen.

Im Gepäckverkehr erstreckt sich die Reform — abgesehen von der zur Einführung gelangenden 20 prozentigen Verkehrssteuer — lediglich auf die bereits mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1917 durchgeführte Aufhebung der Musterkofferbegünstigung und auf die Erhöhung des Expreßguttarifes, entsprechend der gleichzeitig eintretenden Erhöhung der Eilgutsätze.

Die Aufhebung der Tarifbegünstigung für die Musterkoffer hatte ihren Grund — abgesehen von den Übelständen transportdienstlicher Natur — unter anderm auch darin, daß die ausländischen Bahnen diese Begünstigung, welche auf Grund der Handelsverträge auch den Angehörigen der Vertragsstaaten zugestanden werden mußte, selbst nicht kennen, Gegenseitigkeit daher nicht gegeben ist.

Die finanzielle Wirkung der Personen- und Gepäcktarifreform für den Staatsbahnbetrieb ist unter Zugrundelegung eines normalen Friedensverkehrs mit rund 40 Millionen Kronen aufs Jahr ermittelt worden. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Fahrkarten- und der Einführung der Gepäcksteuer dürfte sich aus dem neuen Personentarif der k. k. Staatsbahnen unter gleichen Voraussetzungen eine Mehreinnahme von jährlich rd. 60 Millionen Kronen ergeben.

— **Großer Eisenbahndiebstahl auf der Strecke Olmütz-Lublin.** Die „Nowa Reforma“ meldet: In der Expositur

der Österreichisch-ungarischen Bank in Lublin wurde nach den Feiertagen ein Riesendiebstahl aus einer großen Geldsendung, die in Olmütz abgesendet worden war, festgestellt. Aus der Geldsendung, welche zwei Millionen betrug, wurde auf der Strecke zwischen Olmütz und Lublin ein Teilbetrag von 600 000 K. gestohlen. Die Diebe müssen mit der Diensthandhabung ausgezeichnet vertraut gewesen sein. Die Untersuchung stellte fest, daß sie die Siegelabdrücke am unteren Teile des Pakets herunternahmen, von der Sendung 600 000 K., wahrscheinlich in Tausendkronenbanknoten, entwendeten, worauf sie die Siegel wieder anlegten. — Die Sendung lag während der Feiertage uneröffnet auf dem Lubliner Postamte, und erst später, als sie von der Expositur der Österreichisch-ungarischen Bank übernommen wurde, ersah man zur größten Bestürzung, daß das wertvolle Paket erbrochen und ein so hoher Betrag daraus entwendet worden sei. Der Diebstahl dürfte zwischen Krakau, wo die Sendung unberührt durchging, und Lublin ausgeführt worden sein. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Die Sendung, die von der Krakauer Filiale der Österreichisch-Ungarischen Bank an die Lubliner Zweigstelle geschickt wurde, bestand ausschließlich aus Banknoten und enthielt kein Hartgeld.

— **Ein österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe.** Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg richtet eben gemeinschaftlich mit dem Elbeverein in Aussig an die wichtigsten öffentlichen Körperschaften und Vereinigungen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, die an der Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe beteiligt sind, ein Rundschreiben, in welchem sie eingeladen werden, zu einer Zweckvereinigung zusammenzutreten. Dieser soll die Aufgabe zufallen, die Bedeutung festzustellen, welche dem Elbe-Donau-Oder-Kanal als der kürzesten und billigsten Verbindung des Südostens mit dem Norden Europas für Mitteleuropa im allgemeinen und für die von dieser Wasserstraße durchzogenen Gebiete im besonderen zukommt, die öffentliche Meinung, die Behörden und gesetzgebenden Körperschaften über die Wichtigkeit und Notwendigkeit dieses Großschiffahrtsweges aufzuklären und endlich die Pläne, die Bau- und Betriebskostenrechnung für ihn zu prüfen und so die zweckmäßigste Linienführung zu ermitteln. Der Arbeitsausschuß soll von vornherein an keine starren Formen gebunden werden, um seine volle Beweglichkeit und Handlungsfähigkeit zu gewährleisten und wird daher als freie Vereinigung gebildet werden. Die Kosten der Geschäftsführung werden durch Umlegung auf die dem Ausschusse angehörenden Körperschaften gedeckt. Die Vorschläge der Reichenberger Kammer erfolgen, wie sie hervorhebt, im vollen Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen im Deutschen Reiche. Dort wird eine dem gleichen Zweck dienende Körperschaft, wahrscheinlich in der Form eines eingetragenen Vereins, gebildet werden, welche ihre Tätigkeit in ununterbrochener Berührung mit dem österreichischen Arbeitsausschusse entwickeln soll. Zu diesem Zwecke wird eine gegenseitige Vertretung in den beiden Vereinigungen vorgesehen. Außerdem wird aus den beiden Körperschaften ein gemeinsamer Ausschuß gebildet werden, welcher dafür Sorge tragen wird, daß jene ihre Arbeit nach gleichen Grundsätzen verrichten und das doppelte Arbeit vermieden wird. Eine Reihe von Beitrittserklärungen sind der Reichenberger Kammer bereits zugegangen. Es kann wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, daß auf diesem Wege dem Zustandekommen der Wasserstraßen von der Donau über die Oder zur Elbe wirkungsvolle Dienste werden geleistet werden können.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 11. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der Königlich Bayerischen Staatsbahnen stehende Lokalbahnstrecke Schongau-Peißenberg — 15,497 km — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Schließung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Februar d. J. ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Jerxheim-Nienhagen b. Halberstadt zwischen den Stationen Dedeleben und Badersleben gelegene Bahnhof IV. Kl. Vogelsdorf für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren geschlossen werden. Dieser Verkehr wird ncah den benachbarten Bahnhöfen Dedeleben und Badersleben verwiesen. Vom gleichen Tage ab wird bis auf weiteres auch der an der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Oebisfelde zwischen den Stationen Rätzlingen und Oebisfelde gelegene Haltepunkt Bösdorf (Pr. Sa.) für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Rätzlingen verwiesen; ferner wird vom 20. März d. J. ab bis auf weiteres der an der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg Stb. zwischen den Stationen Schloß Ballenstedt und Gernrode (Harz) gelegene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen und dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Gernrode (Harz) verwiesen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Hannsdorf-Wichstadtl-Lichtenau gelegene bisherige Personenhaltestelle Rothfloß ist am 15. Januar d. J. für den beschränkten Güterverkehr eröffnet worden. Von der Auf- und Abgabe in Rothfloß bleiben ausgeschlossen: Eil- und Frachtstückgüter, deren Gewicht 100 kg für das Stück überschreitet, explosive Gegenstände, lebende Tiere und solche Güter, zu deren Verladung oder Ausladung besondere Vorrichtungen nötig sind.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 10 vom 12. Januar d. J. an die Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1916 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 17. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Ab 1. Februar 1917 bis auf weiteres wird der rechts der Bahnstrecke Braunschweig Hbf. - Magdeburg Hbf. zwischen den Stationen Braunschweig Ost und Weddel gelegene Haltepunkt Grüner Jäger für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Magdeburg, 17. Januar 1917. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Ladefristen.

Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von den Preußischen Staatsbahnen mit dem 15. ds. Mts. eingeführte Erhöhung der Wagenstandgelder wird für den Bereich der Brohltal-Eisenbahn mit Wirkung vom 22. ds. Mts. ab durchgeführt.

Cöln, den 13. Januar 1917. (110)
Der Vorstand.

3. Verkehrseinschränkung.

Vom 1. Febr. 1917 ab bis auf weiteres wird der links der Bahnstrecke Jerxheim-Nienhagen b. Halberstadt zwischen den Stationen Dedeleben und Badersleben gelegene Bahnhof IV. Kl. Vogelsdorf für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren geschlossen werden.

Magdeburg, 17. Januar 1917. (115)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II vom 1. Januar 1911.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze für alle Wagenladungsklassen von 5 t und

darüber (normale Tarifklassen und Ausnahmetarife) um **2 Pf.** für 100 kg zu Gunsten der k. württembergischen Staatseisenbahnen erhöht.

München, den 15. Januar 1917. (127)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 2, 6, 8, 13, 15, 16, 18 und 19.
Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Teil II, Hefte 3 und 4.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen sämtliche Frachtsätze für Wagenladungen von 5 t und darüber um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

München, den 17. Januar 1917. (119)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913 und Heft 6 vom 1. Mai 1914.
Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit Stationen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen sämtliche Frachtsätze für Wagenladungen von 5 t und darüber um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

München, den 17. Januar 1917. (118)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. trst. vom 1. Dezember 1906.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden sämtliche Frachtsätze für die Stationen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

München, den 17. Januar 1917. (117)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze für Wagenladungsgüter aller Art durch Festsetzung eines Zuschlags im Abschnitt F III A um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Stuttgart, den 18. Januar 1917. (116)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Sächsische Ausgabe.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Thomasschlacken u. Thomasschlackenmehl sowie für Kalisalze, rohe (s. I 1 B b) des Warenverzeichnisses) bis auf weiteres die 20 %ige Frachtermäßigung nur unter der Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen gewährt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, im Januar 1917. (109)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. wird die Vorbemerkung 10 (Verkehr mit Stationen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen) ergänzt und zum Teil geändert.

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 18. Januar 1917. (108)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 wird bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, ein neuer Ausnahmetarif S 7 b für Steingut zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien zwischen den pfälzischen Stationen Saargemünd, Scheidt b. St. Ingbert, und den Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Saßnitz Hafen, Stettin, Warnemünde und Wismar eingeführt.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 17. Januar 1917. (114)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

In den Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen werden auf Seite 42 unter E 3 die Worte „oder mit anderen Stoffen, ausgenommen edle Metalle, überzogen“ gestrichen.

Karlsruhe, den 16. Januar 1917. (125)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 r für Baustoffe usw. nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 wird die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn im Geltungsbereich nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Januar 1917. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 werden die Stationen Hoyer, Husum und Niebüll als Versandstationen in die Ausnahmetarife S 18 und S 18 d einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Januar 1917. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, (Tfv. 1).

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen in Kraft:

I. Leere Privatkesselwagen dürfen abweichend von der Ausführungsbestimmung IV (3) zu § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, zur Beförderung als Eilgut angenommen werden, wenn sie zur Beladung gesandt werden sollen oder nach Entladung zurückgesandt werden und diese Beförderungsart nach den Betriebsverhältnissen angängig ist. Für die eilgutmäßige Beförderung wird an Fracht 0,07 ℳ für die Achse und das Tarifkilometer sowie 2 ℳ Abfertigungsgebühr für die Achse erhoben.

II. Binitrochlorbenzol wird zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen.

Berlin, den 20. Januar 1917. (121)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zum Gemeinsamen Anhang 4 (Stationstarif) Nachtrag 2. Preis 5 Pfennig.
2. Zu Heft B I (Teilhefte B I 2—17, 19, 21—23) Nachtrag 3. Preis für die Gesamtausgabe 10 Pfennig.
   Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
3. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 3. Preis für die Gesamtausgabe 30 Pfennig.
   Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Nebenbahn Bartenstein-Heilsberg,
b) Änderungen und Ergänzungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde,
c) Neue Stationen,
d) Sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen gelten vom 1. April 1917, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt in den Nachträgen angegeben ist.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Januar 1917. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw. Heft 2 (Süddeutschland), gültig vom 1. August 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Teilfrachtsätze der Schnittafel b für die Artikel der Abteilung I und II im Verkehr mit Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, Seite 22 bis 29 und Seite 32 des Tarifs, durchweg um 2 Pf. für 100 kg zu Gunsten der k. württembergischen Staatseisenbahnen erhöht.

München, den 15. Januar 1917. (128)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif Basel S. B. B. & Basel St. Johann-Badische Staatsbahnen.

Mit sofortiger Wirkung bis Ende März 1917 gelten die Frachtsätze für Zucker im Ausnahmetarif Nr. 40 auch im Falle der Durchfuhr von Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Rheinau Hafen.

Karlsruhe, den 20. Januar 1917. (140)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Binnentarife der Nebenbahnen Mosbach-Mudau, Oberschefflenz-Billigheim und Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.

Vom 1. April 1917 ab werden die

Tarifsätze in den Eil- und Stückgutklassen um 5 Pf. und in den Wagenladungsklassen um 1 Pf. für 100 kg erhöht. Bei der Nebenbahn Oberschefflenz-Billigheim wird für die Überführung der Wagenladungen nach und von der Staatsbahn in Schefflenz außerdem eine Überführungsgebühr von 1 Pf. für 100 kg erhoben.

Karlsruhe, den 18. Januar 1917. (139)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft,
Betriebsdirektion.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.
Der Anhang wird auf den 1. April d. J. neu ausgegeben. Er enthält Frachterhöhungen, die auf den Ausgabetag des Anhangs in Kraft treten. Bis zum Erscheinen des Anhangs erteilt unser Verkehrsbureau über die Frachterhöhungen Auskunft.

Karlsruhee, den 19. Januar 1917. (132)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Zu T 5111. Gütertarif deutsche Bahnen - Prinz Heinrichbahn, Teil II vom 1. Januar 1915.
Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) — Klasse I —wird mit sofortiger Gültigkeit die Fassung der Ziffern 4 (Häcksel), 5 (Heu u. Stroh) und 9 b (Rüben) dem Rohstofftarif der innerdeutschen Tarife angepaßt.

Straßburg, den 16. Januar 1917. (133)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zu T 271. Elsaß-Lothr.-lux.-badischer u. pfälzischer Tierverkehr.
„Die Bestimmungen im Anhang II des Gem. Heftes (Nr. 200) über den Verkehr mit der Schweiz usw. gelten nicht mehr für den Tierverkehr. Die Bestimmungen des Anhangs III (Seite 6 des Nachtrags 9 zum Gem. Heft 200) gelten wie bisher auch für Tiersendungen."

Straßburg, den 18. Januar 1917. (134)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.
Vom 1. Februar 1917 ab werden 10 Stationen des Bezirks der Militär-Eisenbahndirektion 6 Brest-Litowsk und die deutschen Stationen Dittersdorf b. Chemnitz, Krappitz, Sebnitz und Vossowska in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 einbezogen. Außerdem treten Berichtigungen ein. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 19. Januar 1917. (135)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.
(8. E. 22/17.)

Niederschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr, Heft 1 vom 1. Oktober 1913.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Blütenau, Carlsburg und Gembitz des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 18. Januar 1917 (137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Die ermäßigten Sätze des vom 1. Februar 1914 eingeführten Ausnahmetarifs für Dienstkohlensendungen der Königlich sächsischen Staatsbahnen werden für die Rückvergütungsperiode Februar 1916 bis Ende Januar 1917 auch dann gewährt, wenn statt der vorgeschriebenen Jahresversandmenge von 100 000 t Dienstkohlen und Koks nur eine solche von 75 000 t nachgewiesen wird.

Breslau, den 18. Januar 1917. (138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913 und Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914. Mit Gültigkeit vom 10. April 1917 werden aufgehoben:

a) im Tarifheft 1

die Frachtsätze des Ausn.-Tar. 7 (Hopfen), 5 t und 10 t, des Ausn.-Tar. 10 (Korbwaren), 10 t; des Ausn.-Tar. 13 A b II (Obst, frisches, als Frachtgut, unverpackt); des Ausn.-Tar. 21 A (Flachs, roh, ungebrecht), 5 t; des Ausn.-Tar. 24 B 1 (Garne aus vegetab. Stoffen usw.), 10 t; des Ausn.-Tar. 47 B II (Oleomargarine) und 47 C (Margarine usw.); des Ausn.-Tar. 57 A (Wolle usw.), 10 t, 57 C (Krempelwolle usw.), 10 t und 57 D (Kunstwolle usw.), 10 t; des Ausn.-Tar. 93 D (Waffen usw.); des Ausn.-Tar. 95 B (Blech usw.) und 95 C (Messing usw.); des Ausn.-Tar. 101 I (landwirtschaftliche Maschinen usw.), 5 t; des Ausn.-Tar. 105 A (Bier); des Ausn.-Tar. 128 (Umzugsgut), 10 t; des Ausn.-Tar. 182 (Tabak), 10 t und des Ausn.-Tar. 190 A (Baumwolle) sowie die Ausn.-Tar. 40 (Holzstoff usw.), 48 (Öle usw.), 91 (Petroleum usw.), 98 (Zinn), 99 (Kupfer usw.); 109 (Wein), 172 (Hemlockextrakt usw.), 176 (Häute usw.), 179 (Fettsäuren), 180 (Palmöl usw.), 185 (Packleinen usw.) und 189 (Obst, getrocknetes);

b) im Tarifheft 2

die Frachtsätze des Ausn.-Tar. 7 (Hopfen), 5 t und 10 t; des Ausn.-Tar. 21 A (Flachs, roh, ungebrecht), 5 t; des Ausn.-Tar. 101 I und II (landwirtschaftliche Maschinen), 5 t; des Ausn.-Tar. 128 (Umzugsgut), 10 t; des Ausn.-Tar. 189 A (Obst, getrocknetes) und 190 A (Baumwolle) sowie die Ausn.-Tar. 98 (Zinn), 109 (Wein usw.), 176 (Häute usw.), 180 (Palmöl usw.) und 182 (Tabak).

Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II.

Dresden, den 20. Januar 1917. (141)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfr. 891. Schiffs- und Bahnverkehr über Regensburg. Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Umschlag in Regensburg, gültig vom 1. Oktober 1916.
Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden in der Schnittafel b die Teilfrachtsätze der Bahnfrachten der Abteilung I und II und dementsprechend auch die Gesamtfrachten im Verkehr mit Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, Seite 52 bis 62 des Tarifs, durchwegs um 2 Pf. für 100 kg zugunsten der k. württembergischen Staatseisenbahnen erhöht.

München, 15. Januar 1917. (129)
Tarifamt d. K. B. Staatseisenb. r. d. Rh.

Tfr. 930. Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Februar 1907.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 wird im Verkehr mit den k. württembergischen Staatsbahnstationen ein Zuschlag von 2 Pfg. für 100 kg zu den Frachtsätzen für Wagenladungen von 5 t und darüber eingeführt. Die Frachtsätze für die einbezogenen Privatbahnstationen werden von dieser Erhöhung nicht berührt.

Im Ausnahmetarif 2 (Baumwollwaren) sind sämtliche Frachtsätze der Abteilungen b und c um je 2 Pfg. zu erhöhen.

München, den 12. Januar 1917. (130)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.
Deutsch - schwedisch - norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
Am 1. April 1917 werden die Frachtsätze für Wagenladungen einschließlich der Ausnahmetarife und des besonderen Ausnahmetarifs für frisches Fleisch usw. von und nach allen württembergischen Staatsbahnstationen um 2 Pf. für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 19. Januar 1917. (142)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Bestimmungen über die Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse in einigen österreichischen Stationen.

Im Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. Februar 1914 für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen anderseits werden folgende Bestimmungen hiermit aufgehoben:

1. Auf Seite 257 sämtliche Bestimmungen unter „II" der Station Korneuburg.
2. Auf den Seiten 259/60 sämtliche Bestimmungen unter „a) bis e)" der Station Linz.
3. Auf Seite 265 bei der Station Pilsen der zweite Satz der Bestimmung für Pilsen-Skodewerk „Im Verkehr mit Pilsen—Skodewerk usw. bis anzuwenden".
4. Auf Seite 271 bei der Station Traisen der letzte Absatz der Bestimmungen „In allen Fällen usw. bis 50 kg."
5. Auf den Seiten 272/74 die Bestimmungen der Station Triest unter „b) Überfuhrgebühren und Wägegeld" sowie die Bestimmungen unter c) und e).
6. Auf Seite 297 sämtliche Bestimmungen der Station Pozsony-Ujváros.

Berlin/Wien, den 20. Januar 1917.
Königliche Eisenbahndirektion. (146)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.
Vom 1. April ab werden im Verkehr mit den Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn ein Zuschlag von 2 ℳ für jeden verwendeten Wagen

(und zwar auch bei Abfertigung nach den Stücksätzen) erhoben.

Erfurt, den 19. Januar 1917. (112)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lokal-Gütertarif, Teil II. Einführung von Nachträgen und neuen Anhängen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 treten folgende Nachträge in Kraft:

1. der Nachtrag VI zum Gemeinsamen Hefte;
2. der Nachtrag V zum Hefte 1;
3. der Nachtrag VII zum Hefte 2;
4. der Nachtrag VI zum Hefte 4;
5. der Nachtrag III zum Teil II (schmalspurige Linien).

In diesen Nachträgen erscheinen die Frachtsteuer sowie der Kriegszuschlag bereits berücksichtigt.

Der Nachtrag VI zum Hefte 4 enthält außerdem Änderungen und Ergänzungen.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1917, eingeführt:

a) Anhang zum Hefte 1;
b) Anhang zum Hefte 2;
c) Anhang zum Teil II (schmalspurige Linien).

In diesen Anhängen sind die Frachtsteuer sowie der Kriegszuschlag bereits berücksichtigt und in den Frachtsätzen eingerechnet.

Durch die Nachträge erscheinen in den Gebührenberechnungstabellen und Stationstarifen des Lokal-Gütertarifes Frachtsteuer und Kriegszuschlag nicht eingerechnet, daher sind diese Frachtsätze ab 1. Februar 1917 um die Frachtsteuer und den Kriegszuschlag zu erhöhen. Die hiernach der Frachtberechnung zugrundezulegenden Frachtsätze sind zu entnehmen:

1. hinsichtlich des Heftes 4, der diesem Hefte als Anlage (Nachtrag VI),
2. hinsichtlich aller übrigen Hefte, der dem Gemeinsamen Hefte als Anlage III (Nachtrag VI)

beigegebenen Umrechnungstabelle. In den auf Grund dieser Umrechnungstabelle sich ergebenden Frachtsätzen sind der Kriegszuschlag und die Frachtsteuer bereits enthalten.

In allen Gebührenberechnungstabellen und Stationstarifen des Lokal-Gütertarifes, in denen Frachtsteuer und Kriegszuschlag nicht eingerechnet sind, ist dieser Umstand durch eine besondere Bestimmung ausdrücklich hervorgehoben und auf die Umrechnungstabelle verwiesen. In allen anderen im Lokal-Gütertarife vorkommenden, der Steuer unterliegenden Gebühren (örtlichen Gebühren, Umwegsgebühren, Umladegebühren, Einheitssätzen, Mindestgebühren, Zuschlägen zu Frachtsätzen usw.) sind Frachtsteuer und Kriegszuschlag bereits eingerechnet.

Exemplare dieser Nachträge und Anhänge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von

ad 1 . . . . . . K. 5,10
ad 2 . . . . . . K. 0,60
ad 3 . . . . . . K. 2,50
ad 4 . . . . . . K. 1,20
ad 5 . . . . . . K 1,10
ad a) . . . . . K. 2,—
ad b) . . . . . K. 3,80
ad c) . . . . . K. 1,20

für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Januar 1917. (111)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 erscheint der Nachtrag V zum besonderen Tarifheft (Heft B) unserer Eisenbahn. Er enthält Erhöhungen der Beförderungspreise für den Personen-, Tier- und Gütertarif. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Nachtrages die Betriebs-Abteilung der G. m. b. H. Lenz & Co. in Breslau, Schweidnitzer-Stadtgraben 12.

Rawitsch, den 17. Januar 1917. (120)

Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personentarif Baden-Reichsbahn.

Am 1. April 1917 treten im Verkehr elsaß-lothringischer Stationen mit Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb Tariferhöhungen in Kraft, die sich in den Personenfahrpreisen meistens zwischen 5 bis 15 Pf. bewegen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 17. Januar 1917. (145)

Gr. Gen.-Dir. d. badischen Staatseisenb., zugl. namens d. beteiligt. Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Magdeburg im Etatsjahre 1917 erforderlichen 31 300 t Braunkohlenbriketts zur Zimmerheizung und 1000 t Braunkohlen zur Dampfkesselheizung sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße Nr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **22. Februar 1917, vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. März 1917. (144)

Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1917.

4850 kg Bindfaden bzw. Bindfadenersatz,
10 kg Plombenschnur, 200 Stück Bremsknüppel,
6500 Stck. Piassavabesen, 30 000 St. Reiserbesen,
43 600 m Lampendochte aus beschlagnahmefreien Stoffen,
150 kg Fadendochte, 1000 kg Schreibkreide in Stangen,
246 000 Stück Lampenzylinder, 200 Stück Lampenglocken,
2000 Stck. Schaugläser, 1000 kg Bindedraht, 110 000 kg gewöhnliche Holzkohlen und 2000 Tonnen Braunkohlenbriketts.

Eröffnung der Angebote am 17. Februar 1917, vormittags 10 Uhr.

Angebote sind zu dem angegebenen Termin an unser Rechnungsbureau in Posen O. 1, Luisenstraße 10, einzusenden.

Die Lieferungsunterlagen können in unserem Zentralbureau hier, Luisenstraße 10, Zimmer 54 eingesehen oder gegen Einsendung von 50 Pf. in bar (keine Briefmarken) von dort bezogen werden. Bestellgeld ist nicht einzusenden. Es ist genau anzugeben, für welche Materialien die Lieferungsunterlagen verlangt werden.

Posen, den 18. Januar 1917. (143)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3640 kg Schleiflack, 4230 kg Eisenlack, 495 kg Spirituslack und 12 000 kg Güterwagenlackfarbe für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei der Hausverwaltung hierselbst, Kaiser-Friedrich-Ufer 3 eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,00 ℳ bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: Angebot zur Lieferung von Lacken und Lackfarben versehen bis zum 10. Februar 1917 vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 10. März 1917 nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1917. (131)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

von 12 500 Stück Abziehbilder, 500 kg Kienruß, 28 250 kg gemahl. Kreide, 1450 kg Ocker, 470 kg Umbra, 11 050 kg Ölweiß für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei der Hausverwaltung hierselbst, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,00 ℳ bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Farben“ versehen **bis zum 15. Februar 1917, vormittags 10½ Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 15. März 1917, nachm. 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1917. (113)

Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattmaterialien für das Etatsjahr 1917 und zwar: Gruppe II Eisenguß 1. Kl. und Roststäbe, Gruppe IV Federlaschen und Bremswellenenden, Gruppe IX Lampenbrenner aus Eisenblech, sowie Gruppe XI Bolzen und Drahtgeflecht. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens bis zum Verdingungstermin am 16. Februar 1917, vormittags 11 Uhr, verschlossen und postfrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Zentralbureau, Maltheserstraße 13, Zimmer 269, aus, können auch von dort unter Angabe der Gruppe und des Materials gegen Einsendung von je 1 ℳ für die Gruppen IV und XI und 50 Pf. für die Gruppen II und IX (keine Briefmarken) bezogen werden. Eröffnung der Angebote im Verwaltungsgebäude, Zimmer 108.

Zuschlagsfrist bis 9. März 1917.

Breslau, den 16. Januar 1917. (136)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 8. 27. Januar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

40 Jahre bahnärztlicher Dienst bei den bayerischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1917 sind es 40 Jahre, seit im Bereiche der ›ayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrh. Netz) der bahnrztliche Dienst zur Einführung gebracht ist. In einer Entchließung des K. Staatsministeriums des K. Hauses und des ußern, dem damals die Staatseisenbahnen unterstellt waren, om 11. Januar 1877 war ausgesprochen, „daß Seine Majestät er König zu genehmigen geruht haben, daß das Institut der Bahnärzte mit dem laufenden Jahr für den gesamten Staatsbahnkomplex eingeführt und für dasselbe ein Betrag von n maximo 70 000 *M* für 1877 verwendet wird".

Da alle Vorbereitungen bereits getroffen waren, konnte ie Einrichtung mit dem 1. Februar 1877 bereits ins Leben reten. Zwar waren damals schon fast bei allen deutschen ahnverwaltungen seit längerer Zeit Ärzte als „Bahnärzte" erwendet. Die Gesichtspunkte, von denen diese Verwaltunen dabei ausgingen, waren jedoch wesentlich verschieden on denjenigen, welche bei der bayerischen Einrichtung maßebend waren. In den meisten Fällen bestand bei den aneren Verwaltungen nur ein Übereinkommen zwischen der erwaltung und den Ärzten, wodurch sich diese verpflicheten, entweder zu einer bestimmten ermäßigten Gebühr oder egen festes Gehalt die erkrankten Beamten und Bediensteten u behandeln. Die Aufstellung von Bahnärzten sollte also ier nur eine Unterstützung des erkrankten Personals erıöglichen und war meist in inniger Verbindung mit den u diesem Zwecke gegründeten Unterstützungskassen, zu enen jeder Beamte und Bedienstete einen bestimmten Beirag zu leisten hatte. Nur einige Verwaltungen, z. B. die . k. priv. österreichische Südbahn und die im Jahre 1875 erstaatlichten k. priv. bayerischen Ostbahnen, gingen dabei uch von dem Gesichtspunkte aus, durch eine einheitliche rganisation der bahnärztlichen Tätigkeit diese als einen besonderen Teil der Verwaltung einzufügen und zugleich n Beamten und Bediensteten die Wohltat der unentgeltchen Behandlung im Erkrankungsfalle zu gewähren. Aber ıch in diesen wenigen Fällen war die Organisation meist cht in das Einzelne durchgeführt und dem Verwaltungsörper nicht genügend angegliedert. Und hier setzte die inrichtung des bahnärztlichen Dienstes bei den bayerischen aatseisenbahnen ein, ausgehend von der Erkenntnis, daß für e Verwaltung nur dann aus der bahnärztlichen Tätigkeit der chtige Nutzen erwachsen könne, wenn sich diese einheitch in den Verwaltungsorganismus einfügt, da nur in diesem alle auf dem Gebiete der Gesundheitspflege und der Statistik n größerer Erfolg erzielt, für die Verwaltung ein körperlich ›ll taugliches Personal herangezogen und leistungsfähig erhalten und für das erkrankte Personal die beste ärztliche Hilfe geleistet werden kann.

Zu diesem Zwecke wurde das ganze Netz in eine bestimmte Anzahl von bahnärztlichen Bezirken eingeteilt und für jeden Bezirk ein an dessen Sitze wohnender Arzt als Bahnarzt auf Dienstvertrag angestellt. Die Aufgabe des bahnärztlichen Dienstes war nach den mit Gültigkeit vom 1. Februar 1877 erlassenen „Vorschriften für den bahnärztlichen Dienst bei den K. B. Staatseisenbahnen" und den „Vollzugsbestimmungen" hierzu eine mehrfache, nämlich:

a) in allen medizinischen und sanitätischen Angelegenheiten der Verwaltung zur Verfügung zu stehen,
b) bei allen auf der Bahn sich ereignenden Unglücksfällen Hilfe zu leisten und den Bahnbediensteten und ständigen Bahnarbeitern sowohl bei gewöhnlichen Erkrankungen, als bei Unglücksfällen ärztliche Behandlung angedeihen zu lassen,
c) das aufzunehmende Personal hinsichtlich seiner Tauglichkeit für den Eisenbahndienst, insbesondere hinsichtlich des Seh-, Hör- und Farbenunterscheidungsvermögens zu untersuchen,
d) bei Pensionierungen und Unterstützungen des Personals gutachtlich sich zu äußern.

Gleichzeitig wurden „bahnärztliche Kommissionen" gebildet zur Erstattung von Obergutachten in Fällen, in denen bahnärztliche Gutachten sich widersprechen oder sonst ein ärztliches Obergutachten notwendig ist. Die Leitung und Überwachung des gesamten bahnärztlichen Dienstes wurde einem der damaligen Generaldirektion der Verkehrsanstalten unmittelbar unterstellten Oberarzte übertragen.

Die freie ärztliche Behandlung wurde nach den Vorschriften vom 1. Februar 1877 allen Personen gewährt, denen auf der Bahn ein Unglück durch körperliche Verletzung zugestoßen ist, ferner sämtlichen nichtpragmatischen Bahnbeamten, Bediensteten und Bahnarbeitern, ausschl. der Bahnreparaturarbeiter. Die Familienangehörigen der Beamten, Bediensteten und Arbeiter waren dagegen nicht im Genusse freier bahnärztlicher Behandlung. Die Einrichtung lebte sich rasch ein, da Verwaltung und Personal bald ihren großen Nutzen erkannten. So kam es, daß während im ersten Jahre der Einrichtung die Ausgaben für den bahnärztlichen Dienst 69 355 *M* betrugen, sie im Jahre 1880 bereits auf rund 120 000 Mark angewachsen waren. Um der Tätigkeit der Bahnärzte, namentlich in der Eigenschaft als beratendes und begutachtendes Organ der Verwaltung, auch das entsprechende Gewicht zu verleihen, wurde ihnen mit Bekanntmachung des K. Staats-

ministeriums des K. Hauses und des Äußern vom 2. April 1882 mit Genehmigung des Königs „innerhalb der ihnen zugewiesenen Tätigkeit für die Staatseisenbahnverwaltung die Eigenschaft öffentlicher Medizinalbeamter zuerkannt“. Am 1. Dezember 1884 trat nun das Reichskrankenversicherungs-Gesetz vom 15. Juni 1883 in Kraft und damit eine auf Grund desselben für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung errichtete Betriebskrankenkasse und Werkstättenkrankenkasse in Wirksamkeit. Damit schieden die Arbeiter aus der freien bahnärztlichen Behandlung aus und hatten die ärztliche Versorgung von der Krankenkasse, der sie angehörten, zu erhalten. In glücklicher und zweckentsprechender Weise hat es die Verwaltung damals verstanden, den bahnärztlichen Dienst mit dem kassenärztlichen zu verbinden, indem sie anordnete, daß in der Regel die bahnärztlichen und die kassenärztlichen Bezirke sich decken sollen und der Bahnarzt in seinem Bezirke jeweils auch die Aufgaben des Kassenarztes zu übernehmen habe und daß die Aufstellung von Kassenärzten, die nicht zugleich Bahnärzte sind, nur in ganz besonderen Ausnahmefällen Platz greifen solle. Diese Verbindung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes ist zum Vorteil der Verwaltung und der Kassen bis auf den heutigen Tag geblieben. Der Umstand, daß durch die Satzungen der mit dem Inkrafttreten des Krankenversicherungs-Gesetzes errichteten Betriebskrankenkassen auch den Familienangehörigen der Mitglieder freie ärztliche Behandlung zu Teil wurde, nicht minder aber die Überzeugung, daß es für die Verwaltung von hohem dienstlichen Interesse ist, Einblick in die Wohnungs- und Lebensverhältnisse des Personals, also in Faktoren zu erhalten, die für die gesundheitlichen Verhältnisse der Beamten selbst von hoher Bedeutung sind und auf deren dienstliche Leistungsfähigkeit wesentliche Rückwirkungen äußern, führten dann dazu, daß vom 1. November 1886 ab auch den Familienangehörigen der zur freien bahnärztlichen Behandlung berechtigten Beamten und Bediensteten freie bahnärztliche Behandlung eingeräumt wurde.

Als am 1. Januar 1909 die Pfälzischen Eisenbahnen auf den bayerischen Staat übergingen, war es sofort klar, daß sowohl im dienstlichen Interesse als im Interesse des Personals darnach zu trachten war, den bahnärztlichen Dienst, wie er sich bis dahin in 32 jähriger Wirksamkeit im rechtsrheinischen Netz zum Nutzen der Verwaltung und des Personals entwickelt hatte, auch in dem neu erworbenen Netze einzuführen. Nach langen und schweren Kämpfen mit der organisierten Äzteschaft in der Pfalz ist dann auch dieses Ziel erreicht worden und am 1. Oktober 1911 konnten auch im pfälzischen Netze die Bahnärzte ihre Tätigkeit beginnen. Als es dann am 1. Juli 1915 mit der Einführung der Familienfürsorge bei der für den Bereich des pfälzischen Netzes bestehenden Betriebskrankenkasse gelang, auch in der Pfalz die Verbindung des bahnärztlichen mit dem kassenärztlichen Dienste herbeizuführen, war die völlige Gleichheit der Einrichtung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes in beiden Netzen erreicht.

Auch die bayerische Postverwaltung hat sich die Organisation des bahnärztlichen Dienstes zu Nutzen gemacht, indem seit 1901 die Bahnärzte zugleich als Kassenärzte bei der für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden Postkrankenkasse aufgestellt wurden und ihnen seit 1903 auch die amtsärztlichen Funktionen (im wesentlichen begutachtender Natur) für die Postverwaltung als „Postvertrauensärzte“ übertragen wurden.

Am Schlusse des Jahres 1915 waren in beiden Netzen 634 Bahnärzte in Tätigkeit; außerdem waren noch 43 Spezialärzte aufgestellt und zwar solche für Augenkrankheiten, für Ohrenkrankheiten, für Nasen-, Rachen-, Kehlkopf- und Ohrenkrankheiten und ein Spezialarzt für Chirurgie und Orthopädie. Die Bezüge der Bahnärzte für den **bahn**ärztlichen Dienst beliefen sich im Jahre 1915 auf 448 090 *M*. Die Zahl der zur freien bahnärztlichen Behandlung berechtigten Beamten betrug im Jahre 1915 28 279, die Zahl der bei diesen beobachteten Erkrankungsfälle im ganzen 16 589 oder auf 100 Beamte 58,7, die Zahl der Krankheitstage dieser Beamten im ganzen 368 183 oder auf einen Beamten 13,0.

Überblickt man die nunmehr 40 jährige Wirksamkeit des bahnärztlichen Instituts, dessen Aufgaben in ihren Grundzügen zwar noch die gleichen wie bei der Errichtung sind, sich aber durch zunehmende Ausdehnung des Netzes und der Fortschritte auf dem Gebiete der Verwaltung und der Gesundheitspflege erheblich erweitert haben, so wird man mit Befriedigung feststellen können, daß diese eine für die Verwaltung und für das Personal gleich segensreiche gewesen ist. Es wurde nicht nur ermöglicht, ein für die schweren Anforderungen des Eisenbahndienstes körperlich geeignetes Personal heranzuziehen und zu erhalten, sondern auch einwandfreie statistische Grundlagen über die Gesundheitsverhältnisse des Personals und über die Einwirkungen des Dienstes auf die einzelnen Dienstzweige zu gewinnen, was für die zweckentsprechende Einteilung der Dienstzeit und Verwendung des Personals von hoher Bedeutung ist. Welch wertvolles statistisches Material in dieser Hinsicht gewonnen wurde, ist für die ersten 25 Beobachtungsjahre (1878—1902) in der vom K. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten im Jahre 1906 auf Anregung und unter Leitung des damaligen Ministerialreferenten und jetzigen Verkehrsministers Herrn v. Seidlein herausgegebenen Denkschrift über die „Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatseisenbahnen“ in interessanter Weise dargelegt. Auch auf dem Gebiete der Wohnungshygiene, der Verbesserung der Aufenthalts- und Übernachtungsräume in gesundheitlicher Hinsicht, des Ausbaues des Rettungswesens und der Unterrichtung des Personals im Sanitätsdienst, insbesondere aber der Bekämpfung der Tuberkulose haben die Bahnärzte als fachkundige Berater und Mithelfer der Verwaltung wertvolle Dienste geleistet. Und als bei Ausbruch des großen Weltbrandes eine erhebliche Zahl von Bahnärzten zum Heeresdienst eingezogen wurde, haben die in der Heimat zurückgebliebenen in bereitwilliger Weise erhöhte Pflichten auf sich genommen, um den bahnärztlichen Dienst in seinem vollen Umfange aufrecht zu erhalten und die befriedigende ärztliche Versorgung des in der Heimat zurückgebliebenen Eisenbahnpersonals und seiner Angehörigen zu gewährleisten.

In einer Zeit, in welcher beinahe die ganze Welt in Flammen steht und das deutsche Volk mit einem Heldenmut und Opfersinn ohne gleichen um sein Dasein, um Sein oder Nichtsein ringt, tritt das bahnärztliche Institut in Bayern in das fünfte Jahrzehnt seiner Wirksamkeit ein. Neue und große Aufgaben werden den Eisenbahnen erstehen, wenn nach dem blutigen Ringen der Friede in das Land gezogen sein wird, Aufgaben, an denen für ihren Teil mitzuwirken auch die Bahnärzte berufen sein werden. Möge ihrem Wirken dann der gleiche segensreiche Erfolg beschieden sein, wie in den abgelaufenen vier Jahrzehnten. Dr. **Reindl**.

Steuer- und Tarifmaßnahmen im österreichischen Eisenbahnverkehr.

Durch eine am 14. Januar im Reichsgesetzblatte und im Amtlichen Teile der „Wiener Zeitung“ verlautbarte Kaiserliche Verordnung über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse hat nunmehr auch der letzte Programmpunkt des im Sommer aufgestellten vorläufigen Finanzprogramms des Finanzministers v. Leth die stärkere Heranziehung des Eisenbahnverkehrs für Zwecke der staatlichen Einnahmen, seine Verwirklichung gefunden.

Wenn die gegenwärtige Regierung sich entschlossen hat, dieses finanzpolitische Vermächtnis ihrer beiden Vorgängerinnen, der Ministerien Stürgkh und Körber, zu übernehmen,

o war hierfür vorwiegend der Umstand maßgebend, daß ich die Finanzverwaltung vor die gebieterische Notwendigeit gestellt sieht, den Staatsschatz durch etappenweise Vermehrung seiner Eingänge in einem dem Zinsenerfordernisse er Kriegsschulden entsprechenden Maße zu stärken, und daß ie Erhöhung der Staatseinnahmen aus dem Eisenbahnverehr ein besonders ergiebiges, dabei sicheres und fast kostenoses, vom abgabenpolitischen Standpunkte durchaus zu billiendes Mittel zur Erreichung dieses Zieles bildet. Die östereichische Finanzpolitik kann sich dieses Mittels um so unedenklicher bedienen, als die meisten der anderen kriegührenden und der neutralen Staaten unter dem Einflusse des Krieges den gleichen Weg teils schon betreten haben, teils aran gehen, ihn zu betreten, während man sich in Östereich bisher darauf beschränkt hat, eine Erhöhung der Frachtrkundengebühren vorzunehmen, die am 1. November 1916 n Kraft getreten ist.

Zu dieser Notwendigkeit, den Staatsfinanzen aus dem Eisenbahnverkehr Einnahmen zu verschaffen, tritt noch die Erwägung, daß die gewaltigen Leistungen, die der Krieg on den Bahnen, insbesondere den Staatsbahnen, in fortgeetzt zunehmendem Maße fordert, eine erhebliche Verteueung des ganzen Betriebsapparats sowohl im Bereiche der Personalerfordernisse als bei den sachlichen Ausgaben nach ich gezogen haben; diese bedeutende Erhöhung der Selbstosten des Staatsbahnbetriebes drängt für sich allein schon azu, eine Ausgleichung des hierdurch entstehenden Ausalles durch tarifarische Reformen herbeizuführen.

Diesen Gesichtspunkten entsprechend, hat die jetzt verautbarte kaiserliche Verordnung ein doppeltes Ziel: einereits die Regelung der Verkehrssteuern im Eisenbahnbetriebe, anderseits die Anordnung von Maßnahmen, durch die ie Möglichkeit geboten ist, den Bahnen für die erhöhten Gestehungskosten erhöhte Einnahmen zu gewähren.

Die Verkehrssteuern im engeren Sinne des Wortes, as sind die Abgaben von den die Personen- und Güterbeörderung betreffenden Verkehrsakten, spielten bisher im sterreichischen Finanzsystem eine ziemlich untergeordnete Rolle. Erst das Fahrkartensteuergesetz vom 19. Juli 1902, RGB. Nr. 153, hat den Verkehrssteuergedanken wenigstens ir ein Teilgebiet, nämlich für den Bereich des Personenransports auf Eisenbahnen, verwirklicht; dagegen fehlte es isher an dem natürlichen Gegenstück dieser Steuer auf dem ebiete der Güterbeförderung.

Diese Lücke hat die kaiserliche Verordnung durch die Einführung einer Frachtsteuer für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen ausgefüllt.

Die Frachtsteuer beträgt 15 % des Beförderungspreises und t von denjenigen Personen zu entrichten, die gegenüber der Eisenbahnunternehmung zur Zahlung des Beförderungsreises verpflichtet sind; den Eisenbahnunternehmungen ird die Haftung für die Steuer sowie die Pflicht obliegen, e Steuer von den Verfrachtern oder Empfängern des Gutes leichzeitig mit dem Beförderungspreise einzuheben und unittelbar an die Staatskasse abzuführen. Als Grundsatz gilt, aß die Steuer, soweit nicht von der Regierung aus besoneren Gründen eine Ausnahme bewilligt wird, in die Tarife nzurechnen ist; diesem Grundsatz ist es angemessen, daß e Frachtsteuer nicht nur äußerlich als Bestandteil des Beörderungspreises erscheint, sondern im Verhältnis zwischen en Eisenbahnen und dem Publikum auch rechtlich dem Beörderungspreise gleichgestellt wird.

Die Steuerpflicht erstreckt sich auf die Beförderung soohl nach dem Zivilgütertarife als nach dem Militärgüterarife. Im Eisenbahnverkehre mit dem Auslande, mit Ungarn, Bosnien und der Hercegovina sowie im Durchzugsverehre durch österreichisches Gebiet wird grundsätzlich nur erjenige Teil des Beförderungspreises mit der Steuer belegt, er auf die Beförderung innerhalb des österreichischen Staatsebietes entfällt; die näheren Bestimmungen — insbesondere ber die Behandlung kleinerer aus Österreich herausragender ler nach Österreich hineinragender Anschlußstrecken — ist er Regelung durch Verordnung vorbehalten.

Die Gewährung von Steuerbefreiungen ist in der kaiserchen Verordnung nur insofern vorgesehen, als der Regieng das Recht eingeräumt ist, die Beförderung von Eisenhndienstgut, dann die Güterbeförderung auf nicht öffentchen Bahnen, obwohl grundsätzlich auch diese Verkehre euerpflichtig sind, von der Steuer freizulassen.

Was die Steuer für Personenbeförderung anlangt, wurde schon bei Schaffung des Fahrkartensteuergesetzes m Jahre 1902 die Möglichkeit, diese Steuer im Laufe der eit zu erhöhen, ins Auge gefaßt und in dieser Ausgestalngsmöglichkeit ein besonderer Vorzug der Fahrkartensteuer blickt. Diese Ausgestaltung wird nunmehr in der kaiserchen Verordnung durchgeführt, indem sie die Abgabensätze r Fahrkartensteuer für Hauptbahnen im allgemeinen von auf 20 %, im Verkehre mit Ungarn, Bosnien und der Hercegovina, in welchem nach wie vor der zweiprozentige Fahrkartenstempel neben der Fahrkartensteuer aufrecht bleibt, von 10 auf 18 %, für Lokalbahnen von 6 auf 10 % und für Kleinbahnen von 3 auf 5 % erhöht. Die bisherige Befreiung der nach dem Militärtarif stattfindenden Personenbeförderung von der Fahrkartensteuer — eine Ausnahme, für die es schon bisher an einem zureichenden Grunde fehlte — erschien für die Zukunft um so weniger haltbar, als, wie erwähnt, auch im Güterverkehr kein Unterschied zwischen Zivil- und Militärtarif bestehen soll. Diese im § 9 des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 enthaltene Befreiung wird daher in der kaiserlichen Verordnung aufgehoben.

Dem engen Zusammenhange, in welchem die Personen- und die Gepäckbeförderung auf Eisenbahnen miteinander stehen, entspricht es, daß schon in dem ältesten, die Verkehrsbesteuerung betreffenden österreichischen Gesetzentwurf, in der Regierungsvorlage des Jahres 1879, auf die Besteuerung beider Verkehrsarten nach gemeinsamen Grundsätzen Bedacht genommen war. Diesen Gedanken hat die kaiserliche Verordnung wieder aufgegriffen, indem sie die Einführung einer Gepäcksteuer, u. zw. im wesentlichen im gleichen Ausmaß und nach gleichen Grundsätzen wie die Fahrkartensteuer, vorsieht.

Gleichzeitig und in Verbindung mit diesen gesetzgeberischen Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrsabgaben ist beabsichtigt, eine Reihe von Maßnahmen ins Leben zu rufen, deren Erträgnis zunächst der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit der Deckung der durch den Krieg bewirkten Betriebsmehrausgaben der Staatseisenbahnen bieten soll. Auf dem Gebiete des Personenverkehres soll nämlich eine Reform der Personentarife in der Art durchgeführt werden, daß die gegenwärtigen Tarife, mit Einschluß der bisherigen Fahrkartensteuer, durchschnittlich um 30 %, mit Einschluß der erhöhten Fahrkartensteuer, hinaufgesetzt werden. (S. die Mitteilung in Nr. 7 unter Österreich.)

Im Güterverkehr aber ist, und zwar sowohl für den Zivil- als für den Militärgüterverkehr der Staatsbahnen, die Einführung eines Zuschlages zu den Beförderungspreisen geplant, welcher unter der Bezeichnung „Kriegszuschlag“ derart bemessen wird, daß er zusammen mit der fünfzehnprozentigen Frachtsteuer bei den Staatsbahnen dreißig Prozent des Beförderungspreises ausmacht. Außerdem ist die Aufhebung einiger Ausnahmetarife ins Auge gefaßt.

Um die rechtliche Möglichkeit zu bieten, auf die Neuregelung der Gütertarife sowohl der Staatsbahnen als auch der Privatbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten Einfluß zu nehmen, wurde in die kaiserliche Verordnung eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Regierung ermächtigt ist, die Eisenbahnen anzuweisen, einen Kriegszuschlag zu ihren Beförderungspreisen in solcher Höhe festzusetzen, daß Kriegszuschlag und Frachtsteuer zusammengenommen höchstens 30 % des Stammtarifes ausmachen. Die Einnahmen aus diesem Kriegszuschlage stehen zur Verfügung der Regierung, welche nach freiem Ermessen zu bestimmen hat, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage den Eisenbahnen — sofern es mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage erforderlich ist — zur Bedeckung ihrer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen nicht aufgewogenen Mehrausgaben und künftig entstehenden Investitionslasten oder aber dem Staate zuzufließen haben.

Als Termin für den Wirksamkeitsbeginn der hier erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen ist im allgemeinen der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen, doch ist die Regierung nach der kaiserlichen Verordnung ermächtigt, für einzelne Verkehre bei besonders rücksichtswürdigen Umständen eine Überschreitung dieses Termines zu gestatten. Daß es sich um eine bloße Kriegsmaßnahme handelt, kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Wirksamkeit sowohl der Bestimmungen über die Verkehrssteuern als auch derjenigen über den Kriegszuschlag auf einen dreijährigen Zeitraum, auf die Zeit bis 31. Januar 1920, beschränkt ist. Hinsichtlich des Güterverkehres ist diese Befristung schon aus dem Grund angezeigt, weil die Absicht besteht, die vorläufige schematische Belastung des Verkehres rechtzeitig durch eine die wirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigende Tarifreform zu ersetzen.

Der gesamte jährliche Mehrertrag, der sich für den Staatsschatz aus der Einführung oder Erhöhung der Verkehrsabgaben sowie aus der Einführung des Kriegszuschlags auf den Staatsbahnen ergeben wird, ist bei Zugrundelegung der Statistik des letzten Friedensjahres (1913) mit rund 300 Millionen Kronen zu veranschlagen und dürfte diese Summe bei Hinzurechnung des staatlichen Anteiles an dem Kriegszuschlag zu den Gütertarifen der Privatbahnen sogar nicht unerheblich übersteigen. Diese — selbst nach den Maßstäben, an die uns der Krieg gewöhnt hat — gewiß sehr stattliche Ziffer liefert einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Ausgestaltungsfähigkeit

nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiet eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Staatswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen.

Es braucht wohl kaum betont zu werden, daß die Regierung, bevor sie an die Erwirkung der kaiserlichen Verordnung schritt, auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage eingehend geprüft hat. Sie gelangte hierbei zu der Überzeugung, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit den von ihr geplanten Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehres mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der dermalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Krieg kaum sofort eine einschneidende Änderung erfahren dürften, die Frachtspesen bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teil überhaupt keine, zum Teil eine nur untergeordnete Rolle spielen. Bei Wiederkehr regelmäßiger wirtschaftlicher Verhältnisse aber wird, wie bereits erwähnt, die Möglichkeit geboten sein, durch eine zweckmäßige und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen.

Um jede ungünstige Einwirkung auf die Preise notwendiger Bedarfsgegenstände (Lebensmittel, Hausbrandkohle für die ärmere Bevölkerung) zu verhüten, setzt die Kaiserliche Verordnung fest, daß die zu diesem Behufe auf den Linien der Staatsbahnen allenfalls gewährten Tarifermäßigungen auf Verlangen der Regierung auch von den Privatbahnen zugestanden werden müssen. Übrigens haben die auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Berechnungen über die Wirkungen, welche die zu gewärtigende Frachtspesenerhöhung möglicherweise auf die Gestehungskosten einzelner Bedarfsgegenstände ausüben könnte, zu dem Ergebnisse geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfange nicht gerechtfertigt wären. Da es aber nicht ausgeschlossen ist, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und unrechtmäßige Gewinne zu benützen, erachtet es die Regierung als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vornherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gütersperre und Verkehrseinschränkungen.** Amtlich wird durch W. T. B. folgendes mitgeteilt: Nächster Zeit ist es erforderlich, eine Reihe von Gütern von der Eisenbahnbeförderung zurückzustellen. Es wird daher allgemein empfohlen, bei beabsichtigter Aufgabe von Gütern sich vorher bei den Annahmestellen zu erkundigen, ob sie entgegengenommen werden können. Für besonders dringliche Güter sowie für Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung wendet sich der Absender am besten an die für den Verladeort zuständige Linienkommandantur. — Auch im Personenzugfahrplan treten Änderungen ein. In dieser Beziehung wird auf die öffentlichen Bekanntmachungen der Eisenbahn-Verwaltungen in den Zeitungen verwiesen.

— **Erledigung von Entschädigungsanträgen aus dem Gepäck-, Güter- und Tierverkehr durch die Eisenbahn-Verkehrsämter.** Ein durch das „Eisenb.-Verordnungs-Bl." veröffentlichter Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes: Entschädigungsanträge aus dem Gepäck-, Güter- und Tierverkehr können von den Eisenbahn-Verkehrsämtern schneller und mit geringerem Arbeitsaufwand erledigt werden als von den Königlichen Eisenbahndirektionen. Ich erachte deshalb eine Erweiterung der Befugnis der Verkehrsämter zur Erledigung derartiger Anträge für angezeigt und erhöhe dementsprechend den Höchstbetrag, bis zu dem die Verkehrsämter über Entschädigungsanträge gemäß § 7 Ziffer 3² der „Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter" zu entscheiden befugt sind, von 300 ℳ auf 600 ℳ. — Der Erlaß verfügt dann weiter die dieser Erweiterung entsprechenden Änderungen der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Weimar.** Amtlich wird unterm 23. d. M. gemeldet: Gestern, vormittags 5 Uhr 45 Minuten, ist auf dem Bahnhof Weimar der D-Zug 203 vermutlich durch Überfahren des Blocksignals in Ulla auf den Eilgüterzug 6093 aufgefahren. Von beiden Zügen sind mehrere Wagen entgleist und beschädigt. Drei Eisenbahnbedienstete sind tot, einer verletzt. Um 9 Uhr 30 Minuten vormittags wurde eingleisiger Betrieb zwischen Weimar und Erfurt eingerichtet. Die Untersuchung ist eingeleitet. Von den Reisenden wurde niemand verletzt.

— **Gemeinsamer Warenbezug.** Wie wir der „Eisenbahn" entnehmen, ist der preußische Eisenbahnminister schweren Angriffen in letzter Zeit, zum Teil auch in der Tagespresse ausgesetzt gewesen, weil er die Genehmigung dazu erteilt hat, daß „von den Eisenbahnvereinen in den unentgeltlich herzugebenden Diensträumen ein Verkauf von Lebensmitteln hergerichtet wird und daß die Beschaffung der Waren sowie die mit der Beaufsichtigung des Warenbetriebes verbundenen Geschäfte von Beamten im Dienste wahrgenommen werden können". Der Minister hat auf diese Angriffe folgende Antwort erteilt:

„Der von mir zum Schutz des gewerblichen Mittelstandes und des Kleinhandels in Friedenszeiten vertretene Standpunkt, daß der gemeinsame Warenbezug durch Eisenbahnbedienstete von der Verwaltung nicht zu begünstigen sei, hat sich bei der im Verlaufe des Krieges eingetretenen Knappheit und Verteuerung der Lebensmittel nicht aufrecht halten lassen. Die Unmöglichkeit, zu einigermaßen angemessenen Preisen Lebensmittel im Kleinhandel zu erwerben, zwang die Bediensteten an vielen Orten, sich zum gemeinsamen Einkauf von Nahrungsmitteln der einen oder anderen Art zusammenzuschließen. Angesichts der außerordentlichen Anforderungen, die in immer steigendem Maße an die Eisenbahnverwaltung und ihr Personal gestellt werden, war es zwingende Notwendigkeit, den Bestrebungen des Personals nicht nur nicht entgegenzutreten, sondern sie zum Wohle der Allgemeinheit zu fördern. Die Beamten und Arbeiter erwarten und können mit Recht erwarten, daß die Eisenbahnverwaltung ihre Lebenshaltung mit allen Kräften erleichtert. Wenn zu diesem Zwecke gestattet worden ist, daß den Eisenbahnvereinen und Wirtschaftsausschüssen für deren Lebensmittelbezug Räume zur Verfügung gestellt und daß von den Bediensteten die mit dem An- und Verkauf verbundenen Geschäfte in den Dienststunden vorgenommen werden, so sind dies Maßnahmen, die in der breiten Öffentlichkeit jedenfalls volles Verständnis finden und als durchaus gerechtfertigt anerkannt werden. Wie eine Schädigung des gewerblichen Mittelstandes hiermit keineswegs beabsichtigt ist, wird hiervon schon um deswillen nicht die Rede sein können, weil es sich nur um verhältnismäßig kleinere Mengen und im wesentlichen um Waren handelt, die im Kleinhandel überhaupt nicht oder nicht zu angemessenen Preisen erhältlich sind. Tatsächlich ist der Verwaltung auch nicht bekannt geworden, daß Angehörigen des gewerblichen Mittelstandes, die Lebensmittel zu angemessenen Preisen angeboten hätten, ein Nachteil zugefügt sei. Unter diesen Umständen bedauere ich, eine Rückgängigmachung der getroffenen Anordnungen bei allem Wohlwollen dem gewerblichen Mittelstand gegenüber nicht in Aussicht stellen zu können."

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 1. Februar d. J. findet in Dresden die 73. Sitzung des der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrates statt. Zur Verhandlung kommen folgende Angelegenheiten: 1. Mitteilung über die Gewährung einer Frachtermäßigung für Packlagesteine und Steinschrotten im sächsischen Binnenverkehr. 2. Verhandlung über Anträge, die von der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen gestellt worden sind, und zwar: a) Festsetzung des Ladegewichts des gestellten Wagens als Mindestgewicht der Hauptklassen für Wagenladungsgüter bei bestimmten Gütern, b) Prüfung der Bestimmungen über die Beförderung der Güter in gedeckten und offenen Wagen. 3. Mitteilung über die seit der 72. Sitzung aus Anlaß des Krieges getroffenen besonderen Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr und über die Verkehrsentwicklung.

Österreich.

— **Zur neuen Frachtsteuer.** Die Befürchtung, daß die neue Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen benützt werden könnten, hat das Justizministerium dazu bestimmt, alle Staatsanwaltschaften anzuweisen, in allen Strafsachen wegen Preistreiberei oder Wucher, in denen als offenbar übermäßig oder wucherisch angezeigte Preise von den Beschuldigten mit der Erhöhung der Frachtraten begründet werden sollten, darauf zu dringen, daß durch Abforderung der Frachtbriefe oder bahnamtliche Auskünfte u. dergl. die Höhe der Frachtkosten verläßlich festgestellt werde. Diese Feststellungen werden stets mit aller Beschleunigung vorzunehmen sein, damit das Vorschützen der Frachtsteuer und der Erhöhung der Gütertarife als Grund der Preissteigerung nicht nur in der Sache selbst wirkungslos bleibe, sondern auch die Raschheit und den Nachdruck der Verfolgung zu hemmen nicht imstande sei.

— **Die höchste Kohlenförderung im Jahre 1916.** Obwohl die genauen Daten über die Kohlenförderung im Dezember 1916 noch nicht bekannt sind, ist es schon sicher, daß die österreichische Steinkohlenförderung im Jahre 1916 rund 176,5 Millionen Meterzentner erreichen wird. Mit dieser Menge wurde ein Rekord geschaffen, denn sie übertrifft alle früheren Jahresziffern ganz gewaltig. Die bisherige Höchstmenge war im letzten Friedensjahre 1913 erzielt worden und betrug 164,6 Millionen Meterzentner. Im ersten Kriegsjahr 1914 ist die Förderung zunächst auf 154,1 Millionen Meterzentner herabgegangen, konnte jedoch im Jahre 1915 bereits wieder auf 160,8 Millionen Meterzentner gebracht werden. Im Jahre 1916 wird die Steinkohlenförderung nun — wie erwähnt — 176,5 Millionen Meterzentner erreichen, womit jene des Vorjahres um 9,7 %, die bisherige Höchstförderung von 1913 um 7,2 % überschritten ist. Noch viel erheblicher ist die Steigerung der Kokserzeugung gegenüber 1915, da diese gegenüber dem Vorjahre um rund 35 % zugenommen hat. Für das Jahr 1916 ist die Kokserzeugung mit rund 25,7 Millionen Meterzentner zu veranschlagen. Die österreichische Braunkohlenförderung ist für 1916 mit rund 232,5 Millionen Meterzentner anzunehmen. Die bisherige Rekordförderung des Jahres 1913 hatte 273,8 Millionen Meterzentner betragen.

Ungarn.

— **Die Verschiebebahnhöfe** längs der Linien des weitverzweigten Netzes der ungarischen Staatsbahnen bilden zurzeit Gegenstand eingehender Studien. Zur Durchführung der erforderlichen Untersuchungen wurde ein Ausschuß aus Vertretern der beteiligten Stellen der Staatsbahnen eingesetzt, nämlich der Direktionshauptabteilungen für Verkehr und Güterbeförderung, Handel, Zugförderung, Bau und Bahnerhaltung. Dem Ausschuß wurde vorerst zur Aufgabe gestellt, die maßgebenden verkehrsstatistischen Angaben gewissenhaft einzusammeln, zu überprüfen und auf Grund dessen für die einzelnen Verschiebebahnhöfe eingehende Betriebspläne auszuarbeiten. Die Arbeit wurde durch den Kriegsausbruch unterbrochen, jetzt soll sie aber wieder begonnen werden. Als Ausgangspunkt dient der Umstand, daß in Budapest zwei neue Verschiebebahnhöfe — der nördliche und der südliche — errichtet werden mit der Aufgabe, sämtliche Budapester Orts-Frachtgüter und auch diejenigen Frachtgüter, welche Budapest auf ihrem Wege nur berühren, selbst zu rangieren; daher übernehmen diese einen beträchtlichen Teil der bisherigen Arbeit der auswärtigen Verschiebebahnhöfe. Von diesem Standpunkte aus wird der Ausschuß die Aufgabe haben, bei jedem einzelnen auswärtigen Verschiebebahnhof zu bestimmen, welche Arbeitsleistung ihm in der Zukunft zufallen wird, und ob und wieweit er dieser Aufgabe gewachsen ist. Die Vorschläge werden sich daher auf die zukünftige Ausgestaltung dieser Bahnhöfe beziehen müssen, auch darauf, ob einzelne dieser Bahnhöfe aufgelassen werden können oder ob neue Bahnhöfe errichtet werden müssen und zwar mit ihrer genau zu bestimmenden Leistungsfähigkeit. Der Ausschuß hält nach Maßgabe des eingelaufenen Arbeitsmaterials regelmäßige Beratungen, zu welchen auch die Vertreter der einzelnen Betriebsleitungen, wie auch diejenigen des Bauinspektorats für die Budapester Bahnhöfe beigezogen werden. Die Direktion der Staatsbahnen wird nach erfolgter Entscheidung die Baupläne durch ein eigens zu diesem Zwecke zu errichtendes und aus den verschiedenen Fachorganen bestehendes Konstruktionsbureau ausarbeiten lassen. Selbstverständlich wird die endgültige Entscheidung in jedem Falle dem Handelsministerium vorbehalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 werden im Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. April 1908 folgende Frachtsätze neu eingeführt: Ausnahmetarif Nr. 12 c für Sand (V. Nachtrag).

	Cts. für 100 kg
Von Hohenbocka und Hohenbocka Nord nach Seebach . . .	205

Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen (V. Nachtrag)

Nach	Von			
	Lichtenberg-Friedrichsfelde		Ratibor	
	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg			
Aarau . . .	430	286	520	341

Ferner werden im Tarif, Teil II, Heft 9, vom 1. Dezember 1916 mit sofortiger Gültigkeit die Frachtsätze nach Caub ermäßigt im Verkehr von Flums und Thusis um 4 Cts. für 100 kg, im Verkehr von den übrigen schweizerischen Tarifstationen um 9 Cts. für 100 kg.

Karlsruhe, den 20. Januar 1917. (159)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

I. Am 1. April 1917 treten Entfernungserhöhungen in Kraft für die Badischen Nebenbahnstationen Eichtersheim, Elsenz, Menzingen, Neckarbischofsheim Nb., Odenheim, Rauenberg und Wiesloch Stadt.

II. Am gleichen Tage erhalten den Vermerk „Zu" alle noch nicht damit versehenen württembergischen Stationen mit Ausnahme von Baienfurt, Friedrichstraße-Sickingen, Laucherthal, Tettnang und Weingarten (Württ.). Zugleich sind die in den Ausnahmetarifen des Tarifheftes 4 enthaltenen Stationsfrachtsätze um 2 Pf. zu erhöhen mit Ausnahme der Sätze für Laucherthal im A. T. 9a und 19, sowie der für Tettnang im A. T. 23.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 23. Januar 1917. (173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 ist bei allen würtembergischen Staatsbahnstationen das Verweisungszeichen „Zu" nachzutragen.

Gleichzeitig sind auch alle besonderen Stations- und Ausnahme- (auch Schnitt-) Frachtsätze für Wagenladungen um je 2 Pf. für 100 kg zu erhöhen.

Hannover, den 24. Januar 1917. (172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtzuschläge der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler.

Vom 1. April 1917 an werden die Frachtzuschläge der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler (s. Seite 106 des Tarifs 200) erhöht für Eilstückgut auf 20 und für Frachtstückgut auf 10 ₰ für 100 kg.

Berlin, den 20. Januar 1917. (156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 wird die Station Carlsburg in den Tarif einbezogen. Die Stationen Neumark (Sa)., Scheibenberg, Triebes und Wünschendorf (Elster) werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 i aufgenommen. Wünschendorf (Elster) wird außerdem noch als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 b und 5 w aufgenommen. Ferner wird die Entfernung Arnstadt Stb.-Mittweida-Markers-

bach in 196 km abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 20. Januar 1917. (157)
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 werden die Stationen Altengronau, Brückenau Bad, Brückenau Stadt, Oberbach, Oberriedenberg (O. R.), Römershag (O. R.), Rupboden (O. R.), Wildflecken (O. R.), Zeitlofs (O. R.) und Schöngeising (St. 250 kg) der bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 22. Januar 1917. (171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Puddelofen- und Schweißofenschlacken.

Der am 21. April 1915 eingeführte Ausnahmetarif für Puddelofen- und Schweißofenschlacken von Immendingen und Tiergarten (Donau) nach Kehl Wasserumschlag tritt am 1. April 1917 außer Kraft.

Karlsruhe, den 21. Januar 1917. (158)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Am 1. April 1917 treten für die Stationen Eichtersheim, Odenheim, Rauenberg und Wiesloch Stadt der badischen Lokaleisenbahnen Entfernungsänderungen in Kraft, womit Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 24. Januar 1917. (165)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Der angekündigte neue Tarif ist erschienen. Verkaufspreis 200 ₰.

München, den 20. Januar 1917. (155)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Heft 1.

Vom 1. März 1917 an erhalten die Stationen Ettlingen Holzhof und Herrenalb der Albtalbahn in der Kilometertafel I den Zusatz „Zu“.

Dresden, am 24. Januar 1917. (169)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf den 1. April 1917 treten im Verkehr mit Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu entnehmen.

Karlsruhe, den 23. Januar 1917. (168)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1917 wird der Abschnitt A mit den Abteilungen 1 und 2 des Ausnahmetarifs 11 für Seehafengüter von und nach der Westschweiz im Verkehr zwischen niederländischen Häfen und Basel aufgehoben. Der Abschnitt B nebst zugehörigen Anwendungsbedingungen bleibt weiter in Kraft. An die Stelle der aufgehobenen Frachtsätze treten diejenigen der regelrechten Tarifklassen und des Ausnahmetarifs 10, Abteilungen 1 und 2.

Cöln, den 20. Januar 1917. (154)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz (Umschlag) und Maltsch Hafen wird am 22. d. Mts. geschlossen. Die Wiedereröffnung wird seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Breslau, im Januar 1917. (152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Ergänzung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1916.

In den erhöhten Frachtsätzen des Nachtrags I vom 1. Februar 1917 sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag, sowie die ungarische Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahn-Kriegssteuer in Ungarn auch diese enthalten.

Breslau, den 20. Januar 1917. (151)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Die Entfernungen im direkten Tarif mit den badischen Nebenbahnen
1. Bruchsal-Hilsbach-Menzingen,
2. Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch,
3. Neckarbischofsheim-Hüffenhardt

werden mit Gültigkeit vom 1. April 1917 erhöht. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger. (160)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ergänzung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1916.

In den ab 1. Februar 1917 gültigen Frachtsätzen des Nachtrags VI zum obigen Tarif ist die österreichische Frachtsteuer samt Kriegszuschlag bereits enthalten.

Breslau, den 20. Januar 1917. (153)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Güterverkehr. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Der im Bekanntmachungswege eingeführte vorletzte Absatz des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 A und B (Seite 47 des Nachtrag II) wird wie folgt abgeändert:

„Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1917.“

Absatz 3 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 13 A (Seite 69 des Nachtrages II) wird wie folgt abgeändert: „Die Schnittfrachtsätze des Schnittpunktes II gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1917.“

Breslau, den 23. Januar 1917. (163)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 wird die Station Heringen (Werra) in die Ausnahmetarife 3e, 3f und 3h für Steinsalz, sowie 3g und S 10 für Stein- und Siedesalz als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Erfurt, den 22. Januar 1917. (161)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband.
Direkte Frachtsätze für Kohlen, mineralische aus Pos. K—29.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917, bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 gelangen folgende Frachtsätze für Kohlen, mineralische, aus Pos. K—29, im Verkehre nach Lindau-Reutin zur Anwendung, u. zw. für

Abteilung I. Steinkohle, Steinkohlenziegel (Briketts, Preßkohle), Steinkohlenlösche;
„ II. Braunkohle, Braunkohlenziegel (Briketts, Preßkohle), Braunkohlenlösche, Raumazit, und Raumazitpreßkoks, aus K—29.

Anwendungsbedingungen:

Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, *mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens* für den Frachtbrief und Wagen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung gilt

für Wagen der ausschließend priv. Buschtiehrader Eisenbahn, deren Ladegewicht 11 300 kg beträgt; rücksichtlich dieser hat für den Artikel *Braunkohlen und Braunkohlenziegel* (Briketts, Preßkohle) die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, *mindestens jedoch für 10000 kg für den Frachtbrief*, zu erfolgen;

ferner für Wagen, welche mit der besonderen Aufschrift „*Ladegewicht für Braunkohlen...*“ versehen sind; rücksichtlich dieser Kohlenwagen hat die Frachtberechnung für Braunkohle für das wirkliche Gewicht der Sendung, *mindestens jedoch für das angeschriebene „Ladegewicht für Braunkohle“* zu erfolgen.

Ergibt die bahnamtliche Nachwägung keine größere Abweichung von dem im Frachtbriefe angegebenen Gewichte als 2 %, so wird das im Frachtbriefe angegebene Gewicht, *mindestens jedoch*

für Steinkohle, Steinkohlenziegel (Briketts, Preßkohle), Steinkohlenlösche, ferner für Braunkohle, Braunkohlenziegel (Briketts, Preßkohle), Braunkohlenlösche, Raumazit, und Raumazitpreßkoks, das *Ladegewicht des verwendeten Wagens*;

für Braunkohle das am Wagen etwa angeschriebene *besondere Ladegewicht für Braunkohle*;

für Braunkohle und Braunkohlenziegel (Briketts, Preßkohle) in Wagen der ausschließend priv. Buschtiehrader Eisenbahn mit einem „Ladegewicht von 11 300 kg“ das *Gewicht von 10000 kg*

der Frachtberechnung zugrunde gelegt.

In den Frachtsätzen für den Verkehr von Buschtiehrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz sind die Schleppbahngebühren bereits enthalten.

Im Braunkohlenverkehre, aus dem nordwestböhmischen Gebiet von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen werden die Schleppbahngebühren auf Grund des besonderen „Verzeichnisses der Schleppbahngebühren“ berechnet.

Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

Frachtsätze:

Abteilung I.

nach	von								
	Busch-thierad	Duby	Habsburg-schacht	Kladno	Krupa	Lana	Lititz	Mähr.-Ostrau-Oderfurt	Neukladno
	Heller für 100 kg								
Lindau=Reutin	245,8	245,8	271	245,8	227,2	240,2	166,6	270	245,8

nach	von									
	Nürschan	Radnitz	Renč	Smečna-Sternberg	Staab	Stankau	Střebichowitz-Winařitz	Stupno-Břas	Sämtliche Gruben des Ostrau- u. Dombrau-Karwiner Reviers	Suchau i. Schl.
	Heller für 100 kg									
Lindau=Reutin	166,6	179,6	231,2	245,8	162,6	162,6	251	179,6	271	271

Abteilung II.

nach	von																
	Auperschim	Bilin Teplitzer-bahnhof	Bilin Staatsbahn-hof	Breitenschützing	Bruch	Brüx Teplitzer-bahnhof	Brüx Staatsbahn-hof	Chodau Buschtiehrader-bahnhof	Dallwitz	Dassnitz-Maria-Kulm	Deutsch-Kralupp	Dux	Dux-Liptitz	Eisenberg	Falkenau a. d. Eger	Franz-Josef-Stollen	Hortine
	Heller für 100 kg																
Lindau=Reutin	231,2	224,6	224,6	136	224,6	223,8	223,8	188,2	194,2	175,6	207	227,6	224,8	216,8	181	229	231,6

nach	von																
	Holtschitz-Seestadtl	Holzleithen	Karlsbad Buschtiehrader-bahnhof	Kaaden-Brunnersdorf	Karbitz	Komotau Buschtiehrader-bahnhof	Königsberg a. d. Eger	Kosten	Ladowitz	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Münchhof	Neusattl	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg	Ossegg-Riesenberg
	Heller für 100 kg																
Lindau=Reutin	219,6	128,2	193,4	205,6	231,6	209,6	172,4	229,6	227,6	225,4	231,6	196,2	185,6	219,8	219,8	224,6	224,6

nach	von															
	Rosenthal-Graupen	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Seidowitz	Settenz	Teplitz-Schönau	Teplitz-Waldthor	Triebschitz	Trupschitz	Türmitz	Tuschmitz	Ullersdorf	Wiesa-Oberleutensdorf	Zieditz	Zwodau-Davidsthal
	Heller für 100 kg															
Lindau=Reutin	229,6	231,2	231,6	228,4	220,8	229,4	231,6	229,6	222,6	227,2	231,6	207	228,8	224,6	179,2	181,4

Wien am 18. Januar 1917.

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen. (147)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Gebühren für Überführung von Reisegepäck und Expreßgut zwischen dem Hauptbahnhof Karlsruhe und dem Bahnhof der Albtalbahn (S. 73 des Tarifs), wie folgt, erhöht:

50 ₰ für die ersten 25 kg,
30 ₰ für jede weiteren angefangenen 25 kg.

Berlin, den 24. Januar 1917. (170)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. April 1917 an wird die besondere Ausführungsbestimmung des Personen- und Gepäcktarifs der K. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912 unter C II A Ziff. 10 zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im zweiten Satz wie folgt geändert: „Diese Bestimmung wird nur angewendet auf den Haushaltungsvorstand, dessen Ehegatten und die Dienstboten sowie solche minderjährige Hausstandsangehörige, welche Wohnung und Kost erhalten, aber kein eigenes Einkommen über 400 Mark jährlich haben." Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I, Dresden, Strehlener Str. 1.

Dresden, den 27. Januar 1917. (149)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Effektenverkehr.

Bei der diesjährigen öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der 4½zinsigen Prioritätsobligationen (I. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 159 161 163 bis 165 168 170 171 173 175 233 235 237 240 241 245 bis 249 380 628 631 634 635 637 bis 640 642 644 699 bis 701 706 708 711 716 722 723 725 749 bis 755 757 760 762 968 bis 970 974 978 980 981 985 und 986 = 60 Stück zu 3000 ℳ = 180 000 ℳ.

Nr. 1246 1250 bis 1252 1254 1255 1259 1261 1263 bis 1267 1270 1273 1274 1278 1280 1283 1287 1733 1739 1740 1742 1746 1749 1751 bis 1753 1758 bis 1762 1766 1771 1772 1775 bis 1777 2017 2018 2022 bis 2024 2026 2027 2031 2032 2037 2039 2042 2045 2053 2057 2059 2064 2066 2068 2069 3153 3155 3159 3162 3163 3168 bis 3170 3179 3180 3189 bis 3193 3196 3197 3199 3201 3205 3207 3209 3212 3214 3216 3218 3230 3232 3236 3238 3249 bis 3251 3256 3259 3260 3262 3264 3266 und 3267 = 100 Stück zu 1500 ℳ = 150 000 ℳ.

Nr. 3573 bis 3576 3579 3582 3584 3587 bis 3589 3591 3592 3594 3595 3598 3602 3604 3606 3608 3613 bis 3615 3619 3622 3624 3625 3629 3630 3632 3635 3822 bis 3824 3826 3829 3830 3832 3834 3836 bis 3838 3840 3841 3843 3845 3848 3849 3851 3853 3855 3861 bis 3864 3866 3870 3871 3877 3880 3883 5181 5183 5185 5186 5191 5193 bis 5195 5198 5199 5201 5203 5205 5208 bis 5211 5214 5215 5219 bis 5221 5224 5225 5227 5229 5230 5232 5234 5235 5871 5872 5877 5880 5889 5891 5893 5895 bis 5901 5903 5905 5907 5909 bis 5911 5913 5914 5916 5919 5920 5923 5928 5933 5936 bis 5938 5943 bis 5945 5947 5949 5951 5952 5955 5957 5959 5960 5962 bis 5964 5966 5970 5972 bis 5975 5978 6607 6611 bis 6613 6616 6620 6621 6623 6625 bis 6627 6630 6633 6637 bis 6639 6643 6651 6652 6658 6660 6661 6663 6665 6666 6670 6672 6674 6678 6680 7612 bis 7616 7621 7622 7624 bis 7627 7630 7632 7635 bis 7637 7642 7643 7645 7648 7654 7657 7658 7662 7665 bis 7667 7669 7671 7673 bis 7675 7677 7678 7682 7683 7685 7687 7690 bis 7692 7694 7695 7698 7700 7701 7703 7706 7712 7714 7715 7717 bis 7719 7721 bis 7723 7726 7729 7731 7841 7842 7844 bis 7846 7849 7851 7854 7855 7857 7858 7860 7867 7870 bis 7874 7877 7879 7881 7882 7884 7888 7889 7895 7902 7903 7905 7906 7953 7954 7956 7959 7960 7962 7963 7972 bis 7974 7979 7981 7982 7984 7990 7996 7997 7999 8000 8009 8010 8013 8015 bis 8021 8023 8090 8093 8095 8096 8098 8099 8106 8110 8119 8123 8125 8127 bis 8129 8131 bis 8133 8138 bis 8140 8144 8147 8154 8156 8157 8159 8165 8169 8170 8175 8536 8537 8539 8540 8544 8546 8547 8550 bis 8553 8555 8559 bis 8562 8564 8565 8568 8571 8572 8575 8579 8580 8582 8583 8585 8586 8588 8590 8988 bis 8990 8992 8993 8998 8999 9000 9002 9003 9008 9012 9016 9022 9024 9026 bis 9028 9032 9034 9039 bis 9041 9048 9050 9052 9054 bis 9056 9058 9568 9571 9574 9578 9580 9582 9585 9589 bis 9591 9593 bis 9595 9598 9599 9603 9604 9606 9610 bis 9612 9614 bis 9616 9620 bis 9622 9624 bis 9626 9782 9786 9787 9789 bis 9791 9793 9794 9796 9799 9802 9804 9808 9811 9813 9816 9820 9821 9827 9829 9831 bis 9833 9838 bis 9840 9842 bis 9844 9847 10031 10035 10040 bis 10042 10046 10048 bis 10050 10052 10057 10060 bis 10062 10064 10065 10067 10068 10070 10072 10073 10076 bis 10079 10083 10085 bis 10089 10091 10092 10094 10095 10097 10098 10101 10103 bis 10106 10109 bis 10112 10114 bis 10116 10119 10120 10123 bis 10127 10130 10133 10136 10138 10359 10361 10363 10368 10369 10372 10374 10377 10383 10386 10390 10392 10395 10397 10399 10400 10402 10403 10405 10409 10412 bis 10415 10417 bis 10419 10425 und 10427 = 531 Stück zu 300 ℳ = 159 300 ℳ, zusammen 691 Stück über 489 300 ℳ.

Diese Stücke werden den Besitzern **zum 1. April 1917** mit der Aufforderung gekündigt, die in den ausgelosten Nummern verschriebenen **Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen** für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1917 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen sowie der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Reihe V Nr. 6 bis 8 bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W 8, Taubenstr. 29, zu erheben. Diese Kasse ist werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags geöffnet.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a. M. bei der Kreiskasse I, und ferner bei den Bankhäusern Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin. Die Wertpapiere können schon vom 1. März 1917 ab diesen Stellen eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1917 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. **Mit dem 31. März 1917 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.**

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden:

Aus der Kündigung:

zum 1. April 1908 zu 300 ℳ: Nr. 10 446,

zum 1. April 1913 zu 1500 ℳ: Nr. 2554,

zum 1. April 1914 zu 1500 ℳ: Nr. 2887,

zum 1. April 1915 zu 3000 ℳ: Nr. 477, 672, 673, 676, zu 1500 ℳ: Nr. 1203, 1563, 1575, 1590, zu 300 ℳ: Nr. 3795, 4799, 6401, 6402, 8208, 8738, 8739,

zum 1. April 1916 zu 3000 ℳ: Nr. 449, zu 1500 ℳ: Nr. 1415, 2364, 2370, 2381, 2401, 2581, 2582, 2602, zu 300 ℳ: Nr. 4350, 5242, 6886, 9676, 10 445 und 10 507.

Vordrucke zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 4. Januar 1917. (148)
Hauptverwaltung der Staatsschulden.

4. Verdingungen.

Verdingung von je 60 000 kg Roheisen I. und III und 15 000 kg Hämatitroheisen für das Werkstättenamt c in Cöln-Nippes. Die Verdingungsunterlagen können in der Hausverwaltung Kaiser-Friedrich-Ufer 3 hier eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Roheisen" versehen bis zum 14. Februar 1917, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 28. Februar 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1917. (150)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Bahnhofswirtschaft zu Bad Kleinen soll zum 1. April d. J. neu verpachtet werden.

Pachtbedingungen nebst Angebotbogen können von der Kanzlei der unterzeichneten General - Eisenbahndirektion gegen 1,50 ℳ Schreibgebühren bezogen werden.

Einreichung der Angebote bis zum 20. Februar d. J. (167)

Schwerin, im Januar 1917.
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 9. | 31. Januar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt

Signalbegriffe und ihre Darstellung.

A. Allgemeines.

Schon lange findet man in den Fachzeitschriften immer wieder Aufsätze, welche sich mit Verbesserungsvorschlägen der heutigen Eisenbahn-Signalsysteme befassen. Man kann daraus schließen, daß die Signalsysteme den neuerdings an sie zu stellenden Anforderungen nur unvollkommen genügen, und die Tatsache, daß die Vorschläge alle noch nicht recht befriedigen, kennzeichnet die Schwierigkeit des Problems und die Notwendigkeit weiterer Arbeit auf diesem Gebiet. Im Folgenden soll versucht werden, die Signalbegriffe und die für ihre Darstellung zu fordernden Bedingungen aus den tatsächlichen Verhältnissen heraus im Zusammenhang zu entwickeln, wobei es sich ausschließlich um die ständigen oder zeitweiligen ortsfesten Bahnhof- und Streckensignale handelt.

Diese Signale kennzeichnen den fahrdienstlichen Zustand der Strecke, oder sie stellen einen Befehl dar, oder endlich beides trifft zu. Die Weichensignale kann man als reine Bahnzustandssignale bezeichnen, da der allerdings auch vorhandene Befehlbegriff — z. B. Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit bei Weichenablenkung — so untergeordneter Natur ist, daß man neuerdings auf nächtliche Erleuchtung der Weichenlaternen gesicherter Fahrstraßen vielfach verzichtet. Diese Signale scheiden für die folgenden Betrachtungen aus. Bei den übrigen Bahnhof- und Streckensignalen ist der Befehlbegriff der wichtigere, sie sind häufig sogar ohne Nachteil nur unvollkommene Bahnzustandsignale wie z. B. das Blocksignal, das in der Haltstellung im allgemeinen nur bei den selbsttätigen Systemen stets den besetzten Streckenabschnitt kennzeichnet, im übrigen aber auch bei freier Strecke die Ruhelage darstellt. Der Befehlbegriff geht den Lokomotivführer an — unter Lokomotivführer natürlich auch Triebwagenführer verstanden —; er ist für die Geschwindigkeitsbemessung des fahrenden Zuges von größter Wichtigkeit. Behufs schnellster und sicherster Auffassung darf das Signalsystem nur wenige Signalbegriffe umfassen, die aber wiederum alles enthalten müssen, was der Lokomotivführer erfahren muß. Das einzelne Signalbild aber muß genügend weit sichtbar sein, um auch bei großen Fahrgeschwindigkeiten rechtzeitige und sichere Befehlübermittlung zu gewährleisten. Ferner muß der Aufbau des Signalsystems einfach und unbedingt folgerichtig sein.

B. Festlegung der Signalbegriffe.

1. Das Blocksignal. Bei der hier allein in Betracht zu ziehenden Zugfolge in Raumabstand darf ein folgender Zug erst dann in einen Streckenabschnitt einfahren, wenn der voraufgefahrene Zug diesen verlassen hat. Sobald nun die Zugfolge im Stationsabstand nicht mehr ausreicht, zerlegt man letzteren in zwei oder mehr Abschnitte, Blockstrecken genannt. Am Beginn jeder Blockstrecke wird ein Blocksignal angeordnet, welches dem Zuge anzeigt, ob die vorliegende Strecke frei oder besetzt ist, bzw. ob der Zug in den folgenden Abschnitt einfahren darf oder nicht. Das Signal hat also die beiden Begriffe „Halt" und „Fahrt frei" wiederzugeben. Bei größerer Fahrgeschwindigkeit ordnet man im Abstande des größten Bremsweges dem Zuge entgegen ein Vorsignal an, um dem schnell fahrenden Zuge die Stellung des Hauptsignals so frühzeitig zu übermitteln, daß er, wenn erforderlich, mit Sicherheit vor dem Hauptsignal zum Stehen gebracht werden kann. Steht das Hauptsignal auf „Fahrt frei", so gibt das Vorsignal denselben Signalbegriff wieder. Dem auf „Halt" stehenden Hauptsignal entspricht aber keine Haltstellung des Vorsignals. Denn ein „Halt" gebietendes Vorsignal wäre damit zum Hauptsignal gestempelt, weil der Zug bereits am Vorsignal halten müßte. Das Vorsignal soll den Lokomotivführer nur frühzeitig auf die Haltstellung des Hauptsignals hinweisen, soll ihn veranlassen, die Fahrge-

schwindigkeit so zu ermäßigen, daß kein Überfahren des Haltsignals erfolgt: es stellt einen Vorsichtsbefehl dar. Man bezeichnet diese Stellung des Vorsignals daher mit Recht als Warnstellung.

Verkürzt man zwecks Verdichtung der Zugfolge die Blockstrecken mehr und mehr, so fällt schließlich das Vorsignal des einen Blocksignals mit dem vorhergehenden Blocksignal zu einem Doppelsignal zusammen, an dem folgende vier Fälle zu unterscheiden sind:

1. Hauptsignal: „Halt", Vorsignal: „Fahrt frei": Einfahrt in die folgende Blockstrecke verboten, das nächste Hauptsignal zeigt „Fahrt frei"; 2. Hauptsignal: „Halt", Vorsignal in Warnstellung: Einfahrt in die folgende Blockstrecke verboten, auch das nächste Hauptsignal zeigt „Halt"; 3. Hauptsignal: „Fahrt frei", Vorsignal in Warnstellung: Einfahrt in die vorliegende Blockstrecke erlaubt, am folgenden Hauptsignal ist „Halt" zu erwarten. 4. Hauptsignal: „Fahrt frei", Vorsignal: „Fahrt frei": Einfahrt in die beiden folgenden Blockstrecken erlaubt. Für den Zug sind die beiden Signalbilder 1 und 2 völlig gleichbedeutend und durch einfaches Haltsignal zu ersetzen. Signalbild 3 stellt den Begriff „Vorsicht" dar, Signalbild 4 den Begriff „Fahrt frei". Haupt- und Vorsignal sind also in diesem Falle durch ein Dreistellungssignal zu ersetzen, wodurch viel einfachere Signalbilder entstehen.

Nicht ganz so einfach liegen die Verhältnisse bei Blockstellen mit Abzweigung. Dort ist es für das Lokomotivpersonal eines von der Stammstrecke kommenden Zuges nicht nur wichtig, frühzeitig zu erkennen, ob die zu befahrende Strecke frei oder besetzt ist, er muß auch wissen, ob er die Trennungsweiche auf dem geraden oder krummen Strang befahren wird. Es tritt hier also ein neuer Signalbegriff hinzu, ein Vorsichtsbefehl wegen Weichenablenkung. In dem Signalbuch der preußischen Staatsbahnen wird dieser Begriff durch das mehrflügelige Fahrsignal in einwandfreier Weise dargestellt. Dieses zwei- und dreiflügelige Signal — der Unterschied besteht nur in einer Wegebezeichnung, für die Regelung der Fahrgeschwindigkeit ist er gegenstandslos — stellt also im Gegensatz zur Zweistelligkeit des gewöhnlichen Blocksignals („Halt" und „Fahrt frei") ein Dreistellungssignal dar („Halt", „Vorsicht", „Fahrt frei"). Ist nun aber die Strecke schon mit den oben geforderten Dreistellungssignalen ausgerüstet, so genügt der dann an jedem Blocksignal schon vorhandene Signalbegriff „Vorsicht" an Blockstellen mit Abzweigung nicht mehr, um dem Zuge die Weichenablenkung anzuzeigen. Der Einheitlichkeit wegen erscheint es erwünscht, den Begriff „Vorsicht wegen Ablenkung" stets besonders darzustellen. Denn wenn auch neuerdings bei Schnellbahnen mit dichter Zugfolge, für welche die Dreistellungs-Streckensignale zunächst hauptsächlich in Frage kommen, Blockstellen mit Abzweigung gemieden werden, so muß das Signalsystem doch auch für diesen seltenen Fall ausreichen. Überdies kommt man bei Betrachtung der Bahnhofsignale zu derselben Forderung gesonderter Darstellung des Begriffes „Vorsicht wegen Ablenkung".

2. Das Ausfahrsignal. Auf Durchgangsstationen ohne Weichen oder Stationen mit bei der Ausfahrt stumpf befahrenen Weichen ist das Ausfahrsignal im Grunde nichts anderes als das erste Blocksignal der Strecke. Es ist deshalb ganz entsprechend als Zwei- oder Dreistellungssignal auszubilden. Ist aus einem Bahnhofgleis die Ausfahrt nach zwei Strecken möglich, so liegen dieselben Verhältnisse vor wie bei einer Blockstelle mit Abzweigung; es kommt also der Signalbegriff „Vorsicht wegen Ablenkung" hinzu. Bestehen für dasselbe Bahnhofgleis noch weitere Ausfahrmöglichkeiten, so genügt an sich auch hier dasselbe Signal, soweit die Bemessung der Fahrgeschwindigkeit in Betracht kommt. Will man nun, wie z. B. bei den preußischen Staatsbahnen üblich, jede gesicherte Fahrstraße durch ein besonderes Signalbild freigeben, so kommt ein weiterer Begriff hinzu, der aber nur eine Fahrstraßenbezeichnung umfaßt, für den fahrenden Zug also einen Signalbegriff zweiter Ordnung darstellt. Diese Signalisierung der Fahrstraße dient in erster Linie der Orientierung des Bahnhofpersonals und ermöglicht daneben dem Lokomotivführer, rechtzeitig Abweichungen von der gewöhnlichen Fahrordnung zu erkennen. Dieses mit Fahrstraßenanzeiger versehene Ausfahrsignal reicht selbst für Bahnsteiggleise großer Kopfbahnhöfe mit den verwickeltsten Ausfahrmöglichkeiten aus, ergibt sehr übersichtliche Signalbilder und macht besondere Wegesignale entbehrlich. Erforderlichenfalls können zur Orientierung des Bahnhofpersonals langgestreckter oder unübersichtlicher Bahnhöfe an geeigneten Stellen Wiederholungssignale angeordnet werden, die aber dann nicht die Formen der Hauptsignale zeigen dürfen, da sie für den Zug ohne Bedeutung sind.

3. Das Einfahrsignal. Da das Signal „Fahrt frei" auf der Strecke, wie wir gesehen haben, dem Zuge die Weiterfahrt ohne Geschwindigkeitsermäßigung erlaubt, dürfte „Fahrt frei" ohne Einschränkung an Einfahrsignalen nur für Durchfahrt ohne Halt über eine Fahrstraße ohne Weichenablenkung gegeben werden. In allen anderen Fällen ist eine Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit erforderlich. Es würde demnach einem Zuge, der im Bahnhof halten soll, die Einfahrerlaubnis durch das Signal „Vorsicht" erteilt werden, bei Weichenablenkung unter Ergänzung durch das besondere Signal „Vorsicht wegen Ablenkung". Diese Kennzeichnung der Weichenablenkung ist bei der Einfahrt von besonderer Wichtigkeit, denn die Weichensignale geben dem schnell einfahrenden Zuge viel zu spät Aufschluß über die zu befahrende Fahrstraße, eine Erkenntnis, die, wie schon erwähnt, neuerdings dazu führt, die Weichenlaternen gesicherter Fahrstraßen bei Dunkelheit nicht zu erleuchten. Die etwa für erforderlich erachtete Kennzeichnung der Einfahrstraße würde genau wie beim Ausfahrsignal durch Hinzufügen eines Fahrstraßenanzeigers erfolgen können.

4. Das Deckungssignal. Unter einem Deckungssignal versteht das Signalbuch der preußischen Staatsbahnen ein Hauptsignal zur Deckung eines besonderen Gefahrpunktes. Die beiden dafür in der Signalordnung vorgesehenen Begriffe „Halt" und „Fahrt frei" reichen jedoch nicht ganz aus. Neben dem Haltsignal, welches besagt, daß der Gefahrpunkt nicht befahren werden darf, ist der Signalbegriff „Fahrt frei" oder „Vorsicht" erforderlich, je nachdem der Gefahrpunkt mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden kann wie z. B. der gerade Strang einer verschlossenen Anschlußweiche, oder die Geschwindigkeit beim Befahren einzuschränken ist wie z. B. bei einer Drehbrücke.

5. Das Vorsignal. In Verbindung mit Blocksignalen kommen, wie aus den Ausführungen unter 1 hervorgeht, Vorsignale nur dann vor, wenn die Blocksignale zweistellig sind. Der Hauptsignalstellung „Halt" entspricht die Warnstellung des Vorsignals, der Hauptsignalstellung „Fahrt frei" am Vorsignal ebenfalls die „Fahrt frei"-Stellung. Die Vorsignale der Blocksignale an Blockstellen mit Abzweigung und der Einfahrsignale — bei Ausfahrsignalen sind Vorsignale entbehrlich, wenn die freie Durchfahrt ohne Halt, wie unter 3. gefordert, durch besonderes Signal gekennzeichnet wird — bedürfen aber noch eines dritten Signalbegriffes, der dem Hauptsignal-Begriff „Vorsicht wegen Ablenkung" entspricht. Ebenso müßte der Lokomotivführer schon am Vorsignal eines Einfahr- oder Deckungssignals erkennen, wenn letzteres sich in Vorsichtstellung (Zug soll im Bahnhof halten, der Gefahrpunkt ist langsam zu befahren) befindet. Dieser Signalbegriff „Vorsicht" ist jedoch am Vorsignal im Gegensatz zum Hauptsignal von dem Begriff „Vorsicht wegen Ablenkung" nicht wesentlich verschieden. Für die Darstellung dieser beiden Vorsichtbegriffe genügt also ein Signalbild „Vorsicht". Zu fordern ist daher ein Dreistellungsvorsignal mit Warnstellung, Vorsichts- und „Fahrt frei"-Stellung.

6. Außerordentliche Gefahr- und Langsamfahrsignale. Diese zeitweilig aufgestellten Signale

dienen zur Deckung unfahrbarer Stellen und zur Kennzeichnung solcher Gleisstrecken, die ausnahmsweise nur mit ermäßigter Geschwindigkeit befahren werden dürfen. Das Gefahrsignal stellt also den Begriff „Halt“ dar, während am Anfang der Langsamfahrstrecke der Begriff „Vorsicht“, am Ende der Begriff „Fahrt frei“ darzustellen ist. Bei größeren

Übersicht über die vorgeschlagene Neuerungs-Signalordnung.

Lfd. Nr.	Signalbild bei Tage	Signalbild bei Dunkelheit	Bedeutung als zweistelliges Blocksignal	dreistelliges Blocksignal	Ausfahrsignal	Einfahrsignal	Deckungssignal	Vorsignal	Haltscheibe	Langsamfahrsignal	Grundbedeutung
1		rot	Einfahrt in die folgende Blockstrecke verboten.	Einfahrt in die folgende Blockstrecke verboten.	Ausfahrt verboten.	Einfahrt verboten.	Gefahrpunkt darf nicht befahren werden.	—	—	—	Halt
2		gelb	—	Vorsichtige Einfahrt in die folgende Blockstrecke erlaubt. Am nächsten Signal ist Halt zu erwarten.	Vorsichtige Ausfahrt erlaubt. Am nächst. Signal ist Halt zu erwarten.	Vorsichtige Einfahrt erlaubt. Zug soll im Bahnhof halten.	Gefahrpunkt darf langsam befahren werden.	—	—	—	Vorsicht
3		grün	Einfahrt in die folgende Blockstrecke erlaubt.	Einfahrt in die beiden folgenden Blockstrecken erlaubt.	Ausfahrt erlaubt.	Durchfahrt durch den Bahnhof erlaubt.	Gefahrpunkt ohne Ermäßigung der Geschwindigkeit befahrbar.	—	—	—	Fahrt frei
4		gelb gelb	—	Vorsicht. Einfahrt in d. folgende abzweigende Strecke erlaubt. Am nächst. Signal ist Halt zu erwarten.	Vorsichtige Ausfahrt (mit Ablenkung) erlaubt. Am nächst. Signal ist Halt zu erwarten.	Vorsichtige Einfahrt (mit Ablenkung) erlaubt. Zug soll im Bahnhof halten.	—	—	—	—	Vorsicht
5		grün gelb	Einfahrt in die folgende abzweigende Blockstrecke erlaubt.	Einfahrt in die nächst. beiden Blockstrecken einer abzweigenden Strecke erlaubt.	Vorsichtige Ausfahrt mit Ablenkung erlaubt.	Vorsichtige Durchfahrt durch den Bahnhof erlaubt (mit Ablenkung).	—	—	—	—	Vorsicht
6		weiss	—	—	—	—	—	Warnstellung: Am Hauptsignal ist Halt zu erwarten.	—	—	Vorsicht
7		weiss	—	—	—	—	—	Vorbereitung auf einen Vorsichtsbefehl am Hauptsignal	—	—	Vorsicht
8		weiss	—	—	—	—	—	Das Hauptsignal steht auf „Fahrt frei“.	—	—	Fahrt frei
9	rot	rot	—	—	—	—	—	—	Weiterfahrt wegen unfahrbarer Stelle verboten.	—	Halt
10	gelb	gelb	—	—	—	—	—	—	—	Beginn einer ausnahmsweise langsam zu befahrenden Stelle.	Vorsicht
11	grün	grün	—	—	—	—	—	—	—	Ende d. langsam z. befahrend. Stelle. Weiterfahrt ohne Ermäßigung der Geschwindigkeit gestattet.	Fahrt frei
12	gelb	gelb gelb	—	—	—	—	—	Vorbereitung auf außergewöhnliches „Halt“ oder auf Langsamfahrstrecke.	—	—	Vorsicht

Fahrgeschwindigkeiten sind das Gefahr- und das Anfangsignal durch vorgeschobene Vorsignale zu ergänzen.

C. **Die folgerichtige Darstellung der Signalbegriffe.**

1. Die Hauptsignale. Im Vorstehenden wurde gezeigt, daß am Hauptsignal folgende Signalbegriffe dargestellt werden müssen: „Halt", „Fahrt frei", „Vorsicht", „Vorsicht wegen Ablenkung". Für die Tagsignale hat sich die Flügelform durchaus bewährt, die daher natürlich beizubehalten ist. Wichtig ist, daß Standort und Höhe des Mastes nach Möglichkeit so gewählt werden, daß sich das Signalbild als Schattenriß vom Himmel abhebt. Wo das nicht erreichbar ist, muß der Anstrich des Flügels von Fall zu Fall je nach dem Hintergrunde bestimmt werden. Die wagerechte Flügellage bedeutet, wie allgemein üblich, „Halt", die Schrägaufwärtslage „Fahrt frei" und die Schrägabwärtslage „Vorsicht". Der bei Blockstellen mit Abzweigung, Einfahr- und Ausfahrsignalen dann noch vorkommende Begriff „Vorsicht wegen Ablenkung" wird zweckmäßig durch einen zweiten Flügel unter dem Hauptflügel dargestellt, der in der Ruhelage am Mast anliegt, also nicht in die Erscheinung tritt, in gezogener Lage schräg abwärts zeigt, also wieder den Begriff „Vorsicht" darstellt. Im Gegensatz zu diesen Formsignalen (der farbige Anstrich dient ja einzig und allein dazu, den Flügel möglichst deutlich sichtbar zu machen), werden bei Dunkelheit farbige Signallichter angewandt. Da weißes (ungeblendetes) Licht wegen der Verwechslungsmöglichkeit mit bahnfremdem Licht, blaues wegen seiner mangelhaften Fernsichtbarkeit ausscheiden, bleiben nur die drei Signalfarben, Rot, Grün und Gelb. Rot behält die ihm wohl in allen Signalordnungen beigelegte Bedeutung „Halt", ebenso Grün die Bedeutung „Fahrt frei". Gelbes Licht bleibt dann für den Begriff „Vorsicht" übrig, wie schon in mehreren Signalordnungen gebräuchlich, in Deutschland z. B. im Doppelgelb des Vorsignals und des Langsamfahrsignals. Das Weichenablenkungssignal würde dann in Ruhelage kein Licht, in gezogener Lage gelb zeigen.

Die Signalisierung der Fahrstraße an Ein- und Ausfahrsignalen stellt, wie wir gesehen haben, einen Signalbegriff zweiter Ordnung dar, der in erster Linie dem Bahnhofspersonal gilt, weniger dem Lokomotivführer. Deshalb ist es ein Fehler, für diese Fahrstraßenbezeichnung die Flügel bzw. Lichter des Hauptsignals zu benutzen, wie das z. B. in dem geltenden preußischen Signalbuch geschieht (zweiter und dritter Flügel, Wegesignale). Zweckmäßig dürfte, wie schon von Martens in seinem Buche „Die Grundlagen des Eisenbahn-Signalwesens" vorgeschlagen, eine am Signalmast nach vorn und rückwärts sichtbar werdende, bei Dunkelheit erleuchtete Scheibe sein, die bei Einfahrten die Nummer des Einfahr- bzw. Durchfahrgleises, bei Ausfahrten das Rufzeichen der nächsten Zugmeldestelle trägt.

2. Das Vorsignal. Wie wir gesehen haben, muß das Vorsignal dreistellig sein (Warn-, Vorsichts- und „Fahrt frei"-Stellung). Daher genügt das zweistellige Scheibenvorsignal, wie es z. B. das preußische Signalbuch enthält, den gestellten Anforderungen nicht. Das Scheibenvorsignal ist außerdem ganz allgemein bei größeren Fahrgeschwindigkeiten seiner geringen Fernsichtbarkeit und Auffindbarkeit wegen ungeeignet. Um auch das Vorsignal bei Tage als Schattenriß am Himmel sich abheben zu lassen, hat man ihm auf amerikanischen und englischen Bahnen die Flügelform gegeben und diese genau wie bei den Hauptsignalen an Hochmasten angeordnet. Dagegen spricht aber die geringe Unterscheidungsmöglichkeit zwischen Vor- und Hauptsignal, die meist nur auf verschiedener Form und Größe der Flügel beruht. Martens, der in seinem bereits angezogenen Buche ebenfalls für ein dreistelliges Flügelvorsignal eintritt, sucht einer Verwechslung zwischen Haupt- und Vorsignal dadurch vorzubeugen, daß er sein Vorsignal (D. R. G. M. 355 601) mit einer festen Erkennungsscheibe am Mast unter dem Flügel ausrüstet und als Dunkelsignale Doppellicht in Schräglage anwendet. Wenn nun auch Flügel und Scheibe als Ganzes betrachtet erst das Vorsignal ausmachen, so scheint die Unstimmigkeit in der Bedeutung der Flügelstellungen des Haupt- und Vorsignals — z. B. wagerechte Flügellage am Hauptsignal: „Halt", am Vorsignal: „Auf Halt vorbereitend" = Warnstellung — doch nur gemildert, nicht aber beseitigt zu sein. Förderreuther, der ebenfalls den dritten Signalbegriff am Vorsignal forderte, schlug tag- und nachtgleiche Formsignale in Gestalt dunkler Signalbilder auf weißer, bei Dunkelheit durchscheinend erleuchteter Tafel vor (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1906, S. 209), eine Lösung, welche den geschilderten Nachteil des Flügelvorsignals nicht hat. Dieses Vorsignal leidet aber wieder wie das niedrige Scheibensignal an geringer Fernsichtbarkeit. Ein dreistelliges Signal mit hinreichender Fernsichtbarkeit, das sich vom Hauptsignal gut unterscheidet, dürfte aber das von Hentzen im Zentralblatt der Bauverwaltung 1912, S. 480 beschriebene neue Ablaufsignal der Preußischen Staatsbahn sein, nämlich ein auf einem Hochmast angebrachtes um den Schwerpunkt schwingendes schmales Rechteck, welches sich am Tage als Schattenriß am Himmel gut abhebt, nachts bei entsprechender Beleuchtung als helles Rechteck erscheint. In Warnstellung würde der Balken zweckmäßig wagerechte Lage einnehmen, unter 45° nach rechts geneigte Lage würde „Vorsicht" — am Hauptsignal also Ablenkung signalisiert — bedeuten, die senkrechte Lage endlich „Fahrt frei".

3. Außerordentliche Gefahr- und Langsamfahrsignale. Diese Signale geben im Gegensatz zu den unter 1 und 2 betrachteten Haupt- und Vorsignalen stets nur einen Signalbegriff wieder, sie sind nicht stellbar. Das Gefahrsignal hat dem Zuge „Halt" zu gebieten und ist in dem preußischen Signalbuch als rote, weiß geränderte rechteckige Haltscheibe, bei Dunkelheit als einfaches rotes Licht enthalten. Diese Form dürfte allen Anforderungen genügen. Der Vorsichtsbefehl am Beginn einer Langsamfahrstrecke mag durch gelbe dreieckige, weiß geränderte Scheibe mit schwarzem A bzw. einfaches gelbes Licht gegeben werden. Am Ende der Langsamfahrstrecke würde der Begriff „Fahrt frei" dann durch grünen Anstrich der dreieckigen Scheibe und weißes E bzw. durch einfaches grünes Licht dargestellt werden können. Haltscheibe und Anfangsignal erhalten dann noch ein Vorsignal, das als runde gelbe, mit schwarzem Ring und weißem Rand versehene Scheibe bzw. als gelbes Doppellicht in Schräglage vorgeschlagen sei.

Die beigefügte übersichtliche Zusammenstellung der vorstehend aus den Signalbegriffen entwickelten Vorschläge für eine Neuerung der Signalordnung zeigt, daß die entstehenden Signalbilder einfach und klar sind, die Signalbegriffe umfassend wiedergeben und Widersprüche vermeiden.

Im Felde.

Christiansen, Regierungsbaumeister a. D.

Verkehrsnöte in den feindlichen Ländern des Westens und Südens.

Von der Transportkrise und der Verkehrsnot in Frankreich haben die französischen Abgeordneten am 12. November vorigen Jahres nicht anders gesprochen, als von einem „unentwirrbaren Durcheinander". In der französischen Kammer wollte man hierfür als Entschuldigung geltend machen, daß ein Fünftel des französischen Eisenbahnnetzes in deutschen Händen ist, und daß allein 20 000 französische Wagen von der englischen Armeeleitung in Benutzung genommen sind. Tatsächlich stockt in Frankreich der Handel wie der Abtransport und Austauschverkehr von Waren fast vollständig. Am 4. Dezember 1916 lagerten in Bordeaux 200 000 t, die sogar für Munitionsfabriken bestimmt waren,

aber nicht fortgeschafft werden konnten. Im „Matin“ wird berichtet, daß infolge der Verkehrsnot der Versand von Äpfeln, Kartoffeln, Wein, Ölkuchen und Konserven in großen Bezirken fast völlig aufgehört hat. Viele Bahnhöfe sind jetzt im Monat nur drei Tage geöffnet. Der Eilgutverkehr ist so eingeschränkt, daß eine Firma täglich nur 300 kg Eilgut befördern darf; nur Zeitungspapier und Särge sind von dieser Beschränkung ausgenommen. In den beiden letzten Jahren war der Personenverkehr gegenüber der Friedenszeit bereits um 40 % eingeschränkt. Nach einer Meldung des „Temps“ werden die französischen Eisenbahnen in kürzester Zeit die noch bestehende Zahl von Personenzügen erheblich einschränken. Sie sind infolge Kohlen- und Personenmangels zu dieser Maßnahme gezwungen. Trotzdem England im Jahre 1915 37,9 % mehr Kohle nach Frankreich geliefert hat als im Jahre 1913, werden die Verkehrseinschränkungen zum größten Teil mit Kohlenmangel begründet. Außerdem muß aber besonders der Wagenmangel die Verkehrsnot zum großen Teil mitverschulden. Denn wie Oberst Gassouin, der Vorsteher der Abteilung für das Verkehrswesen im französischen Kriegsministerium, mitteilt, sind von den 35 000 im vorigen Jahre im Ausland bestellten Eisenbahnwagen bis zum November 1916 nur 3000 geliefert worden.

Die finanzielle Lage der französischen Bahnen ist außerordentlich schwierig, am ungünstigsten die der Staatsbahn. Insgesamt hatten die Eisenbahnen Ende 1916 einen Verlust von 1,1 Milliarden Frank für die drei verflossenen Jahre aufzuweisen. Für den französischen Fiskus sind diese Verluste um so schmerzlicher, als er durch hohe Garantien für die Fehlbeträge einspringen muß. Diese Zustände sind auch für die breitere Öffentlichkeit von Bedeutung. Denn die Eisenbahnwerte gehörten zu den beliebtesten Kapitalanlagen der kleinen französischen Sparer. Dadurch sind den kleinen Leuten Verluste von Hunderten von Millionen entstanden. Und dieser Entwertungsprozeß muß sich mit der weiteren Dauer des Krieges immer mehr verschärfen.

Die jüngsten großen Verkehrseinschränkungen in England stellen in ihrer Gesamtwirkung den Reiseverkehr um ein Vierteljahrhundert zurück. Die großen, durchgehenden Züge fahren nicht häufiger als vor 30 Jahren. Vom 1. Januar ab sind 330 Bahnhöfe überhaupt geschlossen. Die Fahrpreise wurden um die Hälfte erhöht. Plätze und Abteile werden nicht mehr reserviert, Schlafwagen sind größtenteils ausgeschieden, die Speisewagenbetriebe fast überall durch Eßkörbe ersetzt. Kein Reisender darf mehr als 45 kg Gepäck aufgeben.

In Italien sind hauptsächlich infolge Kohlenknappheit mit dem neuen Winterfahrplan 2000 Züge ausgefallen. Die Anzahl der täglich von den Personenzügen in Italien im Juli 1914 durchlaufenen 206 000 km ist gegenwärtig auf 120 000 km herabgesetzt.

Das Defizit der italienischen Staatsbahnen von 33 Millionen Lire erklärt sich hauptsächlich aus den wucherisch hohen Kohlenpreisen. Die amtliche Kohlenbörse in Genua notierte Mitte Dezember bei fehlender Zufuhr Preise von 230 bis 240 Lire für die Tonne franko Waggon Genua, während für Beginn 1917 Preise von 250 und 260 Lire vorgesehen sind! Das sind nach deutschem Gelde rund 10 ℳ für den Zentner. Der im Kohlenabkommen mit England festgestzte Höchstpreis von 160 Lire (gegen etwa 30 vor dem Kriege) für die Tonne ist bisher nur ein frommer Wunsch geblieben.

Die Entrüstungsausbrüche der italienischen Zeitungen sind daher sehr verständlich, und die hohnvoll verzweifelte Frage der „Stampa“, ob denn das Ministerium Salandra vor Ausbruch des Krieges keinen festen Vertrag wegen Kohlenlieferung mit England abgeschlossen hätte, gibt dem Unmut aller Volksschichten über die große unverzeihliche Nachlässigkeit in wirtschaftlicher Beziehung beredten Ausdruck. In der augenblicklichen Kohlennot, infolge deren das Privatpublikum friert, während auch die Gasanstalten fast ohne Kohlen sind und sogar die Eisenbahnen und Munitionsfabriken auf immer schmälere Rationen gestellt werden, wird ganz übersehen, daß die schönsten festen, vor dem Kriege getroffenen Abmachungen angesichts der unvorhergesehenen Frachtraumnot ohnehin hinfällig geworden wären. Und daran sind die deutschen U-Boote schuld.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Versicherungsverhältnisse des zum Feldeisenbahndienst abgeordneten Eisenbahnpersonals.** Hierüber herrscht unter den beteiligten Verwaltungen und Versicherungseinrichtungen immer noch keine volle Klarheit. Im Heft 2 vom 11. Januar 1917 der Zeitschrift „Die Arbeiter-Versorgung“ hat nun Ministerialrat Dr. Reindl in München die Frage nach allen Richtungen einer eingehenden Prüfung unterzogen und gelangt hierbei zu folgendem Ergebnis: Die zu den schon im Frieden planmäßig vorgesehenen Feldeisenbahn-Formationen (§ 127 Wehr-O., T. II D § 3[1] Mil.-Eis.-O.) einberufenen Personen sind Personen des Soldatenstandes und als solche von der Kranken-, Invaliden- und Unfallversicherung befreit (§ 172 Ziff. 2, § 1235 Ziff. 2 und § 554 Ziff. 1 und 2 RVO.). Die Zeit der militärischen Dienstleistung bei diesen Formationen wird ihnen für die Invalidenversicherung nach § 1393 Ziff 1 RVO. ohne Beitragsleistung als Beitragszeit in der Lohnklasse II angerechnet. Bei den überplanmäßig aufgestellten Eisenbahn-Formationen — sog. Zivilkolonnen, Bau-, Betriebskolonnen — ist zu unterscheiden, ob das hierzu abgestellte Personal noch militärdienstpflichtig ist oder nicht. Das noch militärdienstpflichtige, d. h. der Reserve, Landwehr, Ersatzreserve oder dem Landsturm angehörende Personal zählt ebenfalls zu den Personen des Soldatenstandes und ist daher ebenso wie das bei den planmäßigen Formationen eingeteilte Personal zu behandeln, d. h. von der Kranken-, Invaliden- und Unfallversicherung befreit; Anrechnung der Feldeisenbahndienstzeit für die Invalidenversicherung in der Lohnklasse II nach § 1393 Ziff. 1 RVO. gilt auch hier. Die nicht mehr militärpflichtigen Angehörigen dieser Kolonnen dagegen werden entweder als obere oder untere Militärbeamte auf Widerruf angestellt oder als Arbeiter auf Grund privatrechtlichen Dienstvertrags von der Heeresverwaltung angenommen. Alle diese Personen zählen nicht zu den Personen des Soldatenstandes. Ihre Versicherungsfreiheit ist aber gleichwohl gegeben, da ihre Beschäftigung lediglich im Ausland, wozu auch das besetzte feindliche Gebiet zählt, sich vollzieht, ausländische Betriebe aber grundsätzlich der deutschen Sozialversicherung nicht unterliegen und es sich hier auch nicht um eine bloße sog. „Ausstrahlung“ eines inländischen Betriebes handelt. Bei diesen Personen kommt daher nur eine freiwillige Weiterversicherung bei den Krankenkassen und Arbeiterpensionskassen (Abt. A) ihrer Heimatverwaltungen unter Zahlung der vollen Beiträge aus eigenen Mitteln in Frage. Hinsichtlich der Angestelltenversicherungspflicht nach dem Angestellten-Versicherungsgesetz vom 20. Dezember 1911 ist die Versicherungsfreiheit für alle bei den planmäßigen und den überplanmäßigen Feldeisenbahnformationen verwendeten Personen, gleichviel ob sie noch militärdienstpflichtig sind oder nicht, aus den gleichen Gründen gegeben, wie hinsichtlich der Versicherungspflicht nach der Reichsversicherungsordnung. Anspruch auf Wochenhilfe nach den Bundesrats-Bekanntmachungen vom 3. Dezember 1914 und 23. April 1915 für die Ehefrauen von Kolonnenmitgliedern ist nicht anzuerkennen, da die Beschäftigung dieser Kolonnenmitglieder als Ausübung einer genügend entlohnten Erwerbstätigkeit angesehen werden muß.

— **Verkehrseinschränkungen im Personenverkehr.** In einer großen Anzahl von Direktionsbezirken werden den Zeitungsanzeigen zufolge im Laufe der nächsten Zeit neue Einschränkungen der fahrplanmäßigen Zugverbindungen stattfinden, um den fortdauernd hohen Anforderungen des Güterverkehrs genügen zu können. Wir müssen auf eine Aufzählung im einzelnen verzichten. Nach alter Erfahrung zeigt die Zeit Ende Januar und den ganzen Februar hindurch auch in friedlichen Tagen die geringste Verkehrsziffer des ganzen Jahres, so daß mit einer allgemeinen Abnahme des Reisebedürfnisses ohnehin zu rechnen ist.

— **Tarifierung von Flugmotoren.** Flugmotoren gelten nach einer kürzlich ergangenen Entscheidung der deutschen Eisenbahnen nicht als „Eisenwaren“ (Spezialtarif I und Stückgutspezialtarif), sondern rechnen als ein im Tarif nicht genanntes Gut zur Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutklasse. Ihrer Zurechnung zur Stelle „Eisen und Stahl usw.“ des Spezialtarifs steht entgegen, daß das bei ihnen verwendete Aluminium einen hauptsächlichen Bestandteil der Ware bildet, ferner auch, daß zu den Zündungen Edelmetall (Platin) verwendet wird. Wenn letzteres auch nur in geringem Umfange geschieht, so schließt doch die Stelle „Eisen und Stahl“ jedwede Verbindung mit edlen Metallen aus.

— **Frachtberechnung für Geschoßtransportkasten und andere zur Beförderung von Munition oder militärischen Gebrauchsgegenständen besonders eingerichtete leere Kasten.** Kasten obiger Art rechnen neu zu den Holzwaren des Spe-

zialtarifs II, gebraucht zu den Emballagen des Spezialtarifs III. Bei Aufgabe als Stückgut sind sie — gleichgültig ob neu oder gebraucht — zum vollen Gewicht nach dem Stückgutspezialtarif abzufertigen. Von der Vergünstigung des § 34 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Abfertigung zum halben Gewicht nach der Allgemeinen Stückgutklasse), die nur für die dort namentlich aufgezählten, gebrauchten Packmittel gilt, sind sie als höherwertige Waren ausgeschlossen.

— **Beförderung von Kalziumkarbid.** Kalziumkarbid (Ziffer I e 2 der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung) gehört zu den Stoffen, die bei Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln. Es mußte daher nach den bisherigen Beförderungsvorschriften in bedeckten Wagen befördert werden. Angesichts des Mangels an Wagen dieser Gattung ist kürzlich für die Dauer des Krieges auch die Beförderung des Gutes in offenen Wagen ohne Decke nachgelassen worden (Reichsgesetzblatt Nr. 10 vom 18. Januar 1917). In den Verpackungsvorschriften, die die Verwendung starker, dichter, sicher verschlossener Gefäße aus Eisen (auch Eisenblech) vorsehen, tritt hingegen keine Änderung ein.

— **Eisbeiladung bei Biersendungen.** Das den Biersendungen in Wagenladungen gegen den Einfluß der Wärme beigegebene Eis wird nach den Tarifbestimmungen der deutschen Eisenbahnen nur in Höhe der zum Schutze der Ladung während der Beförderung erforderlichen Menge frachtfrei befördert. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob die Bierladung in Privatgüterwagen oder in bahneigenen Wagen befördert wird. Insoweit die Eisbeiladung die zum Schutze der Ladung während der Beförderung erforderliche Menge übersteigt, also zugleich zur Versorgung der Abnehmer des Bieres mit Eis dient, ist sie daher frachtpflichtig. Für die Frachtberechnung kommt alsdann § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Bestimmungen für ungleich tarifierte Güter) zur Anwendung, wenn die Bierladung in bahneigenen Wagen oder in Privatgüterwagen befördert wird, die zugleich für die Beförderung von Bier und Eis eingestellt sind; dient jedoch ein Privatgüterwagen nach dem Einstellungsvertrage nur zur Beförderung von Bier, so ist für das frachtpflichtige Eis stets die Stückgutfracht zu entrichten. (§ 60 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Teil I B.)

— **Gebührenerhebung für Anweisungen des Empfängers.** Für die Ausführung bestimmter, im Geschäftsverkehr üblicher Anweisungen des Empfängers werden seit dem 1. Januar 1917 Gebühren erhoben, die bei Stückgut 0,50 *M*, bei Wagenladungen 3 *M* für die Frachtbriefsendung betragen (siehe S. 968, Jahrgang 1916 dieser Zeitung). Die Erhebung dieser Gebühren ist jedoch, wie zur Behebung von Zweifeln bemerkt sei, auf die im Tarif ausdrücklich genannten Anweisungen des Empfängers beschränkt. Dies sind folgende Anweisungen: 1. daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 2. daß dem Empfänger der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge, das Gut aber auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 3. daß dem Empfänger der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute lastenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 4. daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt wird. Für andere zulässige Anweisungen des Empfängers, so z. B. für Vollmachten betreffend die Abholung der Güter durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer (§ 780 [2] der Eisenbahn-Verkehrsordnung), werden obige Gebühren nicht erhoben.

— **Entlastung des Eisenbahnverkehrs.** Wie die „B. B. Ztg." meldet, vereinigten zur Entlastung der Eisenbahnen vier Rheinschiffahrtsgesellschaften insgesamt 59 Eilgüterdampfer zum gemeinsamen Verkehr.

— **Eisenbahnunfall bei Erkrath.** Amtlich wird vom 25. d. M. gemeldet: Vergangene Nacht gegen 4½ Uhr riß auf der Bergfahrt nach Hochdahl ein Güterzug wenige Wagen hinter der Zuglokomotive durch. Die abgerissenen Wagen mit der Schiebelokomotive liefen nach Erkrath zurück und stießen dort mit großer Gewalt auf den Prellbock. Hierbei wurden der Lokomotivführer Huhnen aus Hochdahl und der Hilfsschaffner Bühlmeyer aus Derendorf getötet, die Schiebelokomotive und eine Anzahl Güterwagen zertrümmert. Eine Untersuchung wurde sofort eingeleitet. Der Betrieb zwischen Düsseldorf-Gerresheim-Erkrath wird eingleisig aufrecht erhalten.

— **Maßnahmen der bayerischen Verkehrsverwaltung zur Verbesserung der Ernährung des Personals auf die Dauer des Krieges.** Um den Schwierigkeiten zu begegnen, welche in der Ernährung des Verkehrspersonals, insbesondere bei jenen Gruppen bestehen, die im Fahrdienst beschäftigt sind oder Nachtdienst leisten, hat die bayerische Verkehrsverwaltung besondere Organisationen geschaffen, die ähnlich wie Fabrikkantinen dazu dienen sollen, dem Personal des äußeren Dienstes während der Vesperpausen, während des Nachtdienstes oder des Aufenthaltes auf auswärtigen Stationen Gelegenheit zum Einkauf von Lebensmitteln und zur Einnahme warmer Speisen zu geben.

Zu diesem Zwecke wurden in größeren Städten Nahrungsmittelausschüsse errichtet, die je aus einem mittleren Beamten als Leiter und zwei Beisitzern aus den Kreisen des Personals bestehen. Einer dieser Ausschüsse ist zugleich Nahrungsmittelstelle. Diesen Nahrungsmittelstellen obliegt die Herbeischaffung rationierter und markenfreier Lebensmittel, die an das Personal zum Verzehren während der Vesperpausen oder während des Aufenthaltes auf den auswärtigen Stationen entweder ohne weiteres (z. B. bei Fleisch, Wurst, Käse) oder in Form warmer Gerichte (Suppen, Gemüse) abgegeben werden. Es dürfen nur solche Lebensmittel eingekauft werden, die noch im freien Verkehr sind, abgesehen natürlich von solchen, die von den Reichs-, Landes- und Kommunal-Lebensmittelstellen an die Verkehrsverwaltung zugewiesen werden.

Diese Nahrungsmittelstellen und -Ausschüsse haben auch dafür zu sorgen, daß solche Lebensmittel, die von den Reichs-, Landes- und Kommunalverbänden nur für bestimmte Personalgruppen (Schwerarbeiter) zugewiesen werden, auch nur an solche abgegeben werden.

Sofern die Verabreichung warmer Speisen und Getränke nach den örtlichen Verhältnissen nicht wirtschaftlicher auf einem anderen Wege wie durch besondere Vereinbarungen mit den Bahnhofswirtschaften und Kantinen oder mit öffentlichen Speiseanstalten (Volksküchen) oder nahegelegenen öffentlichen Wirtschaften durchgeführt werden kann, beschafft die Verkehrsverwaltung auch eigene Kocheinrichtungen. Die Durchführung der vom Verkehrsministerium in die Wege geleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Ernährung des Personals auf die Dauer des Krieges hat in der Hauptsache durch die Eisenbahndirektionen und Oberpostdirektionen zu erfolgen. Nahrungsmittelstellen sind bereits eingerichtet oder in Aussicht genommen in München, Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt, Nürnberg, Hof, Bamberg, Ludwigshafen Rh., Augsburg, Buchloe, Lindau, Memmingen, Neu-Ulm, Kempten, Regensburg, Eger und Weiden.

— **Zwangsweise Entladung von Eisenbahngüterwagen.** Nach einer Bekanntmachung des stellv. Generalkommandos XIX. Armeekorps vom 15. Jan. 1917 ist auf Antrag der Linienkommandantur U verboten worden, auf einer Reihe namentlich genannter preußischer Stationen im Bereiche des XIX. Armeekorps zur Entladung bestimmte Wagen über die Entladefrist hinaus stehen zu lassen; widrigenfalls erfolgt Zwangsentladung und Zwangszuführung.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Nachdem die erste außerordentliche Hauptversammlung nicht beschlußfähig gewesen war, hielt das Unternehmen am 19. d. M. eine neue Versammlung ab, die nunmehr einstimmig die Auflösung der Gesellschaft genehmigte. Wie der Vorsitzende ausführte, sind die Bedingungen, die die Mitropa (Mitteleuropäische Speise- und Schlafwagen-Gesellschaft) gemacht hat, als durchaus günstig anzusehen. Den Hauptpunkt in den Verhandlungen bildete der Verkauf des Wagenparks, weil darin der größte Wert enthalten sei. Schließlich habe man sich dahin geeinigt, daß die Mitropa den gesamten Wagenpark übernehme; sie habe die Wagen auch bereits seit dem 1. Januar in Betrieb genommen. Der Preis soll durch Abschätzung geregelt werden. Das Schiedsgericht, das die Abschätzung vornehmen soll, werde voraussichtlich bald zusammentreten, und der zu zahlende Preis werde hoffentlich dem guten Zustande und dem jetzigen Marktpreis der Wagen entsprechen. Der Erlös, der auf diesem Wege erzielt werden würde, sei jedenfalls erheblich günstiger, als wenn das verhältnismäßig niedrige Angebot der Mitropa angenommen worden wäre. Auch die sonst der Gesellschaft gehörende Einrichtung, wie Wäsche usw., sei der Mitropa bereits übergeben. Diese habe auch die Wohnungen bzw. Mietsverträge der Beamten mit Ausnahme der Wohnungen im Auslande übernommen und werde das Personal, das sich gegenwärtig im Kriege befinde, gleichfalls später möglichst wieder einstellen. Die Mitropa habe laut

Vertrag auf die Wagen eine Abschlagszahlung von 1 250 000 *M* bereits geleistet, die der Gesellschaft von den ihr nahestehenden Banken mit 4 % verzinst werde. Die Beträge für Wäsche und Einrichtung, deren Wert gegenwärtig noch nicht voll ermittelt ist, werden nach dessen Feststellung voraussichtlich Anfang Februar gezahlt werden, die aus der Abschätzung bis dahin erfolgt ist. Auf Anfrage wurde weiter mitgeteilt, daß eine Auszahlung an die Aktionäre vorläufig nach dem Gesetz nicht möglich sei. Es bestehe jedoch kein Hindernis für jeden Aktionär, der den Wunsch hierzu ausspreche, sich die Aktien von den dem Unternehmen nahestehenden Banken bevorschussen zu lassen.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung des Vereins am 9. Januar hielt der Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Oberbaudirektor Dorner, einen Vortrag über „Erinnerungen an Chile und seine Eisenbahnen". Der Vortragende war auf Wunsch des Chilenischen Staates, einen deutschen Ingenieur an die Spitze seiner Eisenbahnen gestellt zu sehen, von der preußischen Staatsregierung dazu vorgeschlagen und in den Jahren 1910/11 als Generaldirektor tätig. Er gab einen kurzen Überblick über die geographischen, klimatischen, Bevölkerungs- und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes. Dann besprach er die Eisenbahnen, von denen die Privatbahnen sich in einzelne Linien und Netze, besonders in dem im Norden des Landes gelegenen Bergwerksgebiet, mit seinen reichen Bodenschätzen, wie Salpeter, Kupfer und anderen Mineralien entwickelt haben, und verbreitete sich ausführlicher über die Staatsbahnen, insbesondere über das wichtige Zentralnetz, das sich von Valparaiso bis Puerto Montt durch den mittleren Teil des Landes zieht. Er beleuchtete die seit dem Jahre 1907 eingetretene mißliche wirtschaftliche Lage dieses Netzes und besprach seine zur Besserung dieser Lage unternommenen Versuche, deren Durchführung auf viele Schwierigkeiten stieß. Mit dem Wunsche auf gedeihliche Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in dem schönen Lande schloß Herr Dorner seinen durch Karten und bildliche Darstellungen unterstützten Vortrag. Lebhafter Beifall ward dem Redner zuteil.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden ab 1. Februar 1917 in den Ruhestand versetzt: Regierungsrat Englmann im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberregierungsrates und Inspektor Moser bei der Bahnstation Bamberg unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberinspektors; — versetzt wurde der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion II, Ingolstadt, Direktionsrat Schmid an die Eisenbahndirektion Nürnberg; berufen wurden der Vorstand der Betriebsinspektion Salzburg Direktionsrat Kober an die Betriebsinspektion I Ingolstadt und der Vorstand der Bahnstation Kaufbeuren Oberinspektor Fuchs in das Tarifamt der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Baurat Glück, Vorstand des Maschinentechnischen Bureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, seinem Ansuchen gemäß in den Ruhestand versetzt, unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberbaurats.

Österreich.

— **Die Tariferhöhungen und die Privatbahnen.** Es ist bereits mitgeteilt worden, daß die Regierung mit einzelnen Privatbahnen Verhandlungen eingeleitet hat, in welchen festgesetzt werden soll, ob und in welchem Ausmaße ihnen ein Anteil des Kriegszuschlages überlassen werden soll. Zwischen der Regierung und der Südbahn sind die Verhandlungen über Ausmaß und Tragweite der Tariferhöhung sowie über den Anteil, welcher der Gesellschaft vom Kriegszuschlag überlassen werden soll, im Wesen zum Abschluß gelangt. Auf den Linien der Südbahn dürfte mit Rücksicht auf den Umstand, daß schon bisher infolge des siebenprozentigen Tarifzuschlages die Frachtsätze höher waren als auf den Staatsbahnen, vom 1. Februar ab keine 30 prozentige, sondern eine 25prozentige Steigerung der Frachtsätze eintreten. Diese Verschiebung bedeutet eine geringere Belastung der Alpenländer und zugleich eine teilweise Ausgleichung der Verschiedenheit, die zwischen diesen Gebieten und den übrigen Teilen Österreichs besteht. Die Wirkung der Tariferhöhung berechnet sich dahin, daß in den Alpenländern künftig die Frachtsätze um 3¾ % höher sein dürften als beispielsweise in Böhmen, während der bisherige Zuschlag der Südbahn 7 % betrug, so daß die Ungleichheit zur Hälfte ausgeglichen ist. Auf Grund des Verkehres des Jahres 1915 berechnet die Südbahn für das heurige Jahr die Wirkung der Tariferhöhung für die Gütertransporte mit einer ihrem Dienste zugute kommenden Einnahme von 9 bis 10 Millionen Kronen. Die Erhöhung der Personentarife dürfte der Südbahn geringere Summen zuführen, weil die Tarife der Südbahn schon jetzt bedeutend höher waren als jene der Staatsbahnen. Man nimmt an, daß die Mehreinnahme der Südbahn aus der Erhöhung der Personentarife etwa eine Million Kronen betragen wird, so daß im ganzen für ihren Dienst mit einer Mehreinnahme von etwa 11 Millionen Kronen im Jahre zu rechnen sein wird.

Auch die böhmischen Privatbahnen haben darauf hingewiesen, daß die Mehrausgaben nur teilweise durch die Mehreinnahmen bestritten werden können, und ihre Vertreter nehmen an, daß den Gesellschaften der ganze oder jedenfalls ein sehr wesentlicher Teil des Kriegszuschlages für die eigenen Zwecke zugewiesen werden wird.

Bei einzelnen anderen Privatbahnen, deren Lage sich durch die Ausnahmeverhältnisse des Krieges sehr gebessert hat, scheint die Aussicht, daß ihnen eine bedeutendere Quote des Kriegszuschlages zugewiesen werden dürfte, eine geringere zu sein.

— **Einführung von ermäßigten Jahresstreckenkarten im Interesse der Wohnungsfürsorge.** Gleichzeitig mit der Einführung des neuen Personentarifs gelangen am 1. Februar 1917 an Stelle der bisherigen Zeitkarten sowohl auf den Staatsbahnen als auch auf der Südbahn Monatsstreckenkarten zur Einführung. Infolge der aus finanziellen Rücksichten erfolgten allgemeinen Tariferhöhung ist auch eine Erhöhung der Streckenkartenpreise unvermeidlich gewesen; um jedoch jene Bevölkerungskreise, welche ihren ständigen Wohnsitz außerhalb der Stadt haben, vor einer zu großen Verteuerung der täglichen Fahrtkosten zu bewahren, hat die Staatseisenbahnverwaltung beschlossen, Jahresstreckenkarten auf Entfernungen bis zu 50 km einzuführen, die gegenüber den Monatskarten um 25 % ermäßigt sind. Diesem Vorgange ist auch die Südbahngesellschaft gefolgt.

— **Die Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Eisenbahnen.** Der Deutsche Nationalverband hat auf Grund eines Antrages des Abgeordneten Heine, betreffend die neuen Eisenbahntarife, kürzlich einen Beschluß gefaßt, worin von der Regierung mit allem Nachdruck die restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einzelne mächtige Kartelle und Großunternehmungen verlangt wurde. Der Obmann des Deutschen Nationalverbandes, Dr. Groß, hat in dieser Angelegenheit vom Eisenbahnminister Dr. Freih. v. Forster ein Schreiben erhalten, das lautet: . . . . Nach den seitens der Staatsbahnverwaltung seit mehreren Jahren befolgten Grundsätzen bestehen derartige oder ähnliche Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Staatsbahnen überhaupt nicht. Die letzte im Interesse eines einzelnen Industriezweiges bestandene Frachtbegünstigung, die sogenannte Mühlenrefaktie, ist ebenfalls im abgelaufenen Jahre zur Aufhebung gelangt. Insoweit gegenwärtig auf den österreichischen Staatsbahnen Tarifnachlässe bestehen, was übrigens in einem ungemein eingeschränkten Ausmaß der Fall ist, verfolgen diese, abgesehen von den infolge Notstandes gewährten Refaktien, ausschließlich den Zweck, bestehenden Routen- und Achsenkonkurrenzen zu begegnen, oder die Verfrachtung minderwertiger Artikel zu ermöglichen. Die bestehenden Vorschriften für die Einräumung von Tarifnachlässen gewährleisten einerseits eine volle Publizität der gewährten Frachtbegünstigungen und sichern andererseits, daß durch Frachtnachlässe nicht individuelle Begünstigungen geschaffen werden, sondern daß die veröffentlichten ermäßigten Frachtsätze allgemein zugänglich sind und daher von allen in Betracht kommenden Interessenten in gleichem Maße benützt werden können.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Steiermark.** Dem „Leipz. Tagebl." wird gemeldet: In der Nacht zum 17. Januar hat sich zwischen Trifail und Sagor auf der Südbahnlinie Cilli-Laibach ein Eisenbahnunglück ereignet. Die Gleise waren durch einen mächtigen Felsblock verlegt. Der Personenzug 44 fuhr mit voller Geschwindigkeit gegen den Felsblock. Der vordere Wagen entgleiste. Inzwischen ereigneten sich weitere Felsstürze, und die großen Felsmassen verschütteten die ersten Wagen vollständig. Die Insassen der hinteren Wagen sprangen aus den Abteilen in den Fluß. Aber nur ein Mann konnte das Ufer gewinnen; die übrigen ertranken. Die Rettungsarbeiten konnten erst am andern Vormittag erfolgen. Bis jetzt wurden vierzig Tote geborgen. Alle Überlebenden haben schwere Wunden erlitten. Zur Bergung wurde Militär befohlen.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnkriegssteuer und die Erhöhung der Stempelgebühren der Frachturkunden.** Finanzminister v. Teleßky hat die erste sich ihm im neuen Jahre darbietende Gelegenheit benützt, um vom Reichstage die Ermächtigung zur Erhöhung der Eisenbahngütertarife einzuholen. Der Gesetzentwurf „über die Eisenbahn-Kriegssteuer und die Erhöhung der Stempelgebühren der Frachturkunden (Frachtbriefe, Aufnahmebestätigungen, Lagerscheine)“, den er in der Sitzung des Abgeordnetenhauses v. 11. d. M. unterbreitet hat, sieht einerseits eine gleichzeitig mit den Beförderungsgebühren einzuhebende dreißigprozentige Eisenbahn-Kriegssteuer vor, die sich — mit Ausnahme der aufgezählten Abweichungen — auf alle im Zivil- und Lastgutverkehr zu befördernden Sendungen, wie auf die Militär-Personen- und -Gepäckbeförderung erstreckt, andererseits aber bezweckt er eine Erhöhung der Stempelgebühren der Frachturkunden, wie sie in Österreich bereits vor zwei Monaten ins Leben getreten ist. Der Gesetzentwurf, von dessen Durchführung der Finanzminister sich ein jährliches Mehreinkommen von 100 bis 120 Millionen Kronen verspricht, ist kürzlich veröffentlicht. Nachstehend teilen wir aus der Begründung folgendes mit:

Die infolge des Krieges in der ganzen Welt eingetretene bedeutende Abnahme der Kaufkraft des Geldes läßt die entsprechende Erhöhung der Tarifsätze des Eisenbahntransportes als begründet erscheinen. Die infolge des Krieges eingetretene Steigerung der Ausgaben des Staates aber erfordert gebieterisch, daß dieser Umstand zur Erhöhung der Einnahmen des Staates benützt werde. In unserem Vaterlande, wo der überwiegende Teil der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen vom Staate verwaltet wird, scheint diese Frage hinsichtlich des Eil- und Lastengüterverkehrs vorläufig am einfachsten lösbar, wenn ein gewisses Prozent der durch die Eisenbahnunternehmungen für den Transport eingehobenen Tarifsätze in der Form einer Steuer dem Staate zugute kommt. In dieser Beziehung mußte die Feststellung eines Schlüssels angestrebt werden, der einerseits ein nennenswertes Mehreinkommen sichert, andererseits bei der heutigen Preisgestaltung auf den Warenverkehr nicht lähmend wirkt. Auf Grund der gepflogenen Studien schlägt der Finanzminister als einen solchen Schlüssel eine dreißigprozentige Eisenbahnkriegssteuer vor, die zusammen mit den Transportgebühren eingehoben und zu den Tarifsätzen hinzugerechnet würde. Diese Maßnahme kann unter den heutigen Verhältnissen nur einstweiliger Natur sein, weshalb denn auch die Gültigkeit dieser Steuer nur auf drei Jahre bemessen werden soll. Auf diese Weise wird die entsprechende Zeit zur Vorbereitung einer der künftig sich ausgestaltenden volkswirtschaftlichen Lage entsprechenden und mit den Interessen des Staatshaushaltes rechnenden Eisenbahntarifreform zur Verfügung stehen.

Die Steuer würde sich auf alle Eil- und Lastguttransporte erstrecken. Es sollen ihr alle Tarife und Gebühren unterliegen, welche die Bahn für die Verfrachtungsleistung einhebt oder welche auch den Gegenwert dieser Leistung enthält. Sie ist ganz unabhängig von der Transportsteuer, denn dort, wo die Transporttarife auch die Transportsteuer enthalten, würde die Kriegssteuer auch nach diesem Teile der Tarifsätze eingehoben. Aus diesem Grunde wird die Einhebung der Eisenbahnkriegssteuer auch nach dem Militärgütertarif am Platze sein, obwohl dieser Tarif von der Transportsteuer befreit ist. Sie berührt auch die den Vizinalbahnen gesicherte Transportsteuerfreiheit nicht, so daß jene Vizinalbahnen, deren Transportsteuerfreiheit noch nicht abgelaufen ist, diese Steuer gleichfalls einzuheben und einzuliefern haben werden. Dagegen unterliegt der Eisenbahnkriegssteuer nicht die Personenbeförderung, da es billig erscheint, daß die Steigerung der aus der Personenbeförderung stammenden Einnahmen durch die Feststellung eines neuen Tarifs zum Vorteil des betreffenden Eisenbahnunternehmens verwendet werden könne. Gleichwohl kann sich dies nicht auch auf die Militär-Personenbeförderung beziehen, deren Ausgaben in dem Verhältnisse, in dem Ungarn zu den Kosten der gemeinsamen Verteidigung beiträgt, den ungarischen Staat belasten. Es erscheint daher begründet, daß die Militär-Personen- und -Gepäckbeförderung mit dieser Steuer belastet werde und daß ein Teil der erwähnten gemeinsamen Last dem Staate wieder ersetzt werde. Weiter wird in der Begründung darauf verwiesen, daß die österreichische Regierung denke, ihren Hauptlinien für den Kriegsverkehr, die sich nach Ungarn fortsetzen, außer der auf ihren Linien eingehobenen Steuer auch eine Tariferhöhung zu gestatten. Im Interesse der Geltendmachung des tunlichst vor Augen gehaltenen eisenbahnpolitischen Grundsatzes, wonach die aus der Konzessionsurkunde fließende Einheitlichkeit der ungarischen und der österreichischen Linien dieser Eisenbahnen auch in ihrer paritätischen Behandlung zum Ausdruck gelangen soll, wird es nötig werden, daß die teilweise Einhebung oder Einlieferung der Steuer auf den ungarischen Linien erlassen, oder daß es diesen Bahnen gestattet werde, einen Teil der Kriegssteuer für eigene Rechnung zu behalten. Dies gilt jedoch nur für höchstens die Hälfte der Steuer, da in diesem Rahmen die Einheitlichkeit der Tarife gewahrt und die wichtigen verkehrspolitischen Interessen dieser Eisenbahnen befriedigt werden können.

Dabei konnte nicht außer acht gelassen werden, daß auch ein Teil der selbständig verwalteten übrigen Privatbahnen infolge des Krieges in eine schwierige Lage gelangt ist, nicht nur weil die Personalausgaben und die Materialpreise gestiegen sind, sondern weil ihre Strecken, ihre Verkehrsmittel und ihre Ausrüstungsobjekte infolge ihrer außerordentlichen Inanspruchnahme große Erneuerungskosten und Investitionen erfordern werden. Bei den Staatsbahnen dienen zur Deckung dieser Kosten die staatlichen Einnahmen. Hinsichtlich der unter selbständiger Verwaltung stehenden Privateisenbahnen, die zum Teil die großen Rekonstruktionsarbeiten und Investitionen durch die Erhöhungen des Personentarifs nicht zu decken imstande seien und die daher auf eine weitere Steigerung ihrer Einnahmen angewiesen sein werden, ermächtigt die Vorlage den Finanzminister und den Handelsminister, die Einlieferung der Eisenbahn-Kriegssteuer bis zur Hälfte des Steuerbetrages erlassen zu dürfen, so daß die betreffenden Eisenbahnen den erlassenen Teil für ihre eigene Rechnung verwenden können. Eine ähnliche Verfügung wird auch hinsichtlich jener in fremder Verwaltung befindlichen Vizinalbahnen getroffen, deren Einkommen nicht genügt, um nach ihren Prioritätsaktien eine viereinhalbprozentige Dividende zu zahlen, wogegen sie laut der Konzessionsurkunde berechtigt wären, zur Ermöglichung einer solchen Dividende ihre Tarife zu erhöhen.

Die Vorlage erstreckt sich nicht auf jene Straßenbahnen, die sich mit dem Warentransport überhaupt nicht, oder nur ganz nebensächlich beschäftigen, sowie nicht auf die Straßenbahnen im Territorium der Hauptstadt Budapest und Vizinalbahnen mit elektrischem Betrieb.

Die in fremder Währung erstellten ausländischen Verbandstarife sichern den Eisenbahnen unter den heutigen Verhältnissen infolge der Valutadifferenzen solche Einnahmen, daß aus diesen auch die Kriegssteuer bestritten werden kann; aus den von der Valutadifferenz herrührenden Einnahmen können die Eisenbahnen, nötigenfalls ohne Änderung des Tarifs, und ohne Hinzurechnung der Eisenbahn-Kriegssteuer, diese Steuer dem Staatsärar einliefern. In solchen Fällen wäre es überflüssig, diese höheren Tarife noch weiter zu erhöhen. Da aber in Österreich von diesen Verbandstarifen bloß 15 % der dortigen Steuer dem Staatsärar einzuliefern sind, werden auch die ungarischen Eisenbahnen nur zur Einlieferung von 15 % nach solchen Verbandstarifen verpflichtet, damit sie nicht in eine ungünstigere Lage gelangen als die österreichischen beteiligten Bahnen. Es wird der Beurteilung des Finanz- und des Handelsministers anheimgestellt, in welchem Maße sie von dieser Ermächtigung Gebrauch machen wollen. Die bei einzelnen Privatbahnen infolge dieser Steuer vorzunehmenden Tariferhöhungen werden häufig jene Höchstgrenze überschreiten, die in den Konzessionsurkunden für die Tarife festgestellt worden ist. Es wird daher der Handelsminister ermächtigt, hinsichtlich der sich als notwendig ergebenden Abweichungen Verfügungen zu treffen.

Das Bestreben nach einer Steigerung der Staatseinnahmen hat den Finanzminister geleitet, als er die seit Jahrzehnten unveränderten Gebühren nach den Transporturkunden ebenfalls zu erhöhen beschloß. Eine ähnliche Erhöhung der Stempelgebühren der Transporturkunden ist in Österreich bereits am 1. November v. J. in Kraft getreten und auch in Bosnien und der Hercegovina werden diese erhöhten Gebühren bereits eingehoben. Der Gesetzentwurf stellt die bisherige Gebühr der Frachtbriefe für Entfernungen von weniger als 38 km in der Höhe von 2 H. gänzlich ein, erhöht aber die bisherige Gebühr von 10 H. für mehr als 5000 kg Gewicht Eisenbahn- und mehr als 10 000 kg Gewicht Flußschiffahrtsendungen auf 1,20 K., bei leichteren Sendungen sowie nach allen Sendungen im sonstigen Verkehr (Kraftwagen usw.) auf 30 H. Diese wesentliche Erhöhung wird dadurch begründet, daß das erwünschte finanzielle Ergebnis nur durch eine bedeutende Erhöhung der Gebührensätze erreicht werden kann. Hingegen werden die Frachtbriefduplikate, die bisher den gleichen Gebühren wie die Frachtbriefe unterlagen, ganz gebührenfrei werden. Die Vorlage erhöht auch die Stempelgebühr für jeden Übernahmeschein bei solchen Sendungen, die kein Frachtbrief oder keine den Frachtbrief ersetzende Urkunde begleitet, von der bisherigen Gebühr von 10 H. auf 20 H., im Flußschiffahrtsverkehr für Sendungen über 10 000 kg auf 1,20 K. Die bisherige Gebühr von 10 H. für solche Aufnahmescheine hört ganz auf. Die Konnossemente sowie Warrants behalten die bisherige Gebühr von 2 K. Nach den vom Aus-

lande kommenden Sendungen unterliegen die Begleiturkunden im Inlande nicht der Gebühr für Frachtbriefe. Damit aber das Ärar auch in solchen Fällen die Gebühr für den inländischen Verkehr erhalte, wird verfügt, daß für die Übernahmescheine des Übernehmers dieselben Gebühren wie für Frachtbriefe, und zwar 30 H. und 1,20 K. gezahlt werden. Die Vorlage ermächtigt den Finanzminister, für Lebensmitteltransporte die erhöhte Transporturkundengebühr, insofern dies im öffentlichen Interesse begründet erscheint, entsprechend zu ermäßigen. Das Gesetz erstreckt sich nicht auf jene Transporturkunden, die über Postsendungen oder mit Fuhrwerken beförderte Sendungen, schließl. über Sendungen im See-, Teich- und Flußverkehr ausgestellt werden und die auch ferner den bisherigen Gebührenbestimmungen unterliegen.

Was das zu erhoffende finanzielle Ergebnis der Eisenbahn-Kriegssteuer betrifft, kann bei dem fortwährenden und raschen Wechsel, den der Eisenbahnverkehr im Kriege aufweist, selbst ein annäherndes Bild nicht geboten werden und eine Schätzung insbesondere der Militärtransporte ist vollends ausgeschlossen. Laut der Angaben für 1913 betrugen die Transporteinnahmen für den Eil- und Lastgutverkehr auf sämtlichen in Betracht kommenden Eisenbahnen 404 320 000 Kronen. Die dreißigprozentige Steuer würde danach 121 296 000 K. ausmachen. Zieht man aber in Betracht, daß die ganze Steuer bei einem Teile der Privatbahnen nicht eingeliefert wird, und daß der Verkehr infolge der außerordentlichen Verhältnisse die Größe des Verkehrs von 1913 nicht erreichen dürfte muß die Einnahme dieser Steuer bedeutend niedriger geschätzt werden. Andererseits aber kann aus der Besteuerung der Militärtransporte sowie aus der Erhöhung der Gebühren der Transporturkunden eine bedeutende Einnahme erwartet werden, so daß auch bei vorsichtiger Schätzung auf einen jährlichen Betrag von 100 bis 120 Millionen Kronen gerechnet werden kann.

Rumänien.

— **Zu dem Eisenbahnunglück bei Ciurea** (s. Nr. 6 S. 45 d. Ztg.) meldet der „Progrès de Lyon“ aus Jassy, daß nach amtlicher Mitteilung bei diesem Unglück 374 Personen umgekommen und 756 verletzt worden sind, unter diesen 300 schwer.

Übrige europäische Länder.

— **Baupläne der dänischen Staatsbahnen.** Außer dem bereits in Nr. 6 S. 45 d. Z. erörterten Plan einer Brücke über den Storström zwischen Seeland und Falster im Zuge der Eisenbahnverbindung Gjedser-Kopenhagen umfaßt der jetzt dem dänischen Reichstag vorgelegte Voranschlag auch eine Dampffährenlinie zwischen Seeland und Jütland, mit Kalundborg, nördlich von Korsör, als seeländischem und Aarhus als jütländischem Ausgangspunkt. Mit dieser Dampffährenlinie, die beträchtlich länger als diejenige zwischen Warnemünde und Gjedser ist, würde eine kürzere Verbindung zwischen Kopenhagen und dem nördlichen Jütland hergestellt werden, indem der bisherige Umweg über die Insel Fünen vermieden wird. Es sollen zwei schnellaufende Fähren in Betrieb gestellt werden, so daß täglich zwei Fahrten in jeder Richtung ausgeführt werden können. Schließlich sind Doppelgleise auf allen Hauptlinien der dänischen Staatsbahnen geplant, und auf der stark befahrenen Strecke Kopenhagen-Roskilde, von welch letzterem Platze eine Linie nach Kalundborg, eine andere nach Korsör und eine dritte von ebenso internationaler Bedeutung wie die eben genannte nach Gjedser führt, soll ein drittes und viertes Gleis angelegt werden. Die Verwirklichung des großen Eisenbahnplanes würde sich über eine ganze Anzahl Jahre erstrecken. M.

— **Torffeuerung für Lokomotiven in Schweden.** Bereits seit langem haben sich in Schweden verschiedene Erfinder mit der Herstellung von Apparaten beschäftigt, die in Lokomotiven angebracht zur Feuerung mit Torfpulver gebraucht werden können. Nachdem die Frage der Apparate sowohl wie der Herstellung von Torfpulver genügend geklärt ist, läßt die schwedische Staatsbahnverwaltung eine eigene Torfpulverfabrik anlegen, die im südlichen Schweden bei dem Eisenbahnknotenpunkt Vislanda im Bau begriffen ist und gegen Ende 1917 fertig wird; es soll dann sofort ein Eisenbahnbetrieb mit Torffeuerung in großem Maßstab vor sich gehen. Hierzu ist die Staatsbahnlinie Nässjö-Falköping bestimmt, auf der s. Z. der Betrieb ausschließlich mit Torffeuerung stattfinden soll. Der Preis für das Torfpulver stellt sich frei Bahnwagen Jönköping auf 15 K. für die Tonne, was im Hinblick darauf, daß Torfpulver einen ⅔ so großen Brennwert wie gewöhnliche Lokomotivensteinkohlen hat, einem Steinkohlenpreis von 22,50 K. frei Bahnwagen Jönköping entspricht. Wenn die groß geplante Versuchsfeuerung mit Torfpulver in Übereinstimmung mit den Erwartungen ausfällt, will die schwedische Regierung, da wahrscheinlich noch auf lange Jahre hinaus mit höheren Kohlenpreisen als 20 K. für die Tonne gerechnet werden kann, die Frage einer allgemeinen Einführung von Torfpulverfeuerung in Lokomotiven prüfen. M.

— **Erhöhung der Tarife der schwedischen Staatsbahnen.** Die Direktion der Staatsbahnen schlägt in einem an die Regierung gerichteten Schreiben eine Erhöhung der Tarife vor. Beim Personenverkehr soll die Erhöhung 10 % und beim Güterverkehr 20 % betragen. Anlaß zu dieser Maßregel geben die beträchtlichen Mehrausgaben, vor allem die hohen Preise für Steinkohlen und andere Materialien. M.

— **Englische Kohle für Schweden.** „Nya Dagligt Allehanda“ meldet, daß die schwedische Staatsbahnverwaltung die Lieferung von 200 000 t bester Steinkohle in England nachgesucht habe. Die Lieferung solle im Laufe eines halben Jahres erfolgen.

— **Eisenbahnunglück in Frankreich.** Der Schnellzug Montlucon-Bourges der Orléansbahn stieß am 26. Januar um 2 Uhr morgens bei Chateauneuf-Cher mit einem Güterzug zusammen. Die Lokomotive und 10 Wagen des Schnellzugs entgleisten. 10 Personen wurden getötet und 40 verletzt.

— **Neue Verkehrseinschränkungen in Italien.** Die „Köln. Ztg.“ vom 26. Januar schreibt: Die Kriegsnot zwingt die italienische Regierung zu immer zunehmenden Einschränkungen auf den Gebieten der Ernährung, Beleuchtung, Heizung, des Verkehrs usw. Jetzt ist es wieder einmal der Eisenbahnverkehr, dem man den Schmachtriemen enger zieht, nachdem schon zu wiederholten Malen die Fahrpläne erheblich verkürzt worden sind. Der „Corriere della Sera“ teilt am 21. Januar mit, daß die Zahl der in Schnellzügen mitlaufenden Schlaf- und Speisewagen auf das geringstmögliche Maß beschränkt worden ist sowie die Vergünstigungen in der Fahrkartenausgabe, womit Italien bekanntlich ungeheuer freigebig gegen seine Staatsbürger war, durch amtliche Bekanntmachung vom 20. d. M. stark beschnitten werden. Eine Menge von Preisermäßigungen wird abgeschafft; es gibt nun keine Hin- und Rückfahrkarten mehr, keine zusammenstellbaren Rundreisekarten, keine Zonenabonnements, keine Preisermäßigungen für Studentenkongresse, für Turn- und Alpenvereine. Selbst den Staatsbeamten, Militärs, Volksschullehrern, Eisenbahnbediensteten und Schauspielertruppen werden die bisherigen Ermäßigungen zum Teil entzogen, und auf alle Fahrkarten wird von nun an ein Zuschlag von 20 % erhoben. Es muß um die Finanzen und um den Bahnbetrieb schlimm stehen, wenn eine italienische Regierung sich entschließt, derartige zu Gewohnheitsrechten gewordene Vergünstigungen aufzuheben.

— **Maritzazüge.** Wie aus Sofia, 22. d. M. gemeldet wird, traf dort der erste Zug des Maritza-Transportes ein, der für Bulgarien bestimmte Waren aus Deutschland und Österreich-Ungarn bringt.

— **Keine russische Eisenbahnanleihe.** Am 10. d. M. kam aus Kopenhagen die Nachricht, daß nach einem Telegramm aus Kopenhagen mehrere große Eisenbahnlinien um die Erlaubnis zur Aufnahme neuer großer Anleihen beim Finanzminister nachsuchten. Sie sollten der Erweiterung des Eisenbahnnetzes mit Rücksicht auf die Notwendigkeit neuer Eisenbahnbauten dienen. „Das Finanzministerium gab die Zustimmung zu einer neuen großen Eisenbahnanleihe, die wahrscheinlich im März aufgelegt werden wird. Die Eisenbahnlinien Moskau-Kasan-Donez und Moskau-Windau-Rybinsk verlangen allein für sich 30 Millionen Rubel, dazu kommen die Forderungen einer Anzahl anderer Eisenbahnlinien.“

Am 12. d. M. kommt nun folgende eigentümliche Aufklärung zu dieser Nachricht: Die „Köln. Ztg.“ erfährt aus Kopenhagen, 12. Januar: Wie aus einem Petersburger Telegramm hervorgeht, war die vorgestrige russische Meldung über große Eisenbahnpläne mit damit zusammenhängenden Anleihen nur darauf berechnet, im neutralen Ausland, wo die Meldung allein verbreitet wurde, Eindruck zu machen. Es wird nämlich jetzt gemeldet, daß die erwähnte große Eisenbahnanleihe in den nächsten Monaten keine Aussicht habe, zur Zeichnung aufgelegt zu werden, da das Finanzministerium ganz andere Finanzpläne habe. Sobald die gegenwärtig aufliegende russische Kriegsanleihe drei Milliarden Rubel für die Zeichnungen — die übrigens außerordentlich träge verlaufen — erreicht haben wird, will die Regierung sofort eine neue innere Kriegsanleihe

in der Höhe von zwei oder drei Milliarden Rubel zur Zeichnung auflegen und darauf eine große Prämienanleihe von fünf Milliarden Rubel aufnehmen.

Fremde Erdteile.

— **Fortsetzung des Eisenbahnbaus in Deutsch-Ostafrika während des Krieges.** Die „Kreuzztg." berichtet folgendes: Einer Meldung von „Aftonbladet" zufolge gelang es einem schwedischen Ingenieur, der lange Jahre im Dienste einer deutschen Eisenbahngesellschaft in Deutsch-Ostafrika tätig gewesen und der den Krieg in der Kolonie bis Juli 1916 miterlebt hat, unter unsäglichen Schwierigkeiten über Kapstadt in die Heimat zurückzukehren. Er berichtet, daß der Krieg in Ostafrika mit großer Erbitterung geführt werde. Dank der vorzüglichen Disziplin unter den Eingeborenen war es den Deutschen möglich, bis Mitte vorigen Jahres den Feind trotz seiner zehnfachen Übermacht abzuweisen. . . . Als hervorragender Beweis deutscher Energie wird erwähnt, daß der Eisenbahnbau während des Krieges fortgesetzt wurde. Von der Bahnlinie Tabora-Ruanda, die die reichen Gebiete dieses volkreichen Nordwestbezirkes erschließen und über Daressalam mit dem Weltmarkte in Verbindung bringen soll, konnten trotz der andauernden Beunruhigung des Schutzgebietes durch feindliche Truppen nicht weniger als 200 km fertiggestellt werden. Für die mit Einschluß von Weib und Kind nur rund 5000 Europäer zählende Kolonie ist dies gewiß ein glänzendes Beispiel deutcher organisatorischer Tatkraft.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgeld

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 29. Januar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahnverkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) für den Bereich der oldenburgischen Staatseisenbahnen allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Oldenburg, 23. Januar 1917. (190)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Erhöhung der Standgelder.
Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 15. Januar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Teil I, Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Lippstadt, den 15. Januar 1917. (180)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

2. Verkehrseinstellung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Einstellung der Güteraufnahme.
Infolge eingetretenen Frostwetters wird die Güteraufnahme zwischen den Stationen Wien-Pozsony (Preßburg)-Budapest-Zemun-Belgrad mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres eingestellt. Hiernach ist die gesamte Güteraufnahme an allen für den Verkehr noch offen gewesenen Stationen geschlossen.
Wien, am 25. Jänner 1917. (189)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gänzliche Einstellung der Güterannahme.
Infolge des eingetretenen Frostwetters wird die Güterannahme in unseren Wiener Stationen nach Budapest und in unseren Budapester Stationen nach Wien mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres eingestellt.
Hiernach ist die gesamte Güterannahme in allen bisher noch offen gewesenen Stationen geschlossen.
München, 25. Jänner 1917. (185)

3. Güterverkehr.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Tarif Teil II Heft 6 und Ausnahmetarif (20) für Torfstreu und Torfmull (zum Heft 6).
Vom 1. April 1917 ab wird im Verkehr mit den Stationen der württembergischen Staatsbahnen ein Zuschlag zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen von 2 ₰ für 100 kg erhoben. Unberührt bleiben die Frachtsätze der württembergischen Privat - Bahnstationen.
Von der Erhöhung werden hiernach sämtliche in das Tarifheft 6 und den zu diesem Heft besonders herausgegebenen Ausnahmetarif (20) für Torfstreu und Torfmull aufgenommene württembergische Stationen mit Ausnahme von Baienfurt, Tailfingen, Tettnang, Trossingen Ort, und Weingarten (Württ.) betroffen. Ferner werden im Ausnahmetarif 21, I. Abteilung nur die 10-t-Frachtsätze unter d) Stearin, e) Kali usw., k) Farbholz usw., n) Chlorkalk usw., p) Baumwolle usw., r) Reis usw., t) Getreide und z) Harz usw. um den angegebenen Zuschlag erhöht. Die übrigen Frachtsätze bleiben unverändert.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 25. Januar 1917. (192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtzuschläge.
Vom 1. April 1917 an gelten folgende Zuschläge für 100 kg (siehe Seite 106 des Tarifs 200):

a) Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster und Nebenbahn Mosbach-Mudau: 15 ₰ für Eilstückgut, 10 ₰ für Frachtstückgut, 4 ₰ für Wagenladungen;
b) Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach: 12 ₰ für Eilstückgut, 10 ₰ für Frachtstückgut, 5 ₰ für Wagenladungen;
c) Nebenbahn Oberscheffeenz-Billigheim: 5 ₰ für Eil- und Frachtstückgut, 1 ₰ für Wagenladungen; außerdem Überfuhrgebühr 1 ₰ für 100 kg bei Wagenladungen, die in Scheffenz von der Staatsbahn auf die Nebenbahn und umgekehrt übergehen.

Berlin, 23. Januar 1917. (175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation (Nr. 2 des Tfv.).
Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs wird um drei Jahre, also bis zum 30. April 1920 verlängert.
Berlin, 29. Januar 1917. (176)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife für Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen um 2 ₰ für 100 kg erhöht. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.
Dresden, am 25. Januar 1917. (177)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.
Auf den 1. April 1917 treten im Tarife Änderungen ein, die für den Verkehr mit sämtlichen Stationen der württ. Staatseisenbahnen und den Stationen einiger badischer Nebenbahnen Frachterhöhungen bringen. Außerdem wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 ergänzt und im Ausnahmetarif 9a im Hinweis auf Spezialtarif II statt Ziffer 8 Ziffer 10 gesetzt.
Karlsruhe, 23. Januar 1917. (178)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf 1. April 1917 treten im Verkehr mit einigen badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb Frachterhöhungen ein. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 23. Januar 1917. (179)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft I, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Kevevára dunapart der Versecz-Kubiner Lokaleisenbahn mit direkten Frachtsätzen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr (Tarifheft I) einbezogen.

Auf Seite 10 des Nachtrages III vom 1. Februar 1917 zum Tarifheft I vom 4. März 1912 ist in der Schnitttafel II nachzutragen:

891 | 1/2 | Kevevára dunapart §) | V. K. H. E. V. | 3050.

Ferner ist auf Seite 14 des Tarifs unter IV. Erklärung der im Tarif vorkommenden Abkürzungen nachzutragen:

V. K. H. E V. = { Versecz=Kubiner Lokaleisenbahn. Versecz=Kubini helyi érdekü vasut.

Kattowitz, 26. Januar 1917. (195)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Entfernungen der Stationen Odenheim, Menzingen, Eichtersheim, Rauenberg, Wiesloch Stadt der Badischen Lokaleisenbahn A. Ges. erhöht.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 25. Januar 1917. (193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 1, 2 und 3, gültig vom 1. September 1913. Berichtigungen. Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung.

In den mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 zur Einführung gelangenden Nachträgen sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Nachtrag VI zum Hefte 1:

Auf den Seiten 4—6 sind in der Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen usw.) für Schelletitz, Steinitz und Uhritz=Nasedlowitz und auf Seite 8 die in der Abteilung B (Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.) für Steinitz enthaltenen Frachtsätze um 34 Heller für 1000 kg zu erhöhen.

Nachtrag V zum Hefte 2:

Auf den Seiten 8—10 sind die für Kuttenberg Stadt vorgesehenen Frachtsätze um 10 Heller für 1000 kg zu erhöhen.

Nachtrag VI zum Hefte 3:

Auf den Seiten 4—9 ist bei der Bestimmungsstation Feuerwerksanstalt das Zeichen **) samt zugehöriger Fußnote zu streichen.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege im Tarif, Teil II, Heft 3 auf Seite 8 die Station Feuerwerksanstalt samt der zugehörigen Bemerkung zu streichen.

Kattowitz, 26. Januar 1917. (194)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Güterverkehr — Tarif Teil II, Heft 1. vom 1. April 1913.

Die im Rahmen des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Güterverkehrs, Tarifheft 4, seither bestehenden Frachtsätze für Steinkohlen usw. und Steinkohlenkoks von rheinisch-westfälischen nach ungarischen Stationen werden mit sofortiger Gültigkeit als neuer Ausnahmetarif 125 in den norddeutsch-ungarischen Güterverkehr, Tarifheft 1, unverändert übernommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 23. Januar 1917. (191)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 7 (Württemberg).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 wird im Verkehr mit den Stationen der württembergischen Saatseisenbahnen ein Zuschlag zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen einschließlich der Ausnahmetarife von 2 ₰ für 100 kg eingeführt. Näheres durch voraussichtlich im Monat März 1917 erscheinende Bekanntmachung in unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Kaiserliche Generaldirektion (174)
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1917 wird in Ergänzung des Serientarifs XXVI der Frachtsatz Leermoos-Littai 259 h für 100 kg eingeführt.

München, den 26. Januar 1917. (206)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3, Ausnahmetarif 6, gültig vom 1. März 1914. Erhöhung der Frachtsätze nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege werden die Frachtsätze unter Abteilung A des Tarifs nach den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn Bielwiese, Bienowitz, Chojno, Dlonie, Görchen, Jutroschin, Krehlau, Pakoswalde, Panten, Parchwitz, Piskorsine, Pohlschildern, Porschwitz, Roszkowko, Sarne, Sobialkowo, Wehrse und Winzig um je 10 ₰ für 1000 kg, nach den Stationen Groß-Tschuder, Ibsdorf, Smolitz und Tscheschkowitz=Bienowitz um je 20 ₰ für 1000 kg erhöht.

Die Frachtsätze des obenbezeichneten Tarifs nach den übrigen Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn bleiben unverändert. Nach „Krehlau Überg. a. d. Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn" sind vom 1. April 1917 an die um 20 ₰ für 1000 kg gekürzten, bis 31. März 1917 gültigen Frachtsätze nach Krehlau (Liegn. R.) anzuwenden.

Kattowitz, den 26. Januar 1917. (205)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Vom 1. Februar 1917 ab gilt der Holzausnahmetarif für Stamm- und Stangenholz, bis zu 2,5 m lang, rundes, auch abgeästet oder ganz oder teilweise entrindet, ohne Rücksicht auf den Verwendungszweck; auch wird die Station Weißenfels als Empfangsstation einbezogen. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung. Außerdem wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 26. Januar 1917. (204)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Die Frachtsätze im Verkehr mit der badischen Nebenbahn Oberschefflenz-Billigheim werden mit Gültigkeit vom 1. April 1917 erhöht. Näheres durch das Gemeinsame Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander (Nr. 200).

Kaiserliche Generaldirektion (203)
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Juni 1907.

Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze für alle Wagenladungsklassen von 5 t und darüber (normale Tarifklassen und Ausnahmetarife) um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 26. Januar 1917. (202)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg usw., Tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Im Verkehr mit den Stationen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. 4. 1917 ab die Frachtsätze erhöht. Näheres im T. V. A. der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 27. Januar 1917. (201)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Roggen- und Weizenmehl usw. — Tfv. 2 m.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die der Tarif vom 25. Januar 1915 aufgehoben wird. Etwaige Erhöhungen gelten erst vom 1. April 1917. — Abdrücke der Neuausgabe sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunfsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 27. Januar 1917. (200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1917 ab werden die Stationen Bajohren, Dlottowen und Laugszargen des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.) in den Tarif aufgenommen und die Gesamtentfernungen für die Stationen Exin und Schubin des Direktionsbezirks Bromberg geändert.

Ferner werden vom 1. April 1917 ab Entfernungsänderungen im Verkehre mit den Stationen der Bruchsal-Hilsbach-Menzingener Bahn und der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangel-

loch eingeführt, auch wird vom gleichen Zeitpunkte ab für den Verkehr mit den württembergischen Staatsbahnstationen ein Zuschlag von 2 ₰ für 100 kg zu den Frachtsätzen für Wagenladungen einschließlich der Ausnahmetarife erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 25. Januar 1917. (196)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für frische Kartoffeln zur Herstellung von Trockenkartoffeln, Stärkemehl usw. — Tfv. 2 n.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die der Tarif vom 18. Januar 1915 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Etwaige Erhöhungen gelten erst vom 1. April 1917. — Einzelabdrücke des Tarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 27. Januar 1917. (197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden die Entfernungszuschläge der Stationen der Nebenbahnen Neckarbischofsheim-Hüffenhard von 25 auf 100 %, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen von 33⅓ auf 100 %, Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch von 50 auf 100 % erhöht. Näheres bei der Direktion der badischen Lokaleisenbahnen in Karlsruhe.

2. Mit Wirkung vom 1. Februar 1917 wird die Station Oldau des Direktionsbezirks Hannover in die Tarifhefte 1 bis 4 einbezogen, ferner werden gleichzeitig bei verschiedenen Ausnahmetarifen die Sätze der Nebenbahnstationen Möckmühl-Dörzbach um 3 ₰ für 100 kg erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarifanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen usw.

Frankfurt (Main), 23. Jan. 1917. (198)
Königliche Eisenbahndirektion.

a. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 1, — Tfv. 5.
b. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200,
c. Staats- und Privatbahn-Tierverkehr, Teil II. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden im Wechselverkehr mit den Stationen der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn die Zuschlagsfrachten erhöht. Näheres enthält die am 29. Januar 1917 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1917. (181)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 1. April 1917 treten im Verkehr mit den Stationen einiger badischer Nebenbahnen im Privatbetrieb Frachterhöhungen ein. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 25. Januar 1917. (182)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg, Heft 6.

Vom 1. April 1917 werden sämtliche Frachtsätze mit Ausnahme der für die württembergischen Privatbahnstationen um 2 ₰ für 100 kg erhöht. Unser Verkehrsbureau erteilt nähere Auskunft.

Saarbrücken, 22. Januar 1917. (183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. — Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte.

Vom 1. April 1917 ab werden die Frachtsätze der Stationen Göppingen, Heilbronn Hbf., Heilbronn Süd, Stuttgart Hbf. und Ulm der württembergischen Staatsbahnen im Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte vom 1. 11. 15 für Wagenladungen um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Cöln, den 24. Januar 1917. (184)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn, Teil II vom 1. Januar 1915 und Ausnahmetarif für Thomasschlacken usw. vom 1. Juni 1915.

Die in den innerdeutschen Tarifen durchgeführte Bestimmung, daß bei den Artikeln:

Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl sowie rohen Kalisalzen zum Düngen der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde zu legen ist, wird mit sofortiger Gültigkeit auch für die Ausnahmetarife 2 b (Düngemittel usw.) und 3 b (Kalitarif) des Teiles II vom 1. Januar 1915 und den Kriegsausnahmetarif für Thomasschlacken usw. vom 1. 6. 15 im direkten Verkehr deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn eingeführt.

Straßburg, den 24. Januar 1917. (207)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elbeumschlagsverband. Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn. Tarif, Teil II vom 1. April 1909. Außerkraftsetzung des Tarifs.

Mit Ablauf des 31. März 1917 werden der obenbezeichnete Tarif und die im Rahmen dieses Tarifs durch besondere Kundmachungen im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ verlautbarten Maßnahmen vorläufig ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Wien, am 26. Jänner 1917. (209)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).
Erstreckung einer Tarifmaßnahme.

Der Inhalt der Kundmachung „896 in der Nr. 52 dieses Blattes vom 5. Juli 1916 (Seite 628)“ bleibt ausnahmlich der in Kronenwährung bezifferten Umwegsfrachten vom 1. Februar 1917 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1918 in Kraft.

In den weiterhin gültigen in Markwährung bezifferten Umwegsfrachten ist die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.

Wien, am 24. Januar 1917, S. B. No. 668/C ex 1917. (208)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer-Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1917 treten im Verkehr mit Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die

a. für die Fahrkarten aller Wagenklassen bei Entfernungen von 7 km an 5 ₰,
b. für Expreßgut durchschnittlich 50 ₰ für die Tonne,
c. für Hundekarten 10—60 ₰ betragen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Firma Lenz & Co. in Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstraße 1.

Hannover, den 24. Januar 1917. (186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Personen- und Gepäcktarif, gültig vom 1. Mai 1907.

Vom 1. April 1917 ab werden im Verkehr mit den Stationen Frauenalb-Schielberg, Herrenalb und Marxzell der Badischen Lokal-Eisenbahnen A.-G. in Karlsruhe die Preise der Fahrkarten und die Gebühr für die Überführung des Reisegepäcks in Karlsruhe erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 23. Januar 1917. (199)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königl. Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Werkstatts-Materialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das I. Halbjahr des Etatsjahres 1917 und zwar: 260 Stück Achswellen für Wagen, 2325 Stück Radreifen aus Tiegelstahl. **Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 8. Februar 1917, vormittags 11 Uhr.**

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 17. Februar 1917.

Hannover, den 25. Januar 1917. (187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 1180 Abspannkonsolen, 700 Strebenschrauben, 16 000 Isolatorenstützen, 1200 Isolatorenträger, 42 800 Porzellanisolatoren, 274 900 kg verzinktem Eisendraht, 8000 kg isoliertem Draht und 30 000 m Telegraphenkabel. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ in bar (**nicht in Briefmarken**) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Telegraphenbaumaterialien“** versehen **bis zum 9. Februar 1917, vormittags 10½ Uhr,** dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 3. März 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 22. Januar 1917. (188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 10. 3. Februar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zum Güterwagenmangel.

Von R. Leskow in Leipzig.

Dieser Gegenstand hat die Öffentlichkeit in den letzten Vochen mehr denn je beschäftigt. Und dies mit Recht! längt doch von dem Maße der verfügbaren Eisenbahnwagen ie Aufrechterhaltung des deutschen Wirtschaftslebens ab. och nie ist daher der innige Zusammenhang zwischen Volksirtschaft und Eisenbahn so fühlbar in die Erscheinung geeten wie durch den gegenwärtigen recht empfindlichen langel an Eisenbahngüterwagen. Von neuem ist der Beweis ebracht worden, daß die Eisenbahn letzten Endes der Träger es gesamten Volkswohles, die Hauptstütze aller Kultur und lles Lebens ist. Dementsprechend geht die Frage des Güteragenmangels jedem Gliede der Gesamtheit nahe, und es ist aher verständlich, wenn die Beteiligten den Gründen des langels nachzuforschen sich bemühen und der Öffentlichkeit orschläge zu seiner Beseitigung unterbreiten.

Unter anderen hat auch der Landtagsabgeordnete Dr. Nietammer in einem Aufsatze vom 19. November im „Leipziger agebl." zur Frage Stellung genommen. Ausgehend von den nforderungen, die der Krieg als solcher an die Eisenbahnerwaltungen stellt, ist er im weiteren der Meinung, daß im rsten Kriegsjahre die Industrie mit größerem Nachdruck die ermehrung des Wagenparks hätte fordern müssen. Damals ei der Arbeitermangel nicht so groß gewesen, daß man nicht iehr Eisenbahnwagen hätte beschaffen können. Im besonderen äre die Errichtung von großen Wagenfabriken ebenso mögch gewesen, wie die Schaffung von Riesenanlagen für Volksnährungszwecke.

Das Urteil eines Fachmannes, als das der obige Vorschlag azusprechen ist, wird sich auf praktische Erfahrungen ützen. Trotzdem erscheint es doch zweifelhaft, ob tatsächch seine Verwirklichung 1914/15 noch möglich gewesen äre. Denn schon im ersten Kriegsjahre fehlte es merklich ı eingerichteten Arbeitskräften. Es hat nicht an dem Manel an Einsicht der Eisenbahnverwaltungen gelegen, wenn die ermehrung des Wagenparks schließlich ins Stocken geraten t, im Gegenteil haben sich die Mittel, die von den Eisenahnverwaltungen für die Vergrößerung des Güterwagenarkes zur Verfügung gestellt worden waren, als durchaus ısreichend erwiesen. Es lag lediglich an der Leistungsunzulänglichkeit der Eisenbahnwagenbauindustrie, daß die Millionenbeträge nicht überall aufgebraucht worden sind. Im Jahre 1915 bereits stellte die preußische Eisenbahnverwaltung fest, daß die Wagenbauanstalten mit mehreren tausend Wagen im Lieferungsrückstande geblieben waren, weil sie unter dem Mangel an Arbeitskräften und Rohstoffen zu leiden hatten. Es will daher nicht zutreffend erscheinen, daß der Wagenmangel hätte gelindert werden können, wenn, wie der Verfasser des oben erwähnten Aufsatzes meint, die 12 Millionen Mark, mit denen sich der Landtag 1915/16 monatelang zur Herstellung des Gleichgewichts des Etats beschäftigen mußte, für die Wagenbeschaffung verwendet worden wären.

Vorausgesetzt, daß selbst die Annahme einer noch genügend leistungsfähigen Industrie für den Wagenbau der Wahrscheinlichkeit entspräche, so könnte der Industrie doch der Vorwurf kaum erspart bleiben, daß sie ihrerseits von der Tariferleichterung, die die Eisenbahnen mit Wirkung vom 15. Februar 1916 im Interesse der Vermehrung des privaten Güterwagenparkes bewilligten, so gut wie keinen Gebrauch gemacht hat. Die Erweiterung des Verzeichnisses VI des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs, Teil I B bezweckte, den Großbetrieben Gelegenheit zu geben, sich zur Sicherung eines vom allgemeinen Wagenmangel unbeeinflußten Güterumlaufs innerhalb bestimmter Verkehrsgebiete für sämtliche Güterarten einen eigenen Wagenpark zu schaffen. Es kann nicht geleugnet werden, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen, trotz der hierdurch möglicherweise zu erwartenden Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse, der Großindustrie auf tarifarischer Grundlage in weitestem Maße entgegengekommen sind. Hätten sich vor allen Dingen diejenigen Betriebe, die heute infolge Kohlenmangels unter den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, s. Zt. einen Park von eigenen Kohlenwagen beschafft, so wären sie niemals vor Betriebsschwierigkeiten aus Mangel an Kohle gestellt worden. Gerade für die Kohlenversorgung spielt jene Tariferleichterung eine beachtliche Rolle, da die Voraussetzung für die Bewilligung der Ausnahme hier fast in jedem Falle gegeben ist, weil sich der Verkehr zwischen Werk und Betrieb innerhalb eines eng begrenzten Gebietes abwickelt.

Man wird mit Recht einwenden, daß die Beschaffung eines eigenen Wagenparks mit nicht unerheblichen Geldopfern verknüpft ist. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß eine große Anzahl industrieller Betriebe zur Darbringung solcher Opfer, namentlich in Hinsicht auf die Kriegsgewinne, sehr wohl in der Lage gewesen wäre. Man hat es an mehr als einem Beispiele erlebt, daß es oft der verwickeltsten Manöver bedurfte, um die Gewinne unterzubringen und die Dividendenausschüttung in einem noch zu rechtfertigenden Maße nach außen in Erscheinung treten zu lassen. Mit wenigen Hunderttausenden hätte sich mancher Betrieb wenigstens einigermaßen von den Folgen eines zu erwartenden außerordentlichen Wagenmangels befreien und der Allgemeinheit durch die eintretende Entlastung einen Dienst erweisen können. Die Großindustrie und auch die Landwirtschaft hätten also Gelegenheit gehabt, den Güterwagenmangel bis zu einer bestimmten Grenze günstig zu beeinflussen, wenn schon die Eisenbahnverwaltungen — nach der eingangs erwähnten Behauptung zu urteilen — dazu nicht in der Lage waren.

Wie vorteilhaft hätte sich beispielsweise der Wagenumlauf gestalten lassen, wenn die zahlreichen, finanziell gut gegründeten Zuckerraffinerien eigene Wagenparks besessen hätten. Einesteils hätten die Rübentransportsendungen aus den Erzeugungsgegenden mit Leichtigkeit herangeschafft und zum andern die Fertigerzeugnisse ohne Hemmung den Verbrauchsorten zugeführt werden können. Die Voraussetzungen des Tarifs treffen in beiden Fällen zu, denn es werden die Raffinerien aus bestimmten Gegenden mit Rüben versorgt, und sie kommen wieder für bestimmte Versorgungsgebiete als Lieferer in Frage. Der Mangel an einem hinreichend entwickelten Privatgüterwagenparke hat diesen Betrieben nicht nur Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung bereitet, es ist vielmehr ein stark in Rechnung zu stellender Faktor, daß die Anforderungen der Allgemeinheit an den Güterwagenpark zugunsten der Versorgung der Zuckerfabriken mit Rüben zurücktreten mußten. Außerdem entstanden auch noch Schwierigkeiten in der rechtzeitigen Versorgung der Bevölkerung mit den zurzeit an sich so gering bemessenen Zuckermengen.

Schon dies eine Beispiel dürfte zur Genüge zeigen, daß eine großzügig arbeitende Industrie durch reichlich zinsentragende Anlagen vor den Folgen eines allgemeinen Wagenmangels teilweise sich zu schützen in der Lage ist, und daß im übrigen die Erweiterung des privaten Güterwagenparkes im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Die Industrie fordert für die Zeit nach dem Kriege eine ausreichende Vermehrung des Wagenparkes der Eisenbahnverwaltungen im Interesse des gesamten Wirtschaftslebens. Ob dieser Forderung die künftigen Finanzen der Bundesstaaten gewachsen sein werden — trotz gewaltiger Steuererhöhungen — bleibe dahingestellt. Mit derselben Berechtigung dürfte aber wohl auch die Allgemeinheit fordern können, daß die Industrie ihrerseits in besonderem Maße selbst dazu beiträgt, bis zu gewissen Grenzen die Vermehrung des Wagenparks zu unterstützen. Die Möglichkeit hierzu ist an der Hand der Kriegsausnahmebestimmung vom 15. Februar 1916 dargelegt worden. Die Frage ist allerdings strittig, ob es wirtschaftlich vorteilhaft ist, für den Friedensverkehr Privatgüterwagen für alle Güterarten zuzulassen. Leistungsfähige Betriebe würden, falls sie sich einen größeren Wagenpark aus eigenen Mitteln zulegen, vom Wagenmangel kaum mehr berührt werden und dadurch in eine vorteilhafte Geschäftslage kommen gegenüber denjenigen, deren Mittel beschränkt sind und die sich infolgedessen keine eigenen Wagen beschaffen können. Diese würden dadurch dem Wettbewerbe der Riesenbetriebe noch mehr als dies an sich schon der Fall ist, ausgesetzt sein. Aber auch hier ließe sich vielleicht im Wege der Beihilfe oder Beleihung ein Ausweg finden. Immerhin ist zu bedenken, daß eine Erweiterung des privaten Wagenparks in jedem Falle den allgemeinen Mangel weniger fühlbar machen würde. Es ist hier aber nicht der Raum, diese Frage näher zu untersuchen. Hoffentlich wird die Erörterung der Frage von maßgebender Seite rechtzeitig in die Wege geleitet. Gegenüber den Forderungen der Industrie erscheint dies jedenfalls ebenso notwendig wie zweckmäßig.

Ein Teil der Stockungen im Wirtschaftsleben ist auf den großen Bedarf an Kohle für industrielle Werke zurückzuführen. Dieser Kohlenbedarf beansprucht einen erheblichen Teil des rollenden Eisenbahnmaterials. Diese Erscheinung ist nichts Neues. Der Mangel hat sich in jedem Frühjahr und Herbst unangenehm fühlbar gemacht. Gerade zu den Zeiten wo, wie im Frühjahre, die Düngemittelsendungen und wie im Herbste, die Kartoffel- und Rübenbeförderungen die Eisenbahnen in besonders erhöhtem Maße beanspruchten, traten die Bedürfnisse der Industrie ebenfalls in hohem Maße in Erscheinung, besonders in bezug auf die Eindeckung mit Kohlen. Mit allen zu Gebote stehenden Mitteln haben nicht nur die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch die Vertretungskörperschaften von Handel und Industrie versucht, diesen ungesunden Zustand zu beeinflussen. Mit Nachdruck wurde darauf hingewiesen, daß zur Hintanhaltung eines außerordentlichen Wagenmangels die Kohlenversorgung der Industrie in die verkehrsschwachen Zeiten verlegt werden möchte. Dies Jahr um Jahr mit dem gleichen Mißerfolge. Gegenüber dem ungeheuren Allgemeinbedarfe fallen die wunschentsprechenden Bemühungen einzelner gewissenhafter Betriebe wenig ins Gewicht. Gelegentlich eines solchen Hinweises haben sogar einzelne Handelskammern empfohlen, es möchte die Großindustrie bei mangelndem Raum für die Lagerung größerer Kohlenmengen sich — selbst unter finanziellen Opfern — weitere Lagerräume zumieten. Aber auch dieser Hinweis dürfte kaum den erwarteten Erfolg gehabt haben. Die Frage der Beschaffung langfristiger Vorräte ist aber nicht nur für die Industrie, sondern auch für die Allgemeinheit von höchstem Interesse und von erheblichem Einflusse auf die ordnungsmäßige Gestellung von Güterwagen in verkehrsstarken Zeiten.

Es liegt daher die Frage, wie diesem Zustande in Zukunft begegnet werden kann, im Rahmen dringender volkswirtschaftlicher Erwägungen. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden können, die den Güterwagen in Zeiten des Überflusses eine zweckmäßigere Ausnützung sichern, damit der Wagenpark des Staatsbahnwagenverbandes zu Zeiten des sich häufenden Güterverkehrs eine entsprechende Erleichterung erfährt. Man müßte meinen, daß nach den während des Krieges auf dem Gebiete der Organisation gewonnenen Erfahrungen sich auch auf diesem Gebiete etwas Brauchbares und Erfolgversprechendes schaffen ließe.

Wenn einesteils die Industrie fordert, daß die Eisenbahnen nach dem Kriege eine wesentliche Erweiterung ihres Wagenparkes vornehmen, so wäre es nur folgerichtig, wenn die Eisenbahnen die Gegenforderung stellen würden, daß sich die Industrie in verkehrsschwachen Zeiten derart mit Kohle versorgt, daß die Beanspruchung der Wagen für diesen Zweck während der verkehrsstarken Zeiten entfällt. Voraussetzung wäre allerdings, daß auf die Großbetriebe mit noch kräftigeren Mitteln als bisher ein Druck ausgeübt würde, jederzeit auf einen, ihren Betriebsverhältnissen entsprechenden auf einen längeren Zeitraum zu bemessenden Kohlenvorrat zu halten, wie dies aus militärischen Gründen von den Eisenbahnen verlangt wird. Der Krieg hat mit hartem Zwang den Beweis geliefert, daß die deutsche Industrie in gleichem Maß als Kampfmittel zu betrachten ist, wie die Eisenbahn. Ohne beide wären entscheidende Siege deutscher Waffen unmöglich gewesen. Aus diesem Grunde dürfte sogar eine militärische Notwendigkeit vorliegen, die Großindustrie zur Vorratsha

ung gewisser Rohstoffe zu verpflichten, wie dies schon bezüglich anderer Rohstoffe für die Zukunft als unumstößliche Forderung anerkannt worden ist.

Eins dürfte aber bei der Verwirklichung dieser Ausführungen schon heute als billig anzuerkennen sein, daß nämlich die Eisenbahnverwaltungen in verkehrsschwachen Zeiten die Versorgung mit Industriekohle durch Verzicht auf Wagenstandgeld erleichtern, damit den beteiligten Betrieben ein gewisser Anreiz gegeben wird, so viel als möglich, Wagen für diesen Zweck zu verwenden, ohne daß sie Gefahr laufen, für jeden nicht rechtzeitig entladenen Wagen Standgeld bezahlen zu müssen. Gerade dieser Umstand hat bisher zu Zeiten des Wagenüberflusses eine Massenversorgung mit Kohlen unterbunden, sie zum mindesten sehr erschwert.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben im Haushalt der preußischen Eisenbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1917.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben der preußischen Eisenbahnverwaltung sind für das Rechnungsjahr 1917 auf rund 150 900 000 ℳ berechnet. Forderungen für neue Bauten sind auch im Haushalte für 1917 nur in beschränkter Zahl aufgenommen, weil die noch immer durch den Krieg beherrschten Zeitverhältnisse dazu zwingen, alle nicht unaufschieblichen Bedürfnisse bis auf weiteres zurückzustellen. Die Geldmittel sind deshalb überwiegend für bereits genehmigte Bauten angesetzt worden, wodurch gesichert wird, daß die gegenwärtig unter dem Druck der Zeit eingeschränkte Bautätigkeit wieder in vollem Umfange aufgenommen wird, sobald dies nach der weiteren Entwickelung der Verhältnisse möglich und notwendig sein wird.

Nach den für die Begrenzung der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben zurzeit noch geltenden Grundsätzen sind von den Ausgaben die Kosten für die Anlage zweiter und weiterer Gleise, für die Vermehrung des Fuhrparks der bestehenden Staatsbahnen über den Ersatz der Wertverminderung hinaus, sowie für den Ausbau und die erstmalige Ausrüstung der Bahnanlagen beim Übergang zu anderer Betriebsweise auf die Anleihegesetze zu übernehmen, wenn und insoweit die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben nicht unter 1,15 % des statistischen Anlagekapitals des zweitletzten Rechnungsjahres herabsinken. Das statistische Anlagekapital betrug Ende des Rechnungsjahres 1915: 13 115 625 083 Mark, so daß sich die Höhe der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für das Rechnungsjahr 1917 zu rund 150 900 000 ℳ berechnet. Die Inanspruchnahme anderweiter Fonds zur Bestreitung dieser Ausgaben ist danach nicht erforderlich geworden. Außer den veranschlagten einmaligen und außerordentlichen Ausgaben ist in Aussicht genommen, für einzelne dringliche Bauten auf den bestehenden Staatsbahnen, hauptsächlich aber zur Beschaffung von Fahrzeugen zwecks Vergrößerung des Fuhrparks, die erforderlichen Mittel in den Anleihegesetzentwurf für 1917 einzustellen. Die Gesamtaufwendung läßt sich ziffernmäßig zurzeit noch nicht angeben.

Hinsichtlich der neuen Bauten entnehmen wir den dem Haushalt beigegebenen Erläuterungen folgendes:

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die großen Abstände zwischen den Bahnhöfen Paulinenaue und Neustadt (Dosse) machen die Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Vietznitz erforderlich. Die Freiladeanlagen dieses Bahnhofes, die zur Herstellung des Überholungsgleises beseitigt werden müssen, sollen beim Umbau erweitert werden. Die Kosten sind zu 188 000 ℳ veranschlagt. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Freilade- und Abstellanlagen auf Bahnhof Kaiserswaldau reichen für den stark gestiegenen Wagenladungsverkehr nicht mehr aus, so daß sie erweitert werden müssen. Hierbei ist es notwendig, den unübersichtlichen Planübergang der Landstraße von Bunzlau nach Haynau durch eine Überführung zu ersetzen. Die Kosten werden sich auf 232 000 ℳ belaufen. — Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptwerkstätte Breslau Odertor ist die Errichtung einer Kesselschmiede mit Nebeneinrichtungen für die gleichzeitige Aufnahme von 19 Lokomotivkesseln beabsichtigt, wozu 605 000 ℳ angesetzt sind. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der auf dem Rangierbahnhofe Schneidemühl vorhandene Lokomotivschuppen von 29 Ständen genügt infolge der Vermehrung der Güterzug- und Rangierlokomotiven dem Bedürfnisse nicht mehr. Es ist deshalb in Aussicht genommen, zunächst einen weiteren Lokomotivschuppen mit 10 Ständen von 25 m Länge und mit einer Drehscheibe von 20 m Durchmesser mit einem Kostenaufwande von 229 000 ℳ herzustellen. Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Infolge des Ausbaues der Hauptwerkstätte Göttingen zu einer reinen Lokomotivwerkstätte muß die Wagenunterhaltung von dort verlegt werden, auch ist der Vermehrung des Wagenparks Rechnung zu tragen; es soll deshalb ein Teil der hierdurch erforderlich werdenden Ausbesserungsstände durch eine Erweiterung der Werkstätte auf Bahnhof Cassel R geschaffen werden. Durch diese Erweiterung werden 133 bedeckte Stände für Personen- und Gepäckwagen und 44 Stände für Güterwagen gewonnen. Die Kosten sind zu 2 646 000 ℳ veranschlagt. — Die zweigleisigen Bahnlinien Berlin-Güsten-Sangerhausen und Halle (Saale)-Sangerhausen vereinigen sich beim Bahnhofe Blankenheim (Trennungsbahnhof). Von hier bis Sangerhausen werden beide Linien auf gemeinsamer zweigleisiger Strecke betrieben. Zur Behebung der dadurch für die Bewältigung des starken Zugverkehrs entstehenden Schwierigkeiten, die sich besonders dann geltend machen, wenn zwischen den Bahnhöfen Blankenheim und Riestedt wegen der von Zeit zu Zeit nötig werdenden Ausbesserungsarbeiten in dem am Westende des Trennungsbahnhofes gelegenen, 875 m langen Tunnel eingleisig gefahren werden muß, sollen auf Bahnhof Blankenheim (Trennungsbahnhof) Anlagen hergestellt werden, durch die die Überholung von Zügen daselbst möglich wird. Die Kosten sind zu 489 000 ℳ veranschlagt. — Zur Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen den Strecken Güsten-Blankenheim und Halle-Blankenheim (Haltepunkt Hergisdorf-Block Wimmelburg) werden 740 000 ℳ beantragt. Dieses Gleis soll in der Hauptsache zur Entlastung des Trennungsbahnhofs Blankenheim, über den sich jetzt der Verkehr bewegt, und das den Bahnhof nicht berühren wird, dienen. — Auf Bahnhof Bestwig ist die Erbauung eines neuen ringförmigen Lokomotivschuppens mit 10 Ständen geplant, wozu 410 000 ℳ angesetzt sind. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Paderborn Hbf.-Paderborn Nord (-Sennelager) in Aussicht genommen. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Zur Vermeidung einer Verschärfung der bestehenden Betriebsschwierigkeiten auf Bahnhof Kalk Nord, die den Zugverkehr zwischen den Ruhr- und Rheinlinien stören, wird beabsichtigt, der Ausführung von Ergänzungsanlagen näher zu treten. Da eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung dieses Bahnhofes nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten möglich wäre, soll der Bahnhof durch Anlage eines Vorbahnhofes bei Gremberg an der Strecke Troisdorf-Block Gremberg-Kalk Nord entlastet werden. Die Zugbildungsaufgaben würden sich dann auf zwei Bahnhöfe, die Rangierbahnhöfe Kalk Nord und Gremberg, verteilen, die durch Herstellung eines dritten und vierten Gleises auf dem Streckenabschnitt Kalk Nord-Gremberg verbunden werden sollen. Ferner ist die Herstellung einer die Bahnanlagen zu Kalk umgehenden, unmittelbaren Zuführungslinie zwischen der Cölner Südbrücke und dem neuen Rangierbahnhofe Gremberg in Aussicht genommen. Insgesamt werden hierfür schätzungsweise 19 600 000 ℳ aufzuwenden sein, zunächst sind nur Mittel für Grunderwerb vorgesehen. — 470 000 ℳ sind zur Herstellung eines Übergabebahnhofes für die im Bau befindliche Hauptwerkstätte Jülich veranschlagt, zugleich ist ein durchgreifender Umbau dieses Bahnhofes für später in Aussicht genommen. — Zur Änderung der Bahnanlagen südlich des Bahnhofes Remagen werden 750 000 ℳ beantragt. Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der Mangel an Einfahrgleisen und die ungünstige Lage der Rangiergleise auf dem Rangierbahnhofe Danzig lege Tor machen die Herstellung weiterer Einfahrgleise erforderlich. Die Ein- und Ausfahrgleise sollen auf 10 vermehrt und auf dem westlichen Teile des Bahnhofes weiter nach Westen verschoben werden. Es ist ferner geplant, im Osten zur Entlastung des nicht erweiterungsfähigen Güterbahnhofes lege Tor außerhalb des Festungswalles unter Inanspruchnahme von Festungsgelände eine Freiladestraße von 200 m Länge mit den nötigen Gleisanlagen herzustellen. Die gesamten Kosten der Erweiterung sind zu 1 010 000 ℳ veranschlagt. — Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen ist geplant, künftig in den Nebenwerkstätten des Bezirks Danzig nur Güterwagenausbesserungen vorzunehmen und die gesamte Personenwagenunterhaltung in die Hauptwerkstätte Danzig zu verlegen. Diese Maßnahme erfordert eine Erweiterung der Hauptwerk-

stätte Danzig um 62 Stände, wozu 1 470 000 ℳ angesetzt sind. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die Vermehrung der Ausbesserungsstände durch Errichtung neuer oder Erweiterung vorhandener Werkstätten ist Bedürfnis. Dieses soll zunächst durch Errichtung einer neuen Lokomotivwerkstätte bei Schwerte teilweise befriedigt werden. Der Entwurf sieht die Schaffung von etwa 100 Ausbesserungsständen für Lokomotiven, 50 für Lokomotivkessel und 40 für Tender vor. Die Kosten der Ausführung sind zu 8 812 000 ℳ veranschlagt. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Auf der unteren Lahnstrecke fehlt zwischen den Bahnhöfen Ems und Friedrichssegen ein Überholungsgleis. Es wird deshalb beabsichtigt, ein solches auf dem zwischen beiden Bahnhöfen gelegenen Bahnhof Nievern herzustellen, wozu 340 000 ℳ erforderlich sind. Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Auf Güterbahnhof Falkenberg (H. S. G.) reichen die vorhandenen beiden Einfahrgleise nicht mehr aus. Es soll daher am Ostende des Bahnhofes eine weitere Gleisgruppe zum Aufstellen von leeren Wagen hergestellt werden. Ihre Kosten sind auf 768 000 ℳ veranschlagt. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Auf Bahnhof Lüneburg sollen die Übergabegleise so verlängert werden, daß ganze Züge darin Platz finden. Die Kosten werden sich auf 333 000 ℳ belaufen. — In der Hauptwerkstätte Leinhausen fehlt es an bedeckten Ausbesserungsständen. Um hierin Abhilfe zu schaffen, ist die Herstellung von zunächst 36 bedeckten Ausbesserungsständen für die Schnellausbesserung durch Errichtung einer Halle erforderlich. Die Kosten werden 245 000 ℳ betragen. Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Zur Behebung bestehender Schwierigkeiten auf Bahnhof Scharley sollen die Freiladegleise am westlichen Bahnhofsende verlängert, ferner soll ein Überholungsgleis hergestellt werden. Die Personen- und Gütergleise der Richtungen Beuthen, Radzionkau und Tarnowitz sind umzugestalten und weiter auszubauen und die Sicherungsanlagen zu vermehren. Die Bausumme beträgt anschlagsmäßig 793 000 ℳ. Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg. Ein Umbau der Hauptwerkstätte Osterode (Ostpr.) ist geplant. Der Entwurf sieht in der Hauptsache die Errichtung einer neuen Lokomotivausbesserungshalle mit 22 Ständen, einer neuen Kesselschmiede und mehrerer Nebenbetriebe vor. Die bisherige Lokomotivabteilung wird zum Teil anderen Zwecken dienen. Die Kosten sind zu 1 843 000 ℳ veranschlagt. Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Auf den Bahnhöfen Ilberstedt und Giersleben soll je ein Überholungsgleis hergestellt werden, wozu 169 000 ℳ und 170 000 ℳ angesetzt sind. Eisenbahndirektionsbezirk Münster Westf.) Es wird beabsichtigt, auf dem Bahnhofe Coesfeld (Westf.) nach und nach eine erweiterungsfähige Gruppe von Aufstellgleisen zu schaffen. Zunächst sollen drei Gleise hergestellt werden. Ferner soll zusammen mit dem für die Anlage notwendigen Grunderwerb Gelände zu einer späteren Bahnhofserweiterung erworben werden. Die Kosten sind zu 180 000 ℳ berechnet. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Münster (Westf.)-Block Hörne (Osnabrück), weitere Kosten, in Aussicht genommen. Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Im Zusammenhange mit dem bereits früher genehmigten viergleisigen Ausbau der Strecke Ehrang-Trier sind die Bahnhofsanlagen zu Ehrang und Trier r. M. infolge der Verkehrssteigerung zu erweitern. Nach den ausführlichen Vorarbeiten werden sich die noch zu beschaffenden Mittel zur Erweiterung dieser Bahnhöfe auf 9 469 000 ℳ belaufen. Darin sind auch Mittel enthalten für die Schaffung von Wohngelegenheiten in Ehrang. — Auf der stark belasteten Eifelstrecke Gerolstein-Ehrang muß die Möglichkeit von Zugüberholungen vermehrt werden. Es ist nunmehr die Herstellung von Überholungsgleisen auf Bahnhof St. Thomas in Aussicht genommen. Gleichzeitig sollen auch Einrichtungen für den Güterverkehr geschaffen und die vorhandenen Anlagen für den Personenverkehr so verschoben werden, daß sämtliche Anlagen zu einem Bahnhofe vereinigt sind. Die Kosten sind zu 404 000 ℳ veranschlagt. — In der Hauptwerkstätte Karthaus fehlt es an bedeckten Ausbesserungsständen, so daß die vorhandene Zahl vermehrt werden muß. Dies soll durch einen Anbau an die vorhandene Halle und durch einige Änderungen der bestehenden Anlagen erreicht werden, wobei 36 Stände für Wagen gewonnen werden. Außerdem sind einige Verbesserungen kleineren Umfanges auszuführen. Die Kosten betragen anschlagsmäßig 462 000 ℳ. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf ist die Herstellung einer Güterverbindungsbahn zwischen Scheune und dem Rangierbahnhof Stettin, weitere Kosten, in Aussicht genommen.

Bei den Hauptfonds werden als fernere Teilbeträge 100 000 ℳ für Schnee- und Feuerschutzanlagen, 1 500 000 ℳ zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen, 100 000 ℳ zur Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und 15 000 000 ℳ als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben gefordert. Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen in mindestens demselben Umfange wie im Jahre 1916 in Aussicht genommen. Im Eisenbahnanleihegesetz für 1916 waren für den gleichen Zweck 207 700 000 ℳ vorgesehen, wofür — zuzüglich der im Etatsordinarium 19 6 vorgesehenen Mittel von 95 000 000 ℳ — 1600 Lokomotiven, 31 239 Gepäck- und Güterwagen und 1700 Personenwagen beschafft werden sollten. Für 1917 wird die Zahl der Personenwagen nicht zurückgehen, dagegen die der Lokomotiven und Güterwagen noch beträchtlich übersteigen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Eisenbahnverkehr im Hilfsdienstausschuß des Reichstags.** Die „Köln. Ztg.“ meldet: Im Hilfsdienstausschuß des Reichstags, der am 26. Januar wieder zusammengetreten ist, wies ein fortschrittlicher Redner auf die unliebsamen Erscheinungen im Eisenbahnverkehr hin. Er beschwerte sich insbesondere über ungenügende Heizung, über die Überfüllung und Verspätung der Züge und auch über große Verzögerungen im Lastenverkehr. General Groener erwiderte, daß das Kriegsamt gemeinsam mit den Eisenbahnverwaltungen das Möglichste aufbiete, um den Verkehr zu ordnen. Es müssen jedoch alle nicht unbedingt notwendigen Beförderungen von Personen und Gütern gegenüber den Kriegsnotwendigkeiten und den Notwendigkeiten der Volksernährung zurücktreten.

— **Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Die Abonnements hierauf sind für das Jahr 1917 bei dem Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin bis spätestens den 15. März d. J. anzumelden. Später eingehende Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden. Bis zum vorgenannten Zeitpunkt würde auch der Abonnementsbetrag von 10 ℳ an die Eisenbahn-Hauptkasse, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, zu zahlen sein. Wegen der Art der Zahlung s. auch die Mitteilung in Nr. 8 d. Ztg. v. 26. Jan. v. J., S. 91.

— **Zur Entlastung der Eisenbahn.** Von der Potsdamer Handelskammer, Sitz Berlin, wird folgendes mitgeteilt: Um die dauernde Wagenknappheit zu mildern und die Eisenbahnen zur Erfüllung der dringenden Aufgaben der Kriegsrüstung und der Volksernährung leistungsfähig zu erhalten, muß mit allen Kräften darauf hingewirkt werden, daß die Eisenbahnen von allen unnötigen Transporten entlastet und die unbedingt nötigen Transporte so gewählt werden, daß sie die Eisenbahnen möglichst wenig beanspruchen. Es ist vaterländische Pflicht eines jeden, diese Gesichtspunkte zu beachten. Niemand darf die Eisenbahn in Anspruch nehmen, bevor feststeht: 1. daß die Beförderung nötig ist und nicht vielmehr überhaupt unterbleiben kann, 2. daß die Sendung mit anderen Beförderungsmitteln (Fluß- oder Seeschiff, Landfuhrwerk) nicht ans Ziel gebracht werden kann, auch nicht auf dem vereinigten Wasser- und Bahnweg. (Die Kosten dürfen für die Wahl des Beförderungsmittels nicht ausschlaggebend sein.) Ferner 3. daß das Gut auf so weite Entfernung verschickt werden muß und sein Bezug aus größerer Nähe nicht möglich ist, 4. daß das Ladegewicht des Wagens ausgenutzt oder seine bessere Ausnutzung auf keine Weise zu erreichen ist, auch nicht durch Zusammenlegung mehrerer Sendungen oder durch Hinwirkung beim Auftraggeber auf Vergrößerung der Sendung, 5. daß der im Frachtbrief angegebene Empfänger das Gut an der im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation auch wirklich gebraucht (z. B. zur Verarbeitung, Verteilung und dergl.). Die durch nachträgliche Verfügung angeordnete Weiterabfertigung des Gutes oder seine Neuaufgabe auf der ersten Bestimmungsstation belastet die Güterabfertigung, führt vielfach zu Zickzack- und Rückläufen der Wagen und verzögert den Wagenumlauf; 6. daß der Empfänger in der Lage ist, das Gut sofort abzunehmen, daß sein Bahnanschluß zur Aufnahme der zugeführten Wagen ausreicht und er auch genügend Arbeitskräfte und Gespanne zur ungesäum

ten Entladung zur Verfügung hat. 7. Zu Zeiten der Wagenknappheit: daß der Transport in dem gewählten Zeitpunkte unbedingt notwendig ist. Ist er irgendwie aufschiebbar, so ist damit zu warten, bis die Wagengestellung wieder günstiger ist. Umgekehrt müssen zu Zeiten reichlicher Wagenbestände schon Vorräte an erst später erforderlichen Gütern gesammelt werden, damit ihr Versand die Eisenbahn zu Zeiten erfahrungsgemäßer Wagenknappheit nicht mehr belastet.

— **Zwangsentladung und Zwangszuführung von Massengütern.** Der Oberbefehlshaber in den Marken ordnet mittels Bekanntmachung vom 30. Januar auf Grund des Gesetzes über den Belagerungszustand vom 4. Juni 1851 folgendes an: Auf folgenden Bahnhöfen (einschließlich der Freilade- und Anschlußgleise): Jüterbog, Luckenwalde, Trebbin (Kr. Teltow), Altes Lager, Wünsdorf (Kr. Teltow), Dobrilugk-Kirchhain, Finsterwalde, Cottbus, Forst, Teupitz, Halbe, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Spremberg, Weißwasser, Peitz, Senftenberg, Beeskow tritt für den Empfänger von Massengütern, vornehmlich Kohlen, Briketts, Koks, Baumaterialien aller Art, Eisen aller Art, insbesondere Eisenknüppel und Granatenrohlinge, bei Überschreitung der eisenbahnseitig festgesetzten Entladefrist sofort die Zwangsentladung und Zwangszuführung ohne weitere Androhung ein. — Diese Verordnung tritt am 1. Februar 1917 in Kraft.

— **Der Oldenburgische Eisenbahnrat** nahm kürzlich Stellung zu der beabsichtigten Aufhebung bzw. Einschränkung einiger Ausnahmetarife, wie sie seit längerer Zeit für Kohlen und Eisen nach den früher stark durch den englischen Wettbewerb beeinflußten Küstengebieten bestehen. Die Angelegenheit ist eine allgemeine und beschäftigte unlängst auch den preußischen Landeseisenbahnrat, der sich in zustimmendem Sinne äußerte. Die oldenburgische Eisenbahndirektion hatte beantragt: 1. die K o h l e n ausnahmetarife für den Ortsverbrauch aufzuheben und nach der neuen Staffel umzurechnen, 2. die Ausnahmetarife für Kohle zur Ausfuhr aufzuheben, aber 3. auf die Ausfuhr zum Zwecke späterer Verwendung als Bunkerkohle zu beschränken, falls sich dieses Vorgehen als durchführbar erweise. Der Eisenbahnrat nahm zu diesen Anträgen wie folgt Stellung: 1. die Beseitigung der Ausnahmetarife ist zurzeit nicht angängig, da eine Ausfuhr nach den nordischen Ländern stattfindet. Die Kohle dient als Rückfracht für die Erzschiffe. Die Weserhäfen würden durch den Fortfall der Ausnahmetarife geschädigt werden, da für sie keine Kriegsausnahmetarife bestehen. Der Eisenbahnrat beantragt demgemäß einstimmig B e i b e h a l t u n g der A u s f u h r t a r i f e. — 2. Wenn der für die Emshäfen bestehende billige Ausnahmetarif für geschlossene 200 bis 300 Tonnensendungen beibehalten werden sollte, wird eine entsprechende Ermäßigung der Frachten für die Häfen an der Nordsee und der Unterweser erforderlich werden. Ein dahingehender Antrag wird mit Mehrheit angenommen. — 3. Der Eisenbahnrat lehnt die vorgeschlagene neue Staffelung der Kohlentarife für den Ortsgebrauch mit überwiegender Mehrheit ab, da die Staffel für den oldenburgischen Bezirk wenig günstig wirke. Dagegen wird beantragt, eine Tarifbildung nach folgenden Einheitssätzen vorzunehmen: 1—225 km = 2,2 ₰, 226—325 km = 1 ₰ und über 325 km = 1,4 ₰ für das Tonnenkilometer. — Die Anträge der Eisenbahndirektion wegen Aufhebung der E i s e n ausnahmetarife wurden angenommen. Sie lauteten: 1. Die Ausnahmesätze für den Ortsverbrauch im Verkehr mit den Seehäfen (S. 5 und S. 5 a) und nach den Küstenstationen (9) werden aufgehoben bzw. durch den Staffelsatz für Eisen des Spezialtarifs 2 ersetzt. 2. Die Ausnahmetarife 9 a und S 5 s für Eisen des Spezialtarifs 2 und 3 werden beschränkt. 3. Der Ausnahmetarif 8 a wird aufgehoben. Der Eisenbahnrat betonte zum Schluß die Notwendigkeit, daß künftig Tarifregulierungen zugunsten einzelner Häfen oder Stationen innerhalb des Gebietes, für welches die Ausnahmetarife gelten, nicht vorzunehmen seien.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Bischofswerda.** Die Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen teilt mit: Auf dem Bahnhof Bischofswerda ist in der Nacht vom 28. zum 29. Januar infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Einfahrtssignals durch den Güterzug 6834 der von Zittau kommende Urlauberzug 834, der freie Einfahrt hatte, dem Güterzug in die Flanke gefahren. Es wurden mehrere Wagen umgestürzt und eine Anzahl Wagen beschädigt, wodurch ein größerer Sachschaden entstanden ist. Der im Packmeisterwagen des Personenzuges diensttuende Schaffner Zönnchen aus Dresden wurde erheblich verwundet. Von den Reisenden ist niemand verletzt worden. Durch den Unfall wurden beide Hauptgleise der Linie Görlitz-Dresden gesperrt. Der Betrieb wurde durch Umleiten über Wilthen aufrecht erhalten. Nachdem es gelungen ist, bis 9½ Uhr vormittags das eine Hauptgleis wieder fahrbar zu machen, wurde von dieser Zeit ab der Betrieb zwischen Bischofswerda und Demitz eingleisig eingeführt.

— **Die Frage der Kohlenknappheit in Berlin.** Zu den in der Presse in der letzten Zeit vielfach erörterten Abfuhrschwierigkeiten von den Berliner Güterbahnhöfen wird der Reichshauptstädtischen Korrespondenz mitgeteilt: Die Hemmungen in der Abfuhr sind vornehmlich auf die widrigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Im Januar trat bekanntlich nach anhaltendem Regenwetter in den Vorwochen starker Frost und Schneefall ein. In Friedenszeiten wird der Schnee unter Heranziehung eines großen Heeres von Arbeitslosen in kürzester Frist von den Straßen beseitigt, so daß nur geringe Störungen in der Abfuhr von den Bahnhöfen einzutreten pflegen. Jetzt, wo das Vaterland den letzten Mann braucht, bleibt der Schnee auf den Straßen fast unberührt liegen. Er hindert dort die flotte Beförderung und bleibt eine dauernde Gefahr für die wenig zahlreichen Gespanne. Selbst geringe Lasten erfordern doppelte Bespannung. Die durch Sturz von Pferden entstandenen Schäden im Fuhrbetriebe sind ganz ungeheure. So ist die Abfuhrleistung zurzeit auf etwa 30 vom Hundert der sonstigen Leistung gesunken. Wie wir hören, sollen auf den großen Berliner Innenbahnhöfen täglich etwa 2120 Wagen zur Entladung bereit gestellt sein, von denen durchschnittlich am Tage nur 850 abgefahren werden konnten. Durch die rückständigen Eisenbahnladungen wird naturgemäß auch der weitere Zulauf der Ladungen behindert; es stößt daher auch die bei der gegenwärtigen Kälte so sehr notwendige schleunige Abfuhr der von allen Seiten heranrollenden Kohlensendungen auf die größten Schwierigkeiten. Die Eisenbahnverwaltung ist unausgesetzt mit den beteiligten sonstigen Behörden bemüht, diese ihren Betrieb erheblich beeinträchtigenden Zustände durch geeignete Einwirkung auf die Empfänger zu mildern. Wir wollen hoffen und wünschen, daß ihre Bemühungen, die Einzelempfänger mehr als bisher zur Abfuhr heranzuziehen und sie zur Abnahme der Sendungen auch an Sonn- und Festtagen zu verpflichten, von Erfolg begleitet sind. Dann wird es auch gelingen, die zurzeit herrschende Kohlenknappheit zu überwinden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsräte H i l g e r s, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, S i l b e r k u h l, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Dr. Z i e t z s c h m a n n, bisher in Eisenach, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und D r a c h e, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Hameln sowie die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs F r e v e r t, bisher in Mainz, nach Treis (Mosel) als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung und K n o p f, bisher in Züllichau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.).

Österreich.

— **Südbahn.** In einer kürzlich abgehaltenen Verwaltungsratssitzung berichtete Generaldirektor Dr. v. Weber, daß die Verhandlungen mit der Regierung über die Tariferhöhungen noch nicht abgeschlossen seien und ziffernmäßige Angaben über die der Südbahn verbleibenden Anteile und über die voraussichtliche finanzielle Wirkung derzeit nicht gemacht werden können.

— **Die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr.** Die „N. Fr. Pr." schreibt: Während auf allen übrigen österreichischen Haupt- und Lokalbahnen vom 1. Februar ab eine 30 prozentige Erhöhung der Transportkosten eintritt, soll auf der Südbahn mit Rücksicht auf ihren 7 prozentigen Tarifzuschlag eine Verteuerung um nur 25 % Platz greifen. Der Südbahn sind zwei Regierungserlasse zugekommen. In dem einen wird ihr unter gewissen Bedingungen bewilligt, mit 1. Februar den Personentarif der Staatsbahnen einzuführen. In einem zweiten Erlaß wird der Gesellschaft mitgeteilt, daß im Güterverkehre vom 1. Februar ab eine Steigerung um 25 % Platz greift. In dem § 13 der Kaiserlichen Verordnung über die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre wird verfügt, daß die Regierung „nach freiem Ermessen" festsetzt, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlag den Eisenbahnen belassen werden. In dieser Richtung werden daher die eigentlichen Verhandlungen mit der Südbahn demnächst beginnen. — Unter den unentbehrlichen Artikeln, die vom 1. Februar ab zu höheren Frachtsätzen befördert werden, soll, im folgenden die Kohle

herausgegriffen und die Wirkung der Verteuerung an einigen Beispielen dargestellt werden. Am 1. Februar werden in den angeführten Verbrauchsplätzen die nachstehenden Erhöhungen der Kohlenfrachten eintreten:

nach	Von Ostrauer Revier	Oberschlesien (Königshütte)	Niederschlesien (Ludwigsdorf)	Böhm. Braunkohle Brüx
	Heller für 1000 Kilogramm			
Wien Nordbahnhof bis 31. Januar 1917	836	1179	1202	820 (Franz Josefsbahn)
ab 1. Februar 1917	1090	1539	1562	1070
Erhöhung	254	360	360	250
Prag Staatsbahnhof bis 31. Januar 1917	1050	1393	970	540
ab 1. Februar 1917	1370	1813	1270	710
Erhöhung	320	420	300	170
Budapest-Jozsefvaros bis 31. Januar 1917	1468	1778	2012	—
ab 1. Februar 1917	1908	2320	2622	—
Erhöhung	440	542	610	—

Vertreter des Wiener Kohlenhandels haben dem Handelsministerium bekanntgegeben, daß sie vom 1. Februar ab eine Erhöhung der Kohlenpreise um das Ausmaß der Steigerung der Fracht eintreten lassen. Wenn dies beim Verkauf der Kohle aus allen Revieren der Fall sein sollte, würde sich aus den angeführten Beispielen die Verteuerung der Kohle ergeben. Danach würde, da die Tariferhöhung für den Meterzentner Ostrauer Kohle, der nach Wien (Nordbahnhof) befördert wird, 25 H. beträgt, der Preisaufschlag sich in dieser Höhe bewegen. Der Preis der oberschlesischen Kohle, die nach Wien (Nordbahnhof) kommt, würde sich für den Meterzentner um 36 H., jener der Brüxer Kohle um 25 H. erhöhen.

— **Die Verkehrseinschränkungen auf der Straßenbahn in Wien.** Kürzlich hat der Bürgermeister Dr. Weiskirchner in einer kurzen Besprechung mit den Bezirksvorstehern festgestellt, daß schon wegen der Kohlenknappheit die Herabsetzung der öffentlichen Beleuchtung und des Verkehrs notwendig erscheint. Nach den Darlegungen des Direktors Spängler ist die Einschränkung des Straßenbahnverkehres aber auch aus anderen Gründen geboten. Derzeit würden — auf das ganze Jahr berechnet — fast 500 Millionen Fahrgäste gegen 330 Millionen im Frieden befördert. Diese große Leistung läßt sich nun nicht weiter aufrechterhalten. An Fahrbediensteten steht zwar wieder hinreichend Personal zur Verfügung, obwohl bei einem Stande von 12 000 Angestellten im Frieden zu Kriegsbeginn 6200 und später von den neugeschulten noch 5500 Leute zum Heeresdienst einberufen worden sind.

Anders steht es in den Werkstätten, wo es trotz aller Bemühungen auch nicht annähernd gelungen ist, die eingerückten Facharbeiter zu ersetzen. Die Zahl der dienstuntauglich werdenden Wagen wächst fortgesetzt. So sind bereits doppelt soviel Wagen dienstuntauglich oder in Reparatur als im Frieden, derzeit fast ein Drittel aller Triebwagen. Um einer größeren Gefahr vorzubeugen, gilt es also vor allem, rechtzeitig alles anzuwenden, um mit den verfügbaren Triebwagen auszukommen. Als geeignete Mittel wurden vorgeschlagen:

1. Die Verminderung von Haltestellen. Ihre durchschnittliche Entfernung beträgt in Wien nur 285 m, während sie in anderen großen deutschen Städten viel größer ist. Sie soll nun auch in Wien auf etwa 400 m durchschnittliche Entfernung gebracht werden. 2. Die frühere Verkehrseinstellung in der Nacht um eine halbe Stunde. Dies wäre an die Voraussetzung geknüpft, daß es gelingt, von den Vollbahnhöfen bei Eintreffen der spät ankommenden Personenzüge einen eingeschränkten Straßenbahnverkehr einzurichten. 3. Die Herabsetzung der Verkehrsdichte ab 8 Uhr abends. 4. Fühlungnahme mit den großen Fabrik- und Gewerbebetrieben wegen einer gleichmäßigen Verschiebung des bisherigen Arbeitsbeginnes von 7 Uhr auf ½7, 7 und ½8 Uhr früh sowie die entsprechende Verschiebung des Arbeitsschlusses. 5. Auflassung, Abkürzung oder Veränderung einiger Linien, aber nur auf solchen Strecken, über die mehrere ungleich stark benützte Linien führen. Alle diese Maßnahmen sollen in der nächsten Zeit durchgeführt werden.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im November 1916 nach dem vorläufigen Ausweis gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres wie folgt: Ungarische Linien 1916 1 797 703 K., gegen das Vorjahr — 123 462 K., Gesamtnetz 1916 2 778 006 K., gegen das Vorjahr — 187 659 K.

Die Einnahmen der ungarischen Linien zeigen daher eine Abnahme um 6.43. jene des Gesamtnetzes hingegen eine solche um 6.33 %. Für die österreichischen Linien beträgt der Ausfall 6,15 %. Die Ergebnisse der mitverwalteten 12 Lokalbahnen stellen sich jedoch im ganzen genommen günstiger als jene des Vorjahres, indem (außer der Eperjes-Bartfaer Lokalbahn, die einen Ausfall von über 14 000 K. erlitten hat) alle andern Lokalbahnen von 744 bis 4855 K. abwechselnde Mehreinnahmen auswiesen. Mr.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Ab 1. Februar d. J. bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Braunschweig Hbf.-Magdeburg Hbf. zwischen den Stationen Braunschweig Ost und Weddel gelegene Haltepunkt Grüner Jäger für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgeld.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 wird für die auf unseren deutschen Strecken gelegenen Stationen das Wagenstandgeld wie folgt erhöht:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für die weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.
Amsterdam, 27. Januar 1917. (223)

Cöln-Bonner Kreisbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird das Wagenstandgeld wie folgt erhöht:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3,00 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6,00 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.
Cöln, den 30. Januar 1917. (221)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bzw. nach dem Lahn-, Dill- u. Sieggebiet vom 1. September 1915. Bes. Tarifheft N.
Vom 1. Februar 1917 ab wird die Station Veltheim bei Rinteln des Direktionsbezirks Hannover in die Abt. a des Tarifs als Versandstation einbezogen.
Essen, den 27. Januar 1917. (222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. April 1917 werden im Verkehr mit Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze für alle Wagenladungsklassen von 5 t und darüber (normale Tarifklassen und Ausnahmetarife) um 2 Centimes für 100 kg zugunsten der K. Württembergischen Staatseisenbahnen erhöht. Ausgenommen sind die Frachtsätze nach und von der Privatbahnstation Trossingen Ort.
München, 26. Januar 1917. (228)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Gütertarif, Teil II.
Am 31. März 1917 werden die Frachtsätze der Wagenladungsklassen Nr. 2 für Petroleumbenzin, Nr. 35 für Mineralöle und Nr. 50 für Schmieröle ohne Ersatz aufgehoben.
Altona, den 31. Januar 1917. (229)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

3. Nachrufe.

Am 28. Januar 1917 verschied in Posen, wo er sich einer schweren Operation unterzogen hatte, der

Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor

Herr Robert Rexilius

im 66. Lebensjahre.

Der Verstorbene, der eine lange Reihe von Jahren im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung tätig gewesen ist, war seit dem 1. Oktober 1908 Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Wongrowitz.

Seine vornehmen Charaktereigenschaften und sein anspruchsloses und liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei seinen Mitarbeitern und Untergebenen ein dauerndes Andenken.

Bromberg, den 30. Januar 1917. (217)

**Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg.**

Am 29. d. Mts. ist der

Königliche Geheime Baurat

Herr Wilhelm Rücker,

Ritter des Roten Adlerordens 3. Klasse und anderer hoher Orden,
im Alter von 73 Jahren hierselbst verstorben.

Ein sanfter Tod endete das arbeitsreiche, der treuesten Hingabe an den Beruf gewidmete Leben eines edlen Mannes.

Über 50 Jahre im Eisenbahndienst tätig, gehörte der Entschlafene seit dem 1. April 1895 der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt als Mitglied an. Ausgestattet mit reichen Dienstkenntnissen und Erfahrungen hat er bis zu seinem am 1. Januar 1914 erfolgten Übertritt in den Ruhestand in vollster geistiger Frische und unermüdlicher Schaffenskraft der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung hervorragende Dienste geleistet.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen treuen Mitarbeiter und Freund, einen Menschen von herzgewinnender Liebenswürdigkeit und lauterstem Charakter, der sich die Hochschätzung aller, die ihm dienstlich oder außerdienstlich nahe standen, in besonderem Maße erworben hat, und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Erfurt, den 30. Januar 1917. (216)

**Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.**

Güterverkehr (Fortsetzung).

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden sämtliche Entfernungen der nachgenannten Stationen der Bad. Lokaleisenbahnen A.-G., wie folgt erhöht:

1. Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt:
   Neckarbischofsheim Nb um 2 km,
   Siegelsbach um 11 km;
2. Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach/Menzingen:
   Menzingen um 12 km,
   Odenheim um 10 km;
3. Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim/Waldangelloch:
   Der Frachtberechnung sind die niedersten Entfernungen zugrunde zu legen, die sich ergeben durch

Anstoß an
Wiesloch-Walldorf
von
bei Eichtersheim 27 km
„ Rauenberg 13 „
„ Wiesloch Stadt 7 „
oder an
Meckesheim
von
bei Eichtersheim 52 km
„ Rauenberg 39 „
„ Wiesloch Stadt 32 „

4. Vom gleichen Tage an treten die in den Tarifnachträgen III und IV veröffentlichten Entfernungen für die oben unter 1.—3. genannten Stationen außer Kraft.

München, den 26. Januar 1917. (227)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 2 vom 1. 5. 1914.

Der Ausnahmetarif 3 für Getreide usw. wird mit dem 31. März 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 31. Januar 1917. (230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Februar 1914.

Änderung von Bestimmungen. Infolge der Änderung im österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung B und im österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahntiertarif, Teil I, werden mit Gültigkeit vom 6. Februar 1917 folgende Bestimmungen geändert:

§ 4 (2) erster Absatz hat zu lauten: Mindestens werden, je nach der Währung des Tarifs,
50 ₰ oder 110 Heller
für jede Sendung erhoben.

§ 8 (3) erster Absatz hat zu lauten: Mindestens werden, je nach der Währung des Tarifs,
30 ₰ oder 80 Heller
für jede Sendung erhoben.

§ 12 (4) hat zu lauten: Als Mindestgebühren werden, je nach der Währung des Tarifs, für jede Sendung erhoben:
bei Anwendung der Serientarife: I = 100 ₰ oder 160 Heller,
bei Anwendung der Serientarife: II A = 50 ₰ oder 110 Heller,
bei Anwendung der Serientarife: II B/E = 50 ₰ oder 80 Heller,
bei Anwendung der Serientarife: III A/H = 30 ₰ oder 80 Heller.

§ 28 — b) — 2. erster Absatz hat zu lauten: Wenn nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich ist, wird außer der für jeden beladenen Wagen zu ermittelnden Fracht für jeden Schutzwagen je nach der Währung des Tarifs, eine Gebühr von 21 Heller †) oder 15 ₰ †) für das Kilometer erhoben.

In der mit †) bezeichneten Anmerkung hierzu ist die dort vorgesehene Gebühr von 16 Heller auf 21 Heller abzuändern.

§ 29 (Frachtberechnung für Zuchttiere) (7). Der zweite und dritte Absatz ist zu streichen und hat nunmehr zu lauten:

Für die Strecken der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen wird die Fracht nach folgenden Einheitssätzen einschließlich Manipulationsgebühr für 1 km berechnet.

Im selben § 29 (7) hat der Absatz: a) zu lauten:

a) für Pferde:
1. bei Auflieferung als Eilgut
   für ein Pferd 19,7 Heller,
   für zwei Pferde bei Auflieferung mit einem Frachtbrief und Verladung in einem Wagen 27,6 Heller,
   für drei oder mehr Pferde bei Auflieferung mit einem Frachtbriefe und Verladung in einem Wagen, für das Stück 11,9 Heller,
2. bei Auflieferung als Frachtgut
   für ein Pferd 13,0 Heller,
   für zwei Pferde bei Auflieferung mit einem Frachtbriefe und Verladung in einem Wagen 15,6 Heller,
   für drei oder mehr Pferde bei Auflieferung mit einem Frachtbriefe und Verladung in einem Wagen, für das Stück 7,3 Heller.

Im selben § 29 (7) Absatz b) 2. hat es zu lauten:
Kälber, Jungrinder, für das Stück 2,06 Heller,
Stiere oder Kühe, für das Stück 4,11 Heller,
Lämmer, Schafe, Widder, Zicklein, Mutterziegen, Ziegenböcke, Spanferkel, Frischlinge, Schweine für das Stück 0,68 Heller.

§ 50 — III lit. a) zweiter und dritter Absatz hat zu lauten:

von Deutschland und Luxemburg gegen eine ermäßigte Fracht — je nach der Währung des Tarifs — von 30 ₰, 46 Heller für jede Frachtbriefsendung bis zu einem Höchstgewicht von 300 kg zugunsten der die Decken zur Rückbeförderung annehmenden Eisenbahn;

von Österreich und Ungarn gegen eine ermäßigte Beförderungsgebühr — je nach der Währung des Tarifs — von 60 Heller, 34 Pfennig, einschließlich der Manipulationsgebühr und ungarische Transportsteuer für je eine Decke, und zwar zugunsten der die Decken zur Rückbeförderung annehmenden Eisenbahn.

Berlin/Wien, am 30. Januar 1917. (226)
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 7 h für Eisenerze, Manganerze, Schwefelkiesabbrände usw. von bestimmten Ostseehäfen und Oderumschlagstationen nach Oberschlesien (Nr. 29 des Tarifverzeichnisses).

Die am 14. Februar d. J. ablaufende Gültigkeitsdauer des oben bezeichneten Ausnahmetarifs wird um ein weiteres Jahr — bis einschließlich 14. Februar 1918 — verlängert.

Kattowitz, den 29. Januar 1917. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 werden für Sendungen nach und von den Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn Zuschläge zu den auf Grund der Tarifverzeichnisse ermittelten Frachtsätzen erhoben. Die Zuschläge betragen für Eil- und Frachtstückgut 4 ₰, in den Wagenladungsklassen 3 ₰ für 100 kg.

Stuttgart, den 30. Januar 1917. (225)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die in Klammer stehenden Anmerkungen zu den Ordnungsnummern Z 16 und Z 17 der Güterklassifikation im Tarif Teil I, Abt. B. vom 1. August 1913 gestrichen.

Karlsruhe, den 26. Januar 1917. (213)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913. Frachtberechnung für Kohlensendungen nach Wien Donauuferbahnhof und Wien Erdbergerlände Elektrizitätswerk bei Leitung über den Hilfsweg Mittelwalde-Brünn bzw. Mittelwalde-Königgrätz.

Abänderung einer Bekanntmachung.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 werden in der in der Vereinszeitung Nr. 99 vom 16. Dezember 1916, Seite 1116, unter lfd. Nr. 1600 enthaltenen Bekanntmachung vom 9. Dezember 1916 die in der Spalte „Bei Leitung über B. Mittelwalde-Königgrätz“ vorgesehenen Umwegsfrachten durchweg um 63 h. für 1000 kg erhöht. In diesen erhöhten Umwegsfrachten sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag eingerechnet.

Kattowitz, 30. Januar 1917. (214)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

In den Ausnahmetarif 125 für Steinkohlen usw. wird mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. in die Schnittafel B die Station Kevevára-dunapart mit einem Schnittfrachtsatz von 1990 ₰ für 1000 kg einbezogen.

Außer der Fracht wird durch die Empfangsstation 60 Heller Wägegeld für den Wagen erhoben. Diese Gebühr entfällt bei Sendungen, deren bahnamtliche Verwägung bereits vorher stattgefunden hat.

Breslau, den 29. Januar 1917. (224)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 3, vom 1. September 1913.

Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen- und Brikettsendungen bei Leitung über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918, wird für Kohlen- und Brikettsendungen

a) von sämtlichen Versandstationen und Gruben nach Triest S. B. und St. B.;

b) von den Versandstationen und Gruben Nr. 1, 1 a, 2 bis 11, 11 a, 12 bis 37, 52, 53, 58, 59, 61, 62, 62 a, 63 bis 68 nach den unten angeführten Stationen

bei Eintritt eines Verkehrshindernisses auf dem leitungsberechtigten Wege über Wien Südbahn der Hilfsweg über Grammat-Neusiedl festgesetzt.

Für die Beförderung auf dem Hilfsweg Grammat-Neusiedl wird nebst den über den behinderten Weg geltenden tarifmäßigen oder im Verlautbarungswege eingeführten Frachtsätzen eine Umwegsfracht von 50 Heller für 1000 kg berechnet, in welcher die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten sind.

Diese ermäßigte Frachtberechnung erfolgt nur dann, wenn der Absender die Anwendung dieser Frachtberechnung im Frachtbriefe vorschreibt. Unterläßt der Absender diese Vorschreibung, so wird die Fracht zu den über den tatsächlich benützten Weg geltenden Tarifen berechnet.

Im Falle der Beförderung über den Hilfsweg wird die Lieferfrist und die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung über den Hilfsweg ermittelt.

Für die Umleitung und Anrechnung der Umwegsfracht kommen außer den oben unter a) genannten Stationen folgende Bestimmungsstationen in Betracht:

Abbazia-Mattuglie, Breitenstein, Bruck a. d. M Frachtenbahnhof, Cilli, Donawitz, Eichberg, Faal, Gloggnitz, Gratwein, Graz Hauptbahnhof und Staatsbahnhof, Judendorf, Kapfenberg Südbahnhof, Kindberg, Klamm-Schottwien, Krieglach, Marburg Hauptbahnhof, Markt Tüffer, Mitterdorf, Mixnitz, Mürzzuschlag, Neunkirchen Südbahnbahnhof, Payerbach-Reichenau, Peggau-Deutsch Feistritz, Pola, Pottschach, Prävali, Retznei, St. Egyden Südbahnhof, St. Peter in Krain, Semmering, Spielfeld-Straß, Spital am Semmering, Steinbrück, Steinhaus, Stübing, Ternitz, Unterdrauburg, Wartberg-Mürzthal und Wildon.

Kattowitz, den 30. Januar 1917. (215)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897.

Westdeutsch-Österr.-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. Oktober 1901.
Ausnahmetarife 6 und 7 für Getreide und Kleie.

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.
Tarif Teil II, vom 15. September 1904.

Mit dem 31. März l. J. treten die oben bezeichneten Tarife nebst Nachträgen und den im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen, vorläufig ohne Ersatz, außer Kraft.

Breslau, den 28. Januar 1917. (211)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Außerkraftsetzung des Ausnahmetarifes für Getreide, Hülsenfrüchte usw. Teil III, Heft B, Verkehr mit Ungarn, vom 1. Februar 1915.

Mit 15. Mai 1917 wird der obenbezeichnete Tarif im ganzen Umfange und ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Wien, am 27. Januar 1917. (220)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Außerkraftsetzung des Ausnahmetarifs für lebende Tiere, Teil X, Heft 2, vom 1. Mai 1910.

Mit 31. März 1917 wird der obenbezeichnete Tarif im ganzen Umfange und ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Wien, am 27. Januar 1917. (218)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr. Gütertarif, Teil II, gültig vom 1. August 1912. Erhöhung des Tarifs.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1917 gelangen die Frachtsätze des obenbezeichneten Tarifes und der hierzu gehörigen Nachträge mit einer Erhöhung von 30 %, d. s. dreißig Prozent, zur Anwendung, wobei sich ergebende Hellerbruchteile auf ganze Heller aufgerundet werden. In den erhöhten Frachtsätzen ist die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag bereits enthalten.

Wien, am 27. Januar 1917. (219)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April 1917 an treten infolge Erhöhung der österreichischen Fahrkartensteuer für den sächsischen Binnenverkehr, soweit er die Strecken Reichenberg-Zittau Landesgrenze sowie Bodenbach/Tetschen-Niedergrund Landesgrenze berührt, zum Teil geringe Erhöhungen der Tarifsätze ein. Für die in Österreich liegenden sächsischen Strecken, deren Tarifsätze in der Kronenwährung veröffentlicht sind, treten außerdem Erhöhungen durch Anwendung eines anderweiten Umrechnungsverhältnisses ein. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I, hier, Strehlener Straße 1.

Dresden, den 31. Januar 1917. (210)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 11. 7. Februar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Haushalt der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1917.

Bei der Veranschlagung des Etats, nunmehr „Haushalt“ genannt, für die Kriegsjahre 1915 und 1916 war der Haushalt für das Rechnungsjahr 1914 bezüglich der Betriebseinnahmen und -ausgaben im allgemeinen einfach wiederholt worden, weil das in Friedenszeiten übliche Verfahren, die wirklichen Ergebnisse des letztabgeschlossenen Haushaltjahres unter Berücksichtigung der Erfahrungen im laufenden Jahre der Veranschlagung zugrunde zu legen, aus begreiflichen Gründen nicht angewendet werden konnte. Nachdem nunmehr das Rechnungsjahr 1915 die Ergebnisse eines vollen Kriegsjahres umfaßt, ist versucht worden, die Ergebnisse dieses Rechnungsjahres der Voranschlagung für 1917 dienstbar zu machen.

Eine der bemerkenswertesten Änderungen des neuen Haushalts ist die ganz außerordentliche Vermehrung der planmäßigen Beamtenstellen, sie holt nicht nur nach, was in den letzten Kriegsjahren ins Stocken geraten war, sondern erfaßt darüber hinaus noch neue Bedürfnisse. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1916 werden insgesamt 11 936 neue Beamtenstellen veranschlagt, von ihnen entfallen 14 auf höhere, 3234 auf mittlere und nicht weniger als 8688 auf untere Beamte. An diesem Zugang sind u. a. die Lokomotivführer mit 2000, die Zugführer mit 1000, die Unterassistenten einschl. Bahnhofsaufseher mit 1255, die Lokomotivheizer und Triebwagenführer mit 2000, die Weichensteller einschl. Eisenbahngehilfen mit 1660 und die Schaffner mit 2777 Stellen beteiligt. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß bei einzelnen Dienstklassen dem Stellenzugang eine größere Bedeutung innewohnt, als die Zahlen zunächst erscheinen lassen. So werden im Lokomotivdienst 2000 Beamte befördert und 4000 Hilfsbeamte planmäßig angestellt. Im Zugdienst rücken 1000 Beamte in eine höhere Stellung auf, und rd. 3500 Hilfsbeamte werden in das Beamtenverhältnis übernommen. Im unteren Bahnhofs- usw. Dienst werden 1100 Weichensteller (Eisenbahngehilfen), die schon jetzt mit Dienstverrichtungen von Unterassistenten betraut sind, Gehalt und Rang dieser Dienstklasse erhalten, während 200 Weichenstellerstellen, deren Inhaber im schwierigen Stellwerksdienst beschäftigt sind, in Stellen für Weichensteller 1. Klasse umgewandelt werden. Um diese 1300 Stellen ist nun aber nicht etwa die Zahl der planmäßigen Weichensteller vermindert, sondern sie wird noch um 1660 vermehrt, so daß für rd. 2900 Hilfsbeamte die planmäßige Anstellung in Aussicht steht. Der mit der Vermehrung der planmäßigen Beamtenstellen verbundene Mehraufwand wird bei den persönlichen Ausgaben mit 2,58 Millionen Mark veranschlagt. Die Maßnahme ist umso beachtlicher, als sie zu einer Zeit durchgeführt wird, wo die Beschränkung aller Staatsausgaben auf das notwendigste Maß dringend geboten erscheint. Besonders erfreulich ist an ihr, daß sie über den Kreis der im heimischen Dienst stehenden Bediensteten hinaus wirksam ist und auch die zur Beförderung oder Anstellung herangerückten Bediensteten umfaßt, die im Kampfe für das Vaterland stehen.

Da die Verkehrseinnahmen im laufenden Rechnungsjahre eine andauernde Steigerung aufweisen, ist für das Haushaltjahr 1917 gegen 1915 im Personenverkehr eine Verkehrszunahme um 7 %, im Güterverkehr um 8 % angenommen und es sind die Betriebsausgaben dementsprechend höher vorgesehen worden. Die sonstigen Betriebseinnahmen sind in ungefährer Höhe wie 1915 eingesetzt. Bei den Betriebsausgaben sind die Löhne der Arbeiter nach den zurzeit gezahlten Durchschnittslöhnen unter Berücksichtigung der in neuester Zeit bewilligten Teuerungslohnzulagen veranschlagt worden, für die zur Verwendung kommenden Rohstoffe wurden die derzeitigen Preise angenommen, weil sich nicht übersehen läßt, wie sich die Preise in 1917 wirklich stellen werden. Im einzelnen wäre hervorzuheben, daß u. a. für die Erhöhung des durchschnittlichen Lohneinkommens der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter eine Ausgabesteigerung von rd. 23,1 Millionen Mark veranschlagt ist. Unter Hinzurechnung der in gleicher Weise bei den Ausgabetiteln 8 und 9 (Strecken- und Werkstättenarbeiter) vorgesehenen Lohnerhöhungen ergibt sich ein Mehraufwand von insgesamt 45,973 Millionen Mark, der größtenteils eine Folgewirkung der seit dem Rechnungsjahr 1915 gegen die Teuerung getroffenen Maßnahmen ist. Für die Beschaffung von 560 Stück Lokomotiven, 770 Personen- und 6400 Gepäck- und Güterwagen verschiedener Gattung sind bei Ausgabetitel 9 insgesamt 105 Millionen Mark veranschlagt worden.

Der Eisenbahnhaushalt für 1917 bringt folgenden Abschluß:

Die ordentlichen Einnahmen (Kap. 10—20) sind mit		2 895 425 000 *M*
die dauernden Ausgaben (Kap. 23—32, ohne Zinsen- und Tilgungsbeträge sowie ohne Ausgleichfonds) mit		2 036 992 000 „
eingesetzt. Somit ergibt sich ein Überschuß von		858 433 000 *M*
Hiervon sind für die Verzinsung des für 1917 auf 9106,9 Millionen Mark veranschlagten Anteils der Eisenbahnverwaltung an der gesamten Staatsschuld	381 023 862 *M*	
für Tilgung (3/5 % der zu Beginn des Rechnungsjahres vorhandenen Eisenbahnschulden in Höhe von 8133,1 Millionen Mark)	48 786 790 „	
und die Zeitrente an die braunschweigische Regierung	2 625 000 „	
zusammen		432 435 652 „
erforderlich. Der Überschuß im ordentlichen Haushalt beträgt demnach		425 997 348 *M*
Die außerordentlichen Einnahmen sind mit	1 610 000 *M*	
die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben mit	150 900 000 „	
eingestellt, so daß ein Zuschuß im außerordentlichen Haushalt vorgesehen ist von		149 290 000 „
Mithin ergibt sich ein Reinüberschuß von		276 707 348 *M*
Hiervon sind abzuführen zu allgemeinen Staatszwecken (2,10 % des auf 13 115 625 083 Mark festgestellten statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen)		275 500 000 „
Hiernach verbleiben für den Ausgleichfonds		1 207 348 *M*

Gegen den vorjährigen Haushalt, in dem für die Verstärkung des Ausgleichfonds ein Betrag von 485 307 *M* rechnerisch ermittelt wurde, ergibt sich somit für das Rechnungsjahr 1917 ein Mehr von rund 722 000 Mark.

Die bei den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben eingestellten ferneren und letzten Kostenteile für bereits genehmigte Bauten sind zum Ausgleich von Vorgriffen und zu den weiteren Bauausgaben bestimmt. Forderungen für neue Bauten sind auch in den Haushalt für 1917 wiederum nur in beschränkter Anzahl aufgenommen, weil die noch immer durch den Krieg beherrschten Zeitverhältnisse dazu zwingen, alle nicht unaufschiebbaren Bedürfnisse bis auf weiteres zurückzustellen. Die Geldmittel konnten daher überwiegend für bereits genehmigte Bauten angesetzt werden, wodurch gesichert wird, daß die gegenwärtig unter dem Druck der Zeit eingeschränkte Bautätigkeit wieder in vollerem Umfang aufgenommen werden kann, sobald dies nach der weiteren Entwicklung der Verhältnisse möglich und notwendig wird. Über die größeren Bauausführungen, für die im Haushalt für 1917 erstmalig Mittel bereitgestellt werden, ist bereits in besonderem Aufsatz (Nr. 10, S. 79 d. Ztg.) ausführlicher berichtet.

Nach den Grundsätzen für die Bemessung des außerordentlichen Haushalts (Extraordinariums) — 1,15 v. H. des statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen Ende des Rechnungsjahrs 1915 = 13 115 625 083 *M* — würde sich die Höhe der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für das Rechnungsjahr 1917 auf rd. 150,9 Millionen Mark beziffern. Dieser Gesamtausgabe stehen an Einnahmen — Beiträge Dritter sowie Erlöse aus dem Verkauf von Staatsbahngrundstücken — 1,61 Millionen gegenüber, so daß sich die Ausgabe hierdurch auf 149 290 000 *M* ermäßigt. Gegenüber dem vorjährigen Haushalt sind für 1917 demnach 6,683 Millionen mehr veranschlagt. Von dem Gesamtausgabebetrag sind für die größeren Bauausführungen 134,2 Millionen Mark veranschlagt worden, der Rest von 16,7 Millionen Mark entfällt auf die Hauptfondsvermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen; Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen; Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für geringer besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben. — Außer diesen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Haushalts für 1917 ist nach den Bemerkungen dazu in Aussicht genommen, für einzelne dringliche Bauten auf den bestehenden Staatsbahnen, hauptsächlich aber zur Beschaffung von Fahrzeugen zwecks Vergrößerung des Fuhrparks, die erforderlichen Geldmittel in den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf einzustellen. Die Gesamtaufwendung für diese neuen Bedürfnisse läßt sich ziffermäßig zurzeit noch nicht angeben; im vorjährigen Haushalt waren dafür etwa 219 Millionen Mark veranschlagt. Nach den Bemerkungen im Haushaltsplan für 1917 ist für den Anleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Paderborn Hbf.-Paderborn Nord (Sennelager) in Aussicht genommen, weitere Kosten sollen angefordert werden für die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Münster (Westf.)-Block Hörne (Osnabrück) sowie für die Herstellung einer Güterverbindungsbahn zwischen Scheune und dem Rangierbahnhof Stettin. Über die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1917 besagt der Vermerk, daß sie in mindestens demselben Umfange wie im Jahre 1916 erfolgen soll. Nach dem vorjährigen Haushaltsplan waren hierfür mindestens 207,7 Millionen Mark in Aussicht genommen.

Die Formeisenprofile in der deutschen Bautechnik.*)

Das technische Wissensgebiet moderner Eisenbauten ruht einerseits auf der Statik, andererseits auf der Hütten- und Walztechnik und der durch die letztere ermöglichten Massenerzeugung von Formeisen. Innerhalb der letzteren hat die Normalisierung der Formen auf immer ausgedehntere Anwendung hingewirkt. Die Frage der weiteren Ausgestaltung der Normalprofile entscheidet sich einerseits durch die Anforderungen des Eisenkonstrukteurs, andererseits durch die Möglichkeit der Hütten- und Walztechnik, diese Ansprüche erfüllen zu können. Man denke hier an die gesteigerten Anforderungen, an das Material, an seine hohen Bruch- und Streckgrenzen bei entsprechender Dehnung und Bearbeitungsfähigkeit, dem der heutige Stand der Materialveredelung mit der erweiterten Ausgestaltung der Profilformen weit entgegen gekommen ist.

Aber an die Fortbildung der schier ins Endlose sich steigernden Mannigfaltigkeit der Normalprofile knüpft sich wechselwirkend die Aufgabe der Beschränkung auf eine möglichst geringe Zahl gut durchgebildeter, für möglichst vielseitige Verwendung geeigneter Profile. Das ist die Aufgabe der Aufstellung von Regelformen für häufig wiederkehrende Konstruktionseinzelheiten von Anschlüssen und Verbindungen, die jetzt noch in vielen verschiedenartigen Formen entworfen werden.

Der Lösung dieses, dem Bauingenieur zufallenden Teiles der Aufgabe ist das in der Fußnote bezeichnete, 80 Seiten starke, mit einer Fülle von Profiltabellen und lehrreichen zeichnerischen Darstellungen durchsetzte Werk gewidmet. Der mitten in der Baukonstruktionspraxis, dabei dem Hüttenwesen und der Walzwerkstechnik offenbar recht nahe stehende Verfasser hat die schwere Aufgabe, sich in seinen Vorschlägen durch das Labyrinth der vielseitigen Rücksichten hindurchzuwinden, mustergültig gelöst. Das Ergebnis seiner Untersuchungen, vorwiegend statischer Art, sind Vorschläge für eine Neuordnung der L-Eisen unter Zusammenfassung in einer einheitlichen Reihe, Abänderungsvorschläge für die [-Profile und eine neue Reihe für die I-Profile, die bei

* Die Normalprofile für Formeisen, ihre Entwicklung und Weiterbildung. Von Dr.-Ing. H. Fischmann, Leiter des statischen Bureaus des Stahlwerks-Verbandes, A.-G., Düsseldorf. Verlag Stahleisen m. b. H. in Düsseldorf. Preis brosch. 10 *M*.

leichterem Gewicht ein größeres Widerstandsmoment, als die Profile der bisherigen Reihen aufweist, und bei deren Anwendung eine durchschnittliche Baugewichtsersparnis von etwa 8 % zu erwarten steht. Der Begriff Formeisen, d. h. alles mittels Walzen geformte Eisen, ist ein verschiedener, je nachdem der Walztechniker, der Konstrukteur, der Händler das Wort hat. Der Verfasser befürwortet, nach Ausscheidung des „Eisenbahnmaterials" der Schienen, Schwellen usw. die alle Beteiligte befriedigende Dreiteilung:

a) Stabeisen, welches Rund-, Quadrat-, Sechskanteisen, d. h. Eisen mit nach allen Richtungen symmetrischem Querschnitt umfaßt.
b) Formeisen, I |, ⅃ L-Profile umfassend, und
c) Stabformeisen, dem die übrigen Walzeisensorten, L, ⊥, Z-Eisen angehören. Die Arbeit beschäftigt sich mit den unter b und c aufgeführten, in Herstellung und in der Verwendung nahe verwandten Gruppen.

Nach ihr werden z. Z. 285 gleichschenklige L-Profile (61 Bau-, 112 Schiffbauprofile) von deutschen Walzwerken gewalzt, welche der Verfasser durch eine einheitliche Reihe von 79 Schiffbauprofilen (darin enhalten 51 Bauprofile) derart ablöst, daß alle Bedürfnisse bei sorgfältiger Prüfung durch sie gedeckt erscheinen. Die Tabelle ungleichschenkliger L-Eisen enthält nicht weniger als 599 Stück lieferbarer Profile, von denen der Löwenanteil wieder auf den Schiffbau entfällt; diese Zahl beschränkt der eingehend begründete Vorschlag des Verfassers auf 130, die dem Bedürfnis voll Rechnung tragen und walztechnisch keine großen Umänderungsschwierigkeiten verursachen. Die [-Reihen der Bau- und Schiffsprofile werden aufrecht erhalten, wobei für den Brückenbau zu den bisherigen Profilssorten bis 32 cm Steghöhe die Profile Nr. 32, 34, 36, 38, 40 (von 51,8 bis 66,7 kg/m) hinzutreten.

Die neue Reihe von 34 I-Profilen unterscheidet sich von der bisherigen gleichen Zahl „deutscher Normalprofile" dadurch, daß die Trägerflansche auf Kosten der Steg- und Flanschstärken verbreitert werden. Die mühevolle und sorgsame Umwandlungsarbeit hat das treffliche Wirtschaftlichkeitsergebnis gezeitigt, daß die Summe aller 34 Profile das Tabellengewicht von 1840 auf 1726 kg/m verringert, die Summe der Widerstandsmomente aber von 28214 auf 29 933 cm³ steigert. Beim größten I-Trägerprofil Nr. 60 erhöht sich die Flanschbreite von 215 auf 258 mm auf Kosten der Stegdicke (von 21,6 auf 12,8), während sich das Gewicht von 199,4 auf 180,9 kg/m vermindert, das Trägheitsmoment J^x von 138 957 auf 147 450 cm⁴, das Widerstandsmoment W^x von 4632 auf 4915 cm³ sich steigert. Das sind hoch zu begrüßende Fortschritte, sowohl nach der Richtung der Vereinfachung, wie nach der Richtung vollkommenerer Nutzung des veredelten Stoffes. Beides aber steigert den inneren, auf der vollkommeneren Beherrschung der Natur beruhenden Wirtschaftlichkeitsgrad der Volkswirtschaft, auf den die Zukunft auch die deutschen Verkehrsbetriebe nachdrücklicher denn je hinweist.

Ein Musterbeispiel im Bereich des Eisenbahnbaues möge das erläutern: der gesteigerte Eisenbahnverkehr hat eine fortschreitende Loslösung seiner Gleise von der Ebene der übrigen, besonders der städtischen Verkehrswege zur Folge gehabt. Diese Loslösung erfolgt gemeiniglich durch Hochlegung des Eisenbahnkörpers und zwar durch Ersatz der Planübergänge der Wegekreuzungen durch Überführungsbauwerke. Die Einschränkung der riesigen Anlagekosten solcher „Höherlegungen" nötigte nun dazu, die letzteren auf das durch die Ladeprofile der Straßenverkehrsmittel bedingte geringste Höhenmaß zu beschränken, und zwar durch Herabminderung der Konstruktionshöhe der eisernen Überbauten.

Dieser Forderung, welche schon früher zur Schaffung breitflanschiger (Differdinger) Trägerprofile geführt hat, wird nun durch die vom Verfasser errechneten und begründeten Normalprofilsformen wirksamster Vorschub geleistet. Denn die Erhöhung der Tragfähigkeit (des Trägheitsmomentes) eines Trägerprofiles wird erzielt bei gleichbleibendem Gewicht unter Herabminderung der Trägerhöhe und damit der Höhenlage des ganzen Eisenbahnkörpers (der Dämme, der Bauwerke usw.) Gegen die Senkung solcher Eisenbahnkörper um nur wenige Zentimeter aber treten die Ersparniskosten am einzelnen Trägerbauwerk gänzlich in den Hintergrund.

—Bi.—

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausfall schnellfahrender Züge.** In nächster Zeit wird es erforderlich werden, noch einzelne schnellfahrende Züge ausfallen zu lassen, um den starken Güterverkehr besser bedienen zu können. Die Reisenden werden daher gut tun, sich am Tage vor der Abreise davon zu vergewissern, ob die Züge, deren Benutzung beabsichtigt ist, auch wirklich verkehren. Die Eisenbahndirektionen sind vom preußischen Eisenbahnminister angewiesen, unbedingt dafür zu sorgen, daß etwaige Fahrplanänderungen am Tage vor dem Inkrafttreten durch Anzeigen in der Presse und durch Aushang auf den Bahnhöfen bekannt gemacht werden.

Gleichzeitig meldet die Königl. Eisenbahndirektion Berlin den Ausfall einer Reihe von Militärurlauberschnellzügen nach und von der Front für die Zeit von drei bis vier Wochen bekannt.

— **Nebengebühren des Fahrpersonals der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Die „Eisenbahn" schreibt: Bekanntlich hat bei Ausbruch des Krieges wegen der vollständigen Veränderung des Fahrplanes die damals gehandhabte Regelung der Nebengebühren der Fahrpersonale einer anderen Art der Festsetzung der Fahrgelder Platz machen müssen, die als tägliches Pauschalgeld gezahlt wurden und außerordentlich hoch waren. Nach Wiederkehr regelmäßigerer Betriebsverhältnisse ist dann eine abermalige Neuregelung erfolgt. Neuerdings ist nun angeordnet, daß für die Dauer der großen Teuerung zu dem täglichen Pauschalgeld ein Zuschlag zu gewähren ist, der sich beim eigentlichen Fahrdienst zwischen 25 und 40 Pf. bewegt. Es werden demnach fortan beziehen: 1. Lokomotivführer: im Fahrdienst 1.70 ℳ, im Rangierdienst .75 ℳ; 2. Lokomotivheizer und Feuermänner: im Fahrdienst 1.30 ℳ, im Rangierdienst 0.50 ℳ; 3. Zugführer, Packmeister und Triebwagenführer 1.55 ℳ; 4. Aufsichts- und Fahrladeschaffner und die Wagenaufseher 1.30 ℳ; 5. Schaffner 1.10 ℳ. Die Sätze gelten auch für die Hilfsbediensteten. Mit dieser Neuregelung hat die erhöhte Vergütung bei Militärtransporten beseitigt werden können. Dagegen bleibt die den Königlichen Eisenbahndirektionen erteilte Ermächtigung nach wie vor bestehen, die Pauschalbeträge oder das Rangiergeld angemessen zu erhöhen, wenn wegen Verkehrsstockungen und dergleichen die regelmäßige Diensteinteilung außer Kraft gesetzt werden muß und infolgedessen die durchschnittliche tägliche Dienstdauer erheblich überschritten wird. Die aus solchen Anlässen gewährten Zuschläge werden fortan von den neuen Pauschalsätzen berechnet.

— **Die Abfuhr der Güter auf den Berliner Güterbahnhöfen** ist, wie die „Reichshauptstädtische Korresp." am 4. d. M. mitteilt, noch immer unzulänglich. Auf dem Anhalter Güterbahnhofe sind von 452 eingegangenen Wagen nur 113, auf dem Hamburger und Lehrter Bahnhof von 617 Wagen nur 246 entladen und abgefahren worden. Ebenso ungünstig liegen die Verhältnisse auf dem Ostbahnhofe, wo von 171 Wagen 66 entladen und abgefahren worden sind.

— **Eisenbahnunglück bei Aachen.** Aus Aachen, 3. d. M. wird amtlich gemeldet: Bei der Blockstelle Finkenrath an der Strecke München-Gladbach-Aachen fuhr heute vormittag gegen 8 Uhr der aus der Richtung M.-Gladbach kommende Personenzug 402 auf den verspäteten, eben in der Anfahrt begriffenen Personenzug 393. Durch den Anprall wurden die drei letzten Wagen des Personenzugs 393 teilweise ineinandergeschoben. Acht Reisende wurden getötet, mehrere teils schwer, teils leicht verletzt. Beide Hauptgleise waren etwa vier Stunden gesperrt. Der Sachschaden ist nicht bedeutend. Der Unfall ist auf das Überfahren eines Haltesignals zurückzuführen.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 1. Februar in Dresden seine 73. Sitzung ab. Nach einer Mitteilung der Generaldirektion über die Durchführung der in der letzten Sitzung behandelten Tarifermäßigung für Packlagesteine und Steinschroten erklärte der Eisenbahnrat seine grundsätzliche Zustimmung zu den Vorlagen der Generaldirektion, in denen eine Erörterung der Frage, ob bei bestimmten Gütern die Anwendung der Hauptklassen von der Ausnutzung des Ladegewichts abhängig gemacht werden könne, und eine Nachprüfung der Tarifbestimmungen über die Beförderung der Güter in offenen und bedeckten Wagen empfohlen wurde. An diese Erörterungen schlossen sich ausführliche Mitteilungen der Generaldirektion über die Verkehrsentwicklung und über besondere, den Verkehr betreffende Maßnahmen im Jahre 1916.

— **Zur Erleichterung des Besuches der Mustermesse in Leipzig** (5.—10. März d. J.) werden die Besucher und Aussteller gegen Vorzeigung einer von der Leipziger Handelskammer auf ihren Namen ausgefertigten Bescheinigung auf der Hin-

und Rückreise zum halben Fahrpreise II. oder III. Klasse der gewählten Zuggattung in direkter Fahrt befördert. Gegen Vorlage dieser Bescheinigung verabfolgen die Fahrkartenausgaben Karten des gewöhnlichen Verkehrs zum halben tarifmäßigen Preise. Die Karten für die Hinfahrt werden vom 27. Februar bis zum 9. März, die für die Rückfahrt bis zum 16. März ausgegeben. Die Rückreise muß am 16. März um Mitternacht beendet sein. Umwegfahrten sind nicht gestattet, Fahrtunterbrechungen sind auf der Hin- und Rückreise je einmal innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarten zulässig.

— **Förderung des Neckarkanalbaus.** Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" hat Fabrikant Dr. Ing. Robert Bosch in Stuttgart eine Stiftung von 13 Mill. Mark fünfprozentiger deutscher Reichanleihe zur Förderung des Neckarkanalbaus errichtet. Die Stiftung ist gedacht als Beitrag zu den staatlichen Baukosten der Kanalstrecke Heilbronn-Eßlingen. Die Stiftungszinsen, die bis zur Aufnahme der Arbeiten für den Kanal anfallen, sollen für gemeinnützige Zwecke der Stadt Stuttgart verwendet werden. Das Stiftungskapital ist dem Staat auszufolgen, wenn der Bau des Neckarkanals von Mannheim bis Eßlingen gesetzlich festgelegt und mit dem Bau auf den Strecken Mannheim-Heilbronn und Heilbronn-Eßlingen derart begonnen ist, daß mit einem regelrechten Fortgang der Arbeiten gerechnet werden kann. Eine weitere, auch vom Standpunkt des Eisenbahnbaus aus sehr beachtenswerte Bedingung der Ausfolge ist noch die vorgängige Schaffung einer Enteignungsmöglichkeit für die Grundstücke zu beiden Seiten des Kanals bis zur Entfernung von 1 km von der Kanalmitte für Zwecke, die mit dem Kanalbau in Verbindung stehen und auf das öffentliche Wohl gerichtet sind. Als äußerster Zeitpunkt für die Ausfolge des Stiftungskapitals an den Staat zum Kanalbau ist der 31. Dezember 1926 bestimmt. Sind bis dahin die Voraussetzungen der Stiftungsurkunde nicht erfüllt, so ist das Stiftungskapital dem Deutschen Reiche auszufolgen zur Erforschung und Bekämpfung verheerender Volkskrankheiten.

— **Aufnahme des Privatgüterverkehrs nach Mazedonien.** Nach einer den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin zugegangenen Mitteilung steht die Aufnahme des Privatgüterverkehrs nach Mazedonien bevor. Die Führung des Verkehrs ist von München-Laim nach Üsküb, Pristina, Veles und Leskovac in Aussicht genommen. Die Höhe der Tarife steht vorläufig noch nicht fest, weshalb zur Deckung der Fracht ein Betrag von etwa 12,50 ℳ für 100 kg zu hinterlegen ist. Anmeldungen und Anfragen für diesen Verkehr sind zweckdienlich an die Zentraleinkaufsgesellschaft, Abteilung Ausfuhr, Berlin W. 8, Behrenstraße 47/48 direkt zu richten.

— **Huldigungstelegramm des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine zu Kaisers Geburtstag.** Aus diesem Anlaß ist von dem Vorstande des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen, Sitz Cassel, nachstehendes Huldigungstelegramm an Seine Majestät den Kaiser und König gesandt worden: „Die Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen — in der Zahl von 570 000 im Allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine zusammengeschlossen — bitten zur Feier des Allerhöchsten Geburtstages Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät unerschütterliche Treue und Pflichtbereitschaft erneut geloben und aussprechen zu dürfen, daß der allergreifende Aufruf Eurer Majestät an das Deutsche Volk auch bei den unter dem Flügelrad Vereinten flammende Empörung und heiligsten Zorn gegen den frevelhaften Übermut und die verleumderische Schändlichkeit unserer Feinde angefacht hat. Fest entschlossen werden wir in gesteigertem Maße äußerste Kraft einsetzen, bis nach unserem vollen Siege Deutschlands Heldenheer in seine heimatlichen Gaue zurückbefördert ist."

Seine Majestät der Kaiser und König hat den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, in Allerhöchstihrem Namen sämtlichen im Allgemeinen Casseler Verbande vereinigten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern warmen Dank für das Huldigungstelegramm auszusprechen.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister Fischer beim Werkstättenamt Dresden zum Bauamtmann, unter Belassung bei seiner bisherigen Dienststelle, ernannt. — Versetzt sind: Baurat Puruckherr von der Betriebsdirektion Leipzig II zum Neubauamt Leipzig, unter Übertragung der Leitung des Neubauamtes, Baurat Ruder vom Neubauamt Niederwiesa zum Bauamt Zwickau I und Bauamtmann Döhlert vom Neubauamt Dresden-A. Ost zum Oberbaubureau, ferner die Regierungsbaumeister Dreßler vom Neubauamt Dresden-A. Ost zum Brückenbaubureau, Dr.-Ing. Sperhacke vom Neubauamt Glauchau zum Bauamt Annaberg und Voigt vom Neubauamt Aue zum Bauamt Riesa.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Präsident v. Zluhan, Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion, seinem Ansuchen entsprechend in den Ruhestand versetzt und ihm bei diesem Anlaß der Rang auf der dritten Stufe der Rangordnung verliehen worden. Die Stelle des Vorstandes der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist dem vortragenden Rat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, Ministerialrat Dr. Sigel, unter Beförderung zum Direktor übertragen worden.

Österreich.

— **Südbahn.** Wie bereits in Nr. 10 kurz berichtet, hat am 25. Januar eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden. Der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber berichtete über die Erlasse, welche die Südbahn in der Frage der Tarife von der Regierung erhalten hat. Die Tariferhöhung auf der Südbahn beträgt im ganzen 25 %, wozu noch der 7 proz. Zuschlag tritt. Die Personentarife werden jenen der Staatsbahnen gleichgestellt. Der Generaldirektor legte weiter eine Skizze über die Wirkungen der Tariferhöhung auf die finanzielle Gebarung der Südbahn vor. Ziffernmäßige Schätzungen wurden von seiner Seite nicht gegeben. In finanziellen Kreisen nimmt man an, daß der Südbahn durch die Tariferhöhung jährlich eine Mehreinnahme zukommen dürfte, die sich zwischen 10 und 12 Mill. Kronen bewegt. Diese Mehreinnahmen würden ungefähr den Fehlbetrag des letzten Jahres ausgleichen. Der Bericht des Generaldirektors wurde zur Kenntnis genommen. Sektionschef Ritter v. Weeber berichtete auch über die Entwicklung des Verkehrs im laufenden Jahre. Gegenüber dem vorigen Jahre ergaben sich keine wesentlichen Unterschiede. Die Eisen- und Kohlentransporte, insbesondere die Aufgaben von Frachten aus den nordsteirischen Erzgebieten sind anhaltend lebhaft. Im Hafenverkehr zeigten sich keine Veränderungen. Die Güterbewegung über Fiume ist reger als jene über Triest. Die Ausgaben der Gesellschaft sind unvermindert sehr hoch.

— **Die Tariferhöhungen und die Privatbahnen.** Zwischen der Regierung und den Privatbahnen, darunter auch der Buschtiehrader Bahn, haben Unterhandlungen über die Neuregelung der Tarife, die auf Grund der jüngst verlautbarten Verordnung notwendig geworden ist, stattgefunden. Den Bahnen soll zunächst ein erhöhter Personentarif bewilligt werden, indem bei Privatbahnen der Personentarif der Staatsbahnen im großen und ganzen in Anwendung kommen soll. Es wird daher auch auf den Privatbahnen die gesamte im Personenverkehr eintretende Erhöhung im Durchschnitt ungefähr 30 % gegenüber den derzeitigen Fahrpreisen betragen. Demnach tritt die neue Fahrkartensteuer und die sonstige Erhöhung der Personentarife, wie die „Bohemia" meldet, vom 1. Februar an auch bei der Buschtiehrader Bahn in Kraft. Die Gepäcksteuer in der Höhe von 20 % gelangt bei der Buschtiehrader Bahn ebenfalls am 1. Februar zur Einhebung. Die Verhandlungen über die Zuweisung eines Teiles des Kriegszuschlages im Güterverkehr sind vorläufig auf einen späteren Zeitpunkt verschoben worden. Vermutlich wird den Privatbahnen, die ähnliche Maßnahmen zugunsten des Personals werden treffen müssen, wie solche bei den Staatsbahnen zur Durchführung bereits gelangten, für den Fall, daß die Mehreinnahmen des Personentarifs die Mehrkosten für diese Personalaufwendungen nicht decken sollten, der fehlende Betrag aus dem Kriegszuschlag zugebilligt werden. Der Kriegszuschlag beträgt rund 15 % der bisherigen Sätze, so daß auch im Güterverkehr unter Einrechnung der Steuer eine 30prozentige Erhöhung der alten Frachtsätze eintreten wird. In diesem Betrag wäre dann auch schon die 15prozentige Frachtsteuer einbezogen. Die Frachtsteuer bleibt unter allen Umständen ganz dem Staate vorbehalten.

— **Die neuen Eisenbahntarife und die Zuckerpreise.** Infolge der Erhöhung der Frachtsätze für Zucker vom 1. Februar ab erfahren die beim Raffinadezucker vorgesehenen örtlichen Zuschläge zum jeweiligen Zuckerpreise ebenfalls eine Erhöhung. Die Steigerung der Zuschläge wurde genehmigt; ihr Ausmaß wird demnächst durch das Zentralabrechnungsbureau der österreichischen Zuckerraffinerien bekanntgegeben werden. Infolge Regierungsverordnung sind die Verbrauchszuckerfabriken berechtigt, den zur Zeit der Lieferung festgesetzten örtlichen Zuschlag zur Anwendung zu bringen und verpflichtet, auch den zur Zeit der Lieferung

gültigen eigenen Frachtsatz in Rechnung zu stellen. Es werden demnach alle Sendungen ab 1. Februar, gleichgültig ob sie aus Verkäufen für Februar oder aus früherer Zeit herrühren, von den Raffinerien mit dem Grundpreise Brotbasis 100, allenfalls 101 zuzüglich des neuen Zuschlages und abzüglich des neuen eigenen Frachtsatzes berechnet werden.

— **Wiederaufnahme eines beschränkten Zivilgüterverkehres mit der Türkei, Bulgarien und Mazedonien.** Das „Handels-Museum“ teilt mit: Die im Interesse der Förderung des österreichisch-ungarischen Warenaustausches seit längerer Zeit angestrebte Wiederaufnahme des Zivilgüterverkehres mit der Türkei, Bulgarien und Mazedonien begegnet auch derzeit noch unüberwindlichen Schwierigkeiten, namentlich transporttechnischer Natur, so daß die geplante Führung geschlossener Transporte nach den genannten Gebieten („Osman“- und „Maritza“-Züge) gegenwärtig noch nicht erfolgen kann. Um aber diese Übergangszeit nicht ganz ungenützt verstreichen zu lassen, hat sich die Zentraltransportleitung des k. u. k. Kriegsministeriums bereit erklärt, einzelne Waren zur militärischen Instradierung nach türkischen, bulgarischen und mazedonischen Stationen zu übernehmen, sofern ihr diese durch die Warenverkehrsbureaus, welche seinerzeit zur Durchführung des rumänischen Verkehrs geschaffen wurden, an bestimmten Stellen zur militärischen Beförderung übergeben werden. Das k. k. Handelsministerium hat demnach das „Österreichische Warenverkehrsbureau“ in Wien, I., Stubenring 8—10, mit der Organisierung und Durchführung der erwähnten Transporte betraut, wofür die mit Verordnung vom 26. Juni v. J. erlassenen Bestimmungen für den Warenaustausch mit Rumänien sinngemäß unter Berücksichtigung des Umstandes Anwendung zu finden haben, daß vorerst nur der Bahnweg in Frage kommt und auch dieser nur eine beschränkte Zahl von Wagen wird umfassen können. Die Gebühr, welche das Warenverkehrsbureau zur Deckung seiner Kosten einzuheben berechtigt ist, wird im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium für die Übergangszeit bis zur Führung ganzer Züge mit 3 % vom Rechnungswerte bemessen. Das „Österreichische Warenverkehrsbureau“ errichtet Niederlassungen (Zweigstellen) vorläufig in Sofia (Leiter Siegmund Rintl) und in Konstantinopel (Leiter Leo v. Pollak, Direktor Max Steiner und Direktor Heinrich Fuchs). Für den mazedonischen Verkehr gilt als Übernahmestelle Üsküb.

Ungarn.

— **Verwicklungen bei dem Bau eines Industriegleises.** Das königlich ungarische Oberforstamt in Ungvár beschloß den dringenden Bau einer Schmalspurbahnlinie mit Dampfbetrieb von der Station Perecseny der Ungthalbahn in die weitverzweigten großen staatlichen Waldungen des Turjatales, um dem durch den Krieg verursachten Notstand an Brennholz tunlichst abzuhelfen. Um die Bahnlinie möglichst schnell in Betrieb setzen zu können beschloß man, sie längs des Turjatales auf den Straßenkörper der Munizipalstraße zu legen und den Bau auf Grund der kurzen Weges erwirkten Bewilligung des Munizipalausschusses zur Benützung des Straßenkörpers, ohne die zu erteilende Baubewilligung abzuwarten, sofort in Angriff zu nehmen. So geschah es, daß der zur administrativen Begehung entsendete Ausschuß den Bahnbau bereits fertig vorfand und zu gleicher Zeit auch die technisch polizeiliche Begehung stattfinden konnte. — Die stattgefundene Begehung erwies, daß der Bau den eingereichten Plänen gemäß ausgeführt wurde.

Die Linie durchzieht die Gemeindegrenzen Pesecseny, Oszemere, Turjaremete, Rákó und Turjavágás, hat eine Länge von 21 km. Drei kürzere Flügellinien zweigen ab von dieser Hauptlinie und führen in die Täler von Klokotiva, Klebuva und Visnie. Die größte Steigung der Hauptlinie ist 49‰, die der Zweiglinien 60 bzw. 70 ‰. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 40 m. Die Stationen und Ausweichstellen liegen meistens in graden Strecken und in einer Steigung von höchstens 3 %. Die Kronenbreite des Unterbaues beträgt 2,4 m, die Spurweite 0,76 m. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 9.25 kg/m. Die aus Eichen und teilweise aus Lärchenholz hergestellten Schwellen sind so verteilt, daß die Inanspruchnahme der Schienen beim größten Raddruck nicht mehr als 1200 kg/qcm betragen darf. Die Hauptlinie führt größtenteils auf der Verkehrsstraße und über deren Brücken und Durchlässe. Von diesen Straßenbrücken ist die größte die [illegible] m lange eiserne Brücke über den Ung-Fluß, welche schon während ihres im Jahre 1900 erfolgten Baues mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines Zugverkehrs derart bemessen wurde, daß sie Züge, bestehend aus einer Lokomotive von [illegible] t Gesamtlast und Wagen von 5,5 Achsendruck tragen kann. Außerdem wurde noch eine größere hölzerne Straßenbrücke mit einer Gesamtöffnung von 35,1 m benützt. Die größte eigene Bahnbrücke hat eine Öffnung von 27,7 m.

Bei Gelegenheit der vorerwähnten behördlichen Begehung kam es zu einer Überraschung. Die Vertreter des Unger Komitates und der Bantlinschen Aktiengesellschaft für chemische Industrie legten nämlich Verwahrung dagegen ein, daß die Bewilligung zur Benützung der neuen Bahnlinie erteilt werde. Sie beanstandeten hauptsächlich, daß der Straßenverkehr durch die Gleisanlagen gestört, ja sogar stellenweise gefährdet wäre, denn an vielen Stellen blieb vom Straßenkörper nur eine Breite von 3,6—4,5 m für den Wagenverkehr. Sie forderten, daß die freie Breite der Straße überall auf 5 m ergänzt werde. Dem entgegen ersuchten die Vertreter des Ackerbauministeriums als Eigentümer des Industriegleises, von der Erweiterung des Straßenkörpers abzustehen, weil die Bahn nur auf die Dauer der durch den Krieg verursachten kritischen Zustände gebaut wurde.. Es wurde die Entscheidung dem Handelsminister vorbehalten. Diese erfolgte kürzlich in einem Erlaß, welcher folgende Ausführungen enthält. Der Minister stellt vor allem fest, daß im vorliegenden Falle von der Benützung einer Straße mit sackförmiger Mündung und geringerem Verkehr die Rede sei. Nach seiner Meinung sei auf dieser Straße kein so großer Verkehr vorhanden, daß dieser sich bei der Durchführung gewisser Sicherheitsmaßregeln und in Anbetracht des zu erwartenden Eisenbahnverkehres ohne nennenswerte Bedenken nicht abwickeln ließe. Da jedoch einerseits das Munizipium versäumt hatte, die näheren Bedingungen der Inanspruchnahme des Straßenkörpers noch vor der Erteilung der Baubewilligung festzustellen und anderenteils die Baubewilligung in Anbetracht der gemeinnützigen Dringlichkeit ohne vorhergegangene administrative Begehung erteilt wurde, so könne jetzt, wo der Bau bereits fertiggestellt sei, und dessen Umbau unverhältnismäßig schwieriger und kostspieliger wäre, der Sache nicht mehr abgeholfen werden. In Anbetracht der obwaltenden Umstände beschloß der Minister, entgegen den weitergehenden Wünschen des Munizipiums und der Bantlinschen Fabrik, die staatliche Forstverwaltung nur dazu zu verpflichten, daß an allen Stellen, wo die Straßenbreite zwischen dem Schwellenrand und der jenseitigen Kante des Straßenkörpers weniger als 5,0 m beträgt, die Gleise bis zur Schienenhöhe mit feinkörnigem Schotter anzuschütten, damit diese angeschüttete Fläche nötigenfalls zum Ausweichen geeignet sei. Im übrigen bemerkt der Minister, daß die entstandene Lage beträchtlich gebessert würde, falls das Oberforstamt die Bahnverfrachtung der Erzeugnisse der Bantlinschen Fabrik, welche gegenwärtig die Fahrstraße benützen, übernehmen würde, wodurch eine weitere Entlastung des Straßenverkehrs entstünde. Daher beauftragt der Minister das Oberforstamt, sich unmittelbar mit der Bantlinschen Fabrik ins Benehmen zu setzen, wegen Übernahme der Transporte auf dem staatlichen Industriegleis, in welchem Falle der von jener Fabrik beabsichtigte Kraftwagenverkehr unterbleiben könnte.

Auf Grund dieser Ausführungen und Bedingungen erteilte der Minister die Bewilligung zum Inbetriebsetzen des Industriegleises mit der Einschränkung, daß der Betrieb in den Gemeinden Oszemere und Turjaremete mit motorischer, an den übrigen Stellen mit Dampfkraft abgewickelt werden müsse und daß die Züge, während sie die Gemeinden passieren, keine größere Geschwindigkeit als 6 km in der Stunde entfalten dürfen. B.

Übrige europäische Länder.

— **Der Kohlenmangel in Norwegen.** Der „B. B.-Ztg.“ wird aus Christiania 25. Januar geschrieben: Der infolge der englischen Kohlensperre eingetretene Kohlenmangel macht sich, abgesehen von der Handelsschiffahrt, der es an Bunkerkohlen fehlt, vor allem auch im Lande selbst auf allen Gebieten immer mehr fühlbar, zumal bei dem ungewöhnlich strengen Winter. Der Lokalschiffahrtsverkehr ist eingeschränkt, ebenso der private Verbrauch von Gas und Heizmitteln, für die Höchstpreise festgesetzt worden sind. Diese unmittelbaren Wirkungen der englischen Zwangsmaßregeln beeinflussen sichtlich die Sitmmung des norwegischen Volkes gegenüber England. . . . „Verdens Gang“ fordert von neuem zu Gegenmaßregeln, nämlich Sperrung der norwegischen Holzausfuhr nach England sowie des Durchfuhrverkehrs von England, auf.

Der kommunale Verproviantierungsrat in Christiania hat am 25. Januar beschlossen, die Kohlen, Koks und Schlacken der Gaswerke zu beschlagnahmen, um sie zusammen mit den schon beschlagnahmten Vorräten zu verteilen.

Norwegens Verhältnisse haben sich im Laufe des Januar in ungeahntem Grade verschlechtert, hervorgerufen in erster Linie durch das seit dem 1. Januar in Kraft befindliche eng-

lische Verbot der Ausfuhr von Kohlen nach Norwegen, welche Maßregel sich jetzt auf das norwegische Erwerbsleben und den Verkehr von Tag zu Tag fühlbarer macht. Mehrere große Papierfabriken sowie private Gasanstalten in verschiedenen Teilen des Landes haben bereits den Betrieb einstellen müssen. Die Staatsbahn, die seit Anfang Januar weder Kohlen noch Lizenzen erhalten hat, teilt mit, daß sie in kurzem bedeutende Verkehrseinschränkungen vornehmen muß, wenn nicht baldigst Kohlen beschafft werden können. Wesentlich nur solche Züge, die zur Beförderung von Lebensmitteln nötig sind, sowie gewisse Post- und Personenzüge sollen verkehren. Ferner steht eine Beschlagnahme aller im Lande befindlichen Kohlenvorräte in Sicht, wenn im englischen Ausfuhrverbot keine Änderung eintritt. Zu der Kohlennot gesellt sich drohender Lebensmittelmangel, und als das Schlimmste kommen die unerhörten Schiffsverluste hinzu, von denen die norwegische Handelsflotte betroffen wird. Allein in den ersten drei Wochen des Januar gingen durch Versenken 28 Dampfer, darunter einige der größten und besten des Landes, verloren. Es muß Aufmerksamkeit erregen, daß die norwegischen Reeder trotz aller Gefahren die Frachtbeförderung zugunsten des Vierverbandes fortsetzen, aber es zeigt sich, daß diese norwegische Schiffahrt zum Teil eine nicht ganz freiwillige ist, sondern daß die Reeder von den Engländern gezwungen werden — ähnlich wie die dänische Schiffahrt — Pflichtreisen mit Bannware zu den Verbündeten Englands auszuführen. Andernfalls bekommen die Dampfer keine Kohlen für ihren eigenen Gebrauch. Durch diesen Druck sucht sich England billigen Frachtraum zu verschaffen. Unter solchen Umständen hat sich das glänzende Bild, das die norwegische Schiffahrt bot, und deren reiche Einnahmen Anlaß zu einer ungeheuren Spekulation in Schiffahrtsaktien gaben, nun plötzlich geändert und einen trostlosen Anstrich angenommen, denn die „Pflichtreisen" der norwegischen Schiffe sind auch selbst im Falle des Gelingens mit bedeutenden finanziellen Verlusten verbunden. M.

— **Der gewaltige Eisenbahnverkehr in Schweden.** Die schwedischen Staatsbahnen haben im Jahre 1916 so große Einnahmen wie nie zuvor gehabt. Nach den vorläufigen Berechnungen belaufen sich die Roheinnahmen auf nicht weniger als 150 Mill. Kronen gegen 118 Mill. in 1915 und 93 Mill. in 1914. Indessen sind auch die Betriebskosten unerhört gestiegen, so daß die Reineinnahmen nicht im Verhältnis zu den Roheinnahmen stehen. Für die zehn ersten Monate des verflossenen Jahres, für welche Zeit genaue Ziffern vorliegen, betragen die Reineinnahmen 23.8 Mill. Kronen. Im Hinblick auf den Umstand, daß November und Dezember in Bezug auf Einnahmen schlechte Monate sind, berechnet die Staatsbahndirektion, daß die Reineinnahmen für das ganze Jahr 1916 nicht über 25 Mill. Kronen gehen werden, so daß sie hinter den Reineinnahmen von 1915, die 27 Mill. betrugen, zurückbleiben. Die Beförderungstätigkeit, die die Staatsbahnen im vorigen Jahr entwickelten, hatte jedoch einen ungewöhnlich hohen Grad erreicht. So war die Anzahl Tonnenkilometer 1916 um 30 % gestiegen. Unter Hinzurechnung der auch 1915 eingetretenen Steigerung kommt man zu dem Ergebnis, daß sich die Anzahl der Tonnenkilometer hinsichtlich des Güterverkehrs von 1914 bis 1916 um nicht weniger als 118 % erhöht hat, was somit eine Verdoppelung bedeutet. M.

— **Die Kohlennot in Frankreich.** Im weiteren Verlaufe der Kammerdebatte erklärte Lavale, die Kohlenvorräte von Paris würden bald erschöpft sein. Der Tagesverbrauch sei 7000 Tonnen, während nur 2500 Tonnen täglich einträfen. Die Gasgesellschaft käme nur noch 14 Tage mit ihrem Kohlenvorrat aus. Trotz dieser Zustände feierten die Kohlenverlader in St. Nazaire, weil man ihnen keine Lohnerhöhung bewillige. Valette verlangte, daß die Kohlenbergwerksarbeiter der Klassen 1895/1902 in die Bergwerke zurückgeschafft würden. Herriot gab zu, daß die Not sehr ernst sei. Vor dem Kriege habe Frankreichs Jahresverbrauch 60 Millionen Tonnen betragen, von denen es 40 Millionen selbst erzeugte. Infolge des feindlichen Einmarsches sei die Eigenförderung auf 20 Millionen gesunken. Der durch Einfuhr zu deckende Bedarf übersteige zurzeit 40 Millionen. Die Einfuhr aus England, die monatlich zwei Millionen betragen sollte, sei infolge Schiffsmangels seit August bis 1.05 Millionen gefallen. Er könne auch nicht verbergen, daß Kohlenschiffe versenkt würden. Der Kohlenmangel sei auch von Hochwasser und Frost bedingt, die man weder bekämpfen noch voraussehen könne.

— **Betriebsergebnisse schweizerischer Bergbahnen im Jahre 1916.** Gegenüber dem Jahre 1915 weist das Jahr 1916 in den Monaten Januar bis September bei den schweizerischen Bergbahnen eine zum Teil recht erhebliche Verkehrszunahme auf. Das zeigt am besten folgende, der „Neuen Zürcher Ztg." entnommene Gegenüberstellung, in der auch die Ergebnisse des Friedensjahres 1913 berücksichtigt sind:

Unternehmen	1916 Januar-Septbr.	1913 Januar-Septbr.	Weniger 1916 geg. 1913 %	1915 Januar-Septbr.	Mehr 1916 geg. 1915 %
Erlenbach-Zweisimmen	230 076	402 978	— 42,1	170 488	+ 35,6
Martigny-Châtelard	64 839	451 185	— 88,64	48 958	+ 32,41
Berner Oberland-Bahnen	176 240	902 118	— 80,46	133 886	+ 31.64
Berninabahn	343 357	1 053 944	— 67,43	278 111	+ 23,41
Stansstad-Engelberg	194 919	371 313	— 54,07	125 862	+ 33,9
Rhätische Bahn	4 030 784	6 743 202	— 40,29	3 469 677	+ 16,17
Montreux-Berner Oberland	163 522	1 268 954	— 40,1	575 969	+ 31,8
Yverdon-Ste-Croix	194 919	233 980	— 16,7	162 526	+ 19,72
Jungfraubahn	81 424	804 604	— 89,89	63 022	+ 28,72
Wengernalpbahn	99 058	898 478	— 88,99	75 961	+ 32,54
Montreux-Glyon	38 888	212 167	— 81,67	28 225	+ 37,58
Stanserhornbahn	22 267	94 490	— 75,42	12 016	+ 85,3
Glyon-Rochers de Naye	68 636	265 397	— 74,7	46 972	+ 46,2
Pilatusbahn	29 457	105 184	— 72,0	24 831	+ 18.61
Vitznau-Rigi	75 502	240 815	— 66,57	56 801	+ 31,51
Beatenbergbahn	37 126	81 844	— 54,1	24 415	+ 5[illegible],3
Arth-Rigi	77 496	165 065	— 53,06	66 568	+ 16,4

Die Abstände gegenüber den Einnahmen des letzten Friedensjahres sind hiernach allerdings recht bedeutende. Immerhin ist aber im Jahre 1916 gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1915 ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen. Wenn auch bei einigen Bahnen die Ergebnisse durch die Reisen der in der Schweiz untergebrachten Kriegsgefangenen merklich beeinflußt sind, so ist doch die Verkehrszunahme im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die einheimische Bevölkerung mehr als früher ihre Erholung im eigenen Lande suchte. Bei der Bernina- und der Rhätischen Bahn ist noch zu berücksichtigen, daß seit dem Eintritt Italiens in den Krieg das Puschlav nicht mehr vom Veltlin aus, sondern durch die Schweiz mit Lebensmitteln versehen wird. Hieraus erwächst den Bahnen ein nicht unerheblicher Güterverkehr, den sie später wieder in mehr oder weniger großem Umfange verlieren werden.

— **Tariferhöhungen auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat an den Verwaltungsrat eine umfangreiche und sorgfältig durchgearbeitete Vorlage über die Neugestaltung der Tarifsätze auf den schweizerischen Bundesbahnen gerichtet. Darin wird zunächst der mutmaßliche Ausfall der Bundesbahnen bis zum Ende des Jahres 1917 auf 83 081 000 Fr. berechnet. Die Generaldirektion zweifelt daran, daß dieser Betrag durch die nach einem neuen Aufschwunge des Verkehrs wiederkehrenden Einnahmeüberschüsse gedeckt werden könnte. Es müsse daher in Aussicht genommen werden, den Fehlbetrag zu tilgen, wozu bei 4¾ % Zins und einer Tilgungsdauer von z. B. 30 Jahren ein Jahresbetrag von rd. 5 250 000 Fr. notwendig sein werde. Da eine weitere wesentliche Einschränkung der Betriebsausgaben nicht möglich sei, bliebe nichts anderes übrig, als eine Vermehrung der Einnahmen durch Erhöhung der Tarife zu erzielen. Nach Erörterung der hierfür in Betracht kommenden Formen und Möglichkeiten stellt die Generaldirektion schließlich folgenden Antrag an den Verwaltungsrat: Die seit dem 1. Oktober 1916 eingeführten Tarifzuschläge werden mit Wirkung vom 1. März 1917 durch folgende ersetzt: Für den Personenverkehr für gewöhnliche Fahrkarten einfache Fahrt auf Fahrgeldbeträge von 50 bis 95 Rp. 5 Rp.; alle anderen Fahrausweise 10 Rp. Auf Fahrgeldbeträge von 1 Fr. und mehr für jeden ganzen Franken 10 Rp. für gewöhnliche Fahrkarten einfache Fahrt; für alle anderen Fahrausweise 20 Rp. Ausgeschlossen von dem Zuschlag sind die Fahrkarten für inländische Arme, für aus dem Ausland heimkehrende mittellose Schweizer und für heimreisende mittellose Ausländer. Für den Gepäck-, Expreßgut- und Tierverkehr: Auf Frachtbeträge von 25 bis 95 Rp. 10 Rp., auf Frachtbeträge von 1 Fr. und mehr für jeden ganzen Franken 20 Rp. Für den Güterverkehr: 10 Rp. für 100 kg für Eilstückgut, 5 Rp. für 100 kg für Frachtstückgut, 4 Rp. für 100 kg für Wagenladungen zu 5 t, 3 Rp. für 100 kg für Wagenladungen zu 10 t.

In einem zweiten Abschnitt der Vorlage kündigt die Generaldirektion zwecks dauernder richtiger Lösung der Einnahmevermehrung die baldige Einbringung von Vorschlägen für die Neuordnung des Tarifsgesetzes an. Es

wird dabei eine Reihe wichtiger Fragen zu regeln sein, wie a) für den Personenverkehr: Erhöhung der Hin- und Rückfahrpreise oder Abschaffung der Hin- und Rückfahrpreise und Einführung des Schnellzugzuschlages, Neuordnung der Tarife für Zeitkarten usw., b) für den Tierverkehr: vollständige Umarbeitung des Tiertarifs; c) für den Güterverkehr: Erhöhung der Abfertigungsgebühren, Einführung erhöhter Sätze für mit Schnellzügen befördertes Eilgut usw.

Der Verwaltungsrat wird sich noch in diesem Monat mit der Vorlage beschäftigen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom 10. Februar d. J. ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Gleiwitz-Bad Jastrzemb-Loslau zwischen den Stationen Goldmannsdorf-Bad Jastrzemb gelegene Bahnhof 4. Klasse Ober Jastrzemb für den Güterverkehr geschlossen werden.

Satzungen des Vereins.

Zu den Satzungen des Vereins ist der II. Nachtrag — gültig vom 1. Jan. 1917 ab — herausgegeben und zur Verteilung gebracht worden.

Vereinskilometeranzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 31 — Königliche Eisenbahndirektion Altona — ist der Nachtrag II und zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 — Dänische Eisenbahnen — der Nachtrag IV herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen word:

Nr. I 91 vom 2. Dezember 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausschließung der Rumänischen Staatseisenbahnen aus dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 16. Januar d. J.).

Nr. III 12 vom 17. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Königliche Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die k. k. Staatsbahndirektionen betreffend den II. Nachtrag zu den Vereinssatzungen (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr. V 14 vom 22. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Nr. IX 20 vom 1. Februar d. J. an die Vereinsverwaltungen. die K. K. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Kontenverzeichnis (abgesandt am 2. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Schließung des Bahnhofs IV. Klasse Lyck West.

Der an der Nebenbahnstrecke Arys-Lyck zwischen den Bahnhöfen Barossen und Lyck gelegene Bahnhof IV. Kl. Lyck West ist bis auf weiteres für den Gesamtverkehr geschlossen.

Der Verkehr wird von den Nachbarbahnhöfen mitbedient.

Königsberg (Pr.), Februar 1917. (247)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Wagenstandgeld.

Erhöhung der Wagenstandgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden werden vom 5. Februar 1917 ab bis auf weiteres die Standgelder für den Bereich der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Blankenburg (Harz), 2. Febr. 1917. (244)
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Brandenburgische Städtebahn A.-G.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 3. d. Mts. ab gemäß § 80 (Abs. 8) der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung bis auf weiteres die Wagenstandgelder, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Brandenburg a. H., den 1.Februar 1917.
Die Direktion. (239)

Erhöhung der Standgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 10. Februar 1917 ab auf Grund des § 80 Absatz (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) für den Bereich der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Finsterwalde, den 2. Febr. 1917. (246)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Erhöhung der Standgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 5. Februar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Teil I, Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Neuhaldensleben, den 2. Februar 1917.
Die Direktion (235)
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.

Erhöhung der Standgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 5. Februar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Teil I, Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil I) für den Bereich der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Berlin, den 2. Februar 1917. (234)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 15. Januar 1917 ab auf Grund des § 80 Absatz 8 der Eisenbahnverkehrsordnung bis auf weiteres auf der Freien Grunder Eisenbahn die Standgelder allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Frankfurt a. M., 15. Jan. 1917. (233)
Die Direktion der Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Erhöhung der Standgelder.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 10. Februar 1917 ab auf Grund des § 80 Abs. (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres die Standgelder (Abschnitt VI, Ziffer 3 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B und Abschnitt IV, Ziffer 2 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) allgemein, wie folgt, erhöht:

für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M*,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M*,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M*.

Neuruppin, den 3. Februar 1917. (252)
Direktion
der Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

3. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Einschiebung der neuen Szávebrücke wurde der Verkehr zwischen den Stationen Zemun-Belgrad vom 17. bis 23. Januar d. J. eingestellt.
Budapest, den 28. Januar 1917. (254)
Direktion d. kg. ungar. Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Ab 10. Februar 1917 wird die Station Oppeln-Silesiaweiche des Dir.-Bez. Kattowitz in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 3. Februar 1917. (253)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweizer. Eisenbahnen.
Folgende Berichtigungen sind vorzunehmen:
Seite 83 Carbonitpatronen Art. 16 in Art. 15.
Seite 100 Seetiere, kleine für Aquarien bestimmt Art. 42 in Art. 40.
Karlsruhe, den 31. Januar 1917. (240)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Binnengütertarif vom 1. August 1914.
Infolge Verlegung des Straßburger Güterbahnhofes werden die Überfuhrgebühren vom Bahnhofe
a) nach der Ladestelle Alter Bahnhof auf 3,00 ℳ,
b) nach den Ladestellen Illhafen und Schlachthaus auf 4,00 ℳ
für den Wagen mit Geltung vom 1. April 1917 erhöht.
Straßburg, den 31. Jan. 1917. (241)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C, Teilheft C 2.
Am 10. Februar 1917 wird die Station Velpke (Braunschw.) als Versandstation in den Abschnitt I. A. c des Ausnahmetarifs 5 i für rohe Steine usw. zum Wegebau aufgenommen.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Magdeburg, den 2. Februar 1917. (236)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten im Falle der Verwendung als Saatgut sowie von Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien. — Tfv. 2 II v. —
Der mit dem 15. November 1916 außer Kraft getretene Ausnahmetarif 2 II v wird für die Zeit vom 15. Februar bis 31. Mai 1917 wieder eingeführt. Infolge des Austritts mehrerer Bahnen besitzt der Tarif jedoch nicht mehr seinen alten Geltungsbereich. Nähere Auskunft hierüber geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 1. Februar 1917. (237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Überfuhrtarife für die Bahnhöfe in Bodenbach und Reichenberg.
Am 1. April 1917 tritt ein neuer Tarif für Bodenbach und am 15. Februar 1917 ein neuer Tarif für Reichenberg mit erhöhten Überführungsgebühren in Kraft. Abdrücke der Tarife sind durch die beteiligten Stationen zu erlangen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.
Dresden, den 31. Januar 1917. (231)
K. Gen.-Dir. d. Sächs. Stb.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr
Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1917 wird die Station Lünen Hbf. des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Tarif aufgenommen, außerdem werden verschiedene Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohlen usw. einbezogen. Näheres darüber und über einige weitere Tarifänderungen ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 1. Februar 1917. (232)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft III, gültig vom 4. März 1912. Druckfehlerberichtigung.
Mit sofortiger Gültigkeit ist im Nachtrage IV vom 1. Februar 1917 auf Seite 13 der Schnittfrachtsatz nach Torony §) von 1984 in 2024 zu berichtigen.
Kattowitz, den 2. Februar 1917. (243)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.
Vom 10. Februar 1917 ab werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 Mosel, Mühlhausen (Thür.) und Wendischfähre als Empfangsstationen aufgenommen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.
Bromberg, den 2. Februar 1917. (245)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. finden im Tarifheft 1 die Frachtsätze der Ausnahmetarife 88 B und D für rohe Kalisalze, als: Hartsalz, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit und im Tarifheft 2 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 B für Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl bis auf weiteres nur Anwendung bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.
Breslau, den 3. Februar 1917. (249)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft II, gültig vom 4. März 1912. Druckfehlerberichtigung.
Mit sofortiger Gültigkeit ist im Nachtrage IV vom 1. Februar 1917 zum obenbezeichneten Tarifhefte auf Seite 10 die auf die Station Budapest hengermalom in der Schnittafel II bezughabende Transportgebühr in der Anmerkung **) von 3 Kronen in 4 Kronen für den Wagen zu berichtigen.
Kattowitz, den 3. Februar 1917. (248)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1917 tritt die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn dem Ausnahmetarif 6 g für Braunkohlen usw. bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 2. Februar 1917. (242)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-, Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.
Am 15. April 1917 treten im Verkehr mit Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die für Fahrpreise 2. und 3. Klasse 10 ₰ bis 1 ℳ und für Expreßgut 2 bis 12 ₰ für 10 kg betragen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn in Gernrode (Harz).
Hannover, den 3. Februar 1917. (250)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Vergebung unseres Bedarf an etwa: 57 600 Stück Glühkörpern, 2000 Stück Glühkörperträgern und 12 000 kg flüssiger Kohlensäure für die Zeit vom 1. April 1917 bis zum 31. März 1918.
Eröffnung der Angebote am 21. Februar 1917, vormittags 11 Uhr.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. März 1917. Angebotbogen nebst Lieferungsbedingungen sind gegen postfreie Einsendung von 50 Pf. für Glühkörper und Glühkörperträger und 50 Pf. für Kohlensäure in bar ohne Bestellgeld von unserem Zentralbureau, Luisenstraße 10, hierselbst zu beziehen, woselbst sie auch eingesehen werden können.
Posen, im Januar 1917 (238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 200 000 kg Meilerholzkohlen für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover für das Etatsjahr 1917.
Eröffnung der Angebote am Freitag, den 16. Februar 1917, vormittags 11 Uhr.
Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 50 ₰ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1917.
Hannover, den 1. Februar 1917. (251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 12. 10. Februar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Austritt aus der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung mit dem Eintritt eines Arbeiters in das Heer.

Mit Beginn der Mobilmachung wurden zahlreiche Eisenahnarbeiter zur Fahne einberufen. Es entstand die Frage, b diese Arbeiter, die bisher Mitglieder der Betriebskrankenassen der Eisenbahnverwaltung waren, mit der Einberufung us der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung und daiit aus der bisherigen Pflichtmitgliedschaft bei der Krankenasse ausgeschieden sind. Die Bayerische Staatseisenbahnerwaltung hat schon von Anfang an die Beendigung des ienstverhältnisses angenommen und die Notwendigkeit der reiwilligen Weiterversicherung betont, wenn sich die inberufenen die Leistungen aus der Krankenkasse sichern ollen. Dieser Auffassung ist nunmehr auch das Bayerische andesversicherungsamt in einer Revisionsentscheidung vom 9. Dezember 1916 beigetreten aus folgenden Gründen:

Die Vorinstanzen sind mit Recht davon ausgegangen, daß ir die Mitgliedschaft bei einer Krankenkasse, insbesondere ir die Beendigung der Mitgliedschaft, die Frage entscheidend st, ob sich der Versicherte *tatsächlich* in einem *Beschäftigungsverhältnis* bei dem Arbeitgeber befinet oder nicht. Für die Dauer der Versicherungspflicht und amit der Kassenmitgliedschaft ist entscheidend nicht sowohl as Bestehen eines zivil- oder öffentlich-rechtlichen Dienstder Arbeitsverhältnisses, als vielmehr das Bestehen eines ich nach wirtschaftlichen und tatsächlichen Gesichtsunkten bemessenden Beschäftigungsverhältnisses, das in der atsächlichen, äußerlich erkennbaren Verfügungsmacht des Areitgebers über den Arbeitnehmer zutage tritt. Diese Verfüungsmacht des Arbeitgebers hat im gegebenen Falle mit der inberufung des Revisionsklägers X. zur Fahne ihr Ende rreicht; der Austritt des X. aus dem Beschäftigungsverhältis, der am 4. August 1914 stattfand, hat das gleichzeitige Erschen der Mitgliedschaft bei der Betriebskrankenkasse mit ch gebracht (Amtl. Nachr. RVA. 1915 S. 371 Nr. 1969; vgl. ich Amtl. Nachr. 1914 S. 813 Nr. 1933 u. 1916 S. 588 Nr. 2233, offmann in Arbeiterversorgung 1916 S. 601 ff.). Eine besondere Vereinbarung zwischen der Staatseisenbahnverwalng und dem Revisionskläger X., aus der ein anderer Schluß ezogen werden könnte, liegt nicht vor: Die beiden Parteien ngen vielmehr davon aus, daß mit dem 4. August 1914 das Beschäftigungsverhältnis gelöst sei, und die Eisenbahnverwaltung hat, wie dieses durch die Entschließung des Verkehrsministeriums vom 12. August 1914 vorgezeichnet ist, den X. am 14. Aug. 1914 bei der Krankenkasse für den 4. Aug. 1914 abgemeldet, da er als mit der Einberufung zum Kriegsdienst aus der Mitgliedschaft der Krankenkasse ausgeschieden anzusehen sei (Stier-Somlo, Komm. § 313 Anm. 2 A S. 627, Hoffmann a. a. O. S. 603, Hahn in Arbeiterversorgung 1914 S. 561).

Die Berufung des Revisionsklägers X. auf die Bestimmung in Abschnitt III der Dienstanweisung vom 1. April 1907 über die Bezugsverhältnisse des Taglohnpersonals ist unbehelflich, weil es sich dort um die hier nicht in Betracht kommende Frage der Anrechnung der Dienstzeit bei Lohnvorrückungen handelt und weil diese Dienstanweisung eine Verwaltungsvorschrift ist, deren Änderung von der Verwaltung jederzeit verfügt werden kann. Daß die von dem Arbeitgeber gemachte Zusage einer künftigen Wiederverwendung die Fortdauer des Beschäftigungsverhältnisses nicht bewirkt, bedarf keiner besonderen Ausführung (s. hierüber Hoffmann a. a. O. S. 604). Ohne Bedeutung ist es, wenn der Revisionskläger darauf hinweist, daß ihm die Arbeiterpensionskasse für die Zeit vom 26. Februar bis 30. Juni 1915 die gesetzliche Invaliden-Krankenrente gewährt hat. Denn abgesehen davon, daß die Erledigung des von dem Revisionskläger gegen die Arbeiterpensionskasse wegen Bezahlung von Krankenrente erhobenen Streites im Wege des Vergleiches erfolgte, geht die Berufung hierauf schon deshalb fehl, weil die Tatsache der Gewährung von Invaliden-Krankenrente überhaupt einen zwingenden Schluß auf das Vorhandensein eines Anspruches auf die Gewährung von Krankengeld nicht gestattet. Da auch die Voraussetzungen des § 214 oder die des § 313 RVO. im gegebenen Falle nicht vorliegen, eine Weiterversicherung des X. ebenfalls nicht stattgefunden hat, da er weder der Kasse gegenüber eine entsprechende Anzeige gemacht, noch auch die satzungsmäßigen Beiträge durch ihn oder mit seinem erklärten oder vermuteten Einverständnis durch eine dritte Person einbezahlt worden sind (Amtl. Nachr. RVA. 1915 S. 432 Nr. 1992), war der Anspruch auf Krankengeld als unbegründet mit Recht abgelehnt worden.

Dr. Reindl.

Bemerkungen zum letzten Bauunfall an der Quebecbrücke.

Als wir in Nr. 74, S. 852, Jahrg. 1916 über den schweren zweiten Einsturz der Quebecbrücke in Kanada am 11. September 1916 berichteten, waren wir der Ansicht, genaue Erhebungen würden bald die eigentliche Ursache des Unfalls und den Umfang des Schadens aufklären. Die bedeutendsten Fachleute haben versucht, Licht in den Zusammenhang der Vorgänge zu bringen; doch bis zum heutigen Tage blieb man auf Vermutungen angewiesen, und die Fachpresse kann über diese ungelösten Fragen nicht zur Ruhe kommen. Wie wohl erinnerlich, ereignete sich das Unglück beim Schlußakt der Aufstellung, beim Einbau des fertig zusammengesetzten, 195 m langen Mittelträgers, der in wenig Stunden die beiden Auslegerträger miteinander verbinden sollte, trotzdem alle statischen, baulichen und Aufstellungsfragen mit der größten Aufmerksamkeit berücksichtigt schienen. Nach den ersten knappen Kabelnachrichten nahm man an, das eine der vier Auflager der hochzuziehenden Brücke sei von dem an Ketten hängenden Querbalken abgerutscht, als der einzuhängende Überbau bereits um 3 m gehoben war. Vorerst blieb der Mittelträger noch auf seinen drei anderen Stützen liegen; diese waren aber infolge der Stoßwirkung beim Abrutsch nicht stark genug, die Last zu tragen, und der gewaltige Bau versank im Strom.

In der „Schweizerischen Bauzeitung" vom 11. November 1916 haben sich neuerdings zwei Fachleute über den Unfall geäußert, deren Darlegungen wir im folgenden wiedergeben:

Ingenieur Steiner aus Zofingen bezieht sich auf Angaben des „Engineering Record", nach denen der Mittelträger genügend Steifigkeit und Stärke für die Aufstellung aufwies, da er schon erheblich größere Lasten getragen hatte; keines der vier Hängerpaare, mit denen die vier Trägerenden gehoben werden sollten, war beschädigt, keiner der Hängerbalken gebrochen. Es scheint jedoch festzustehen, daß zugleich mit dem Bruch in der Südhälfte des westlichen Hauptträgers das Auflager an der südwestlichen Ecke unter dem Trägerende fortglitt, was dann infolge der Verdrehung den Bruch beider Hauptträger nach sich zog. War die Auflagerreaktion nicht ganz aufgehoben, so hätte dem Abgleiten ein starker Reibungswiderstand entgegenwirken müssen, und man fragt sich, wie ein Abgleiten möglich war. Da noch kurz vor dem Unfall die Kabel untersucht und lose befunden waren, so ist auch die Lösung nicht annehmbar, daß durch einseitiges Anziehen der Kabel, welche die aufgehängten Führungsgewichte hielten, die Verdrehung und das nachfolgende Abgleiten bewirkt wurden.

Man nimmt somit an, daß das Stahlguß-Sattelstück des südwestlichen Auflagers entzweibrach und den Einsturz verursachte. In Ermangelung jeglichen Beweises soll diese Annahme als bestmögliche Erklärung dienen; denn die wirkliche Ursache des Unfalles wird sich vielleicht niemals aufklären lassen. Zur Unterstützung seiner Annahme bringt der Verfasser folgende Betrachtung, die M. Merriman vor Jahren im „Engineering Journal" veröffentlichte:

„Wenn ein Gewicht P eine Höhe h durchfällt und am unteren Ende eines aufgehängten Stabes aufgehalten wird, so erleidet der Stab eine kleine Streckung y. Die angesammelte Energie ist $W = P(h + y)$. Hierbei wächst die Zugkraft im Stabe von O bis zum Maximum Q. Sie ist im Mittel $= \frac{1}{2} Q$ und daher (unter Vernachlässigung von Wärmeentwicklung) $W = \frac{1}{2} Q \cdot y$ folglich

$$\frac{1}{2} Q\, y = P(h + y),$$

innerhalb der Elastizitätsgrenze. Bezeichnet e die Verlängerung für die ruhende Last P, so ist

$$y = \frac{Q}{P} \cdot e = e\left(1 + \sqrt{1 + \frac{2h}{e}}\right).$$

Hiernach erhalten wir z. B. für $h = 4\,e$ die Werte $y = 4\,e$ und $Q = 4\,P$. Für einen Stab von 50 m Länge mit 0,5 t/cm² Beanspruchung bei ruhender Belastung berechnet sich die Verlängerung e zu 12,5 mm. Folglich würde dieselbe Belastung, wenn dynamisch, schon bei 5 cm Fallhöhe sehr gefährliche Streckungen verursachen."

Hält man daran fest, das Nachgeben eines Auflagers habe den Unfall verursacht, so hätte die Bauleitung bei einer derart hohen Materialbeanspruchung der Lagerstücke zum wenigsten Vorsichtsmaßregeln treffen müssen; eine Reserve für die hydraulischen Pressen war vorgesehen, so durfte auch ein zweites, weniger verwickeltes Auflager als Sicherheit nicht fehlen.

Sieht man aber bei der Beurteilung des Unglücks von seiner möglichen Ursache ab, und beschäftigt sich nur mit den dynamischen Gesetzen, so entsteht sofort die Frage, weshalb der vom Wasser aus zu hebende Mittelüberbau zur Vermeidung der Schwierigkeiten nicht auf 3 statt auf vier Punkten aufgelagert wurde. Auch wurden anscheinend die pulsierenden Stoßwirkungen durch die Schleppdampfer während der Beförderung nicht entsprechend eingeschätzt; ein taktmäßiges Schwingen der Brücke aus ihrer Lotstellung konnte bei dem exzentrischen Angriff der Zugkraft leicht ein gefährliches Höchstmaß erreichen und schon während des Wassertransports eine Verdrehung verursachen. Es ist wohl anzunehmen, daß beim Heben der Brücke zwei diagonal liegende Hängerpaare die Hauptlast tragen mußten; während des Hebens geriet dann der schon durch die Verdrehung in Mitleidenschaft gezogene gewaltige Mittelbau ins Schaukeln, und diese Schaukelbewegung rief die Zerstörung hervor. Nach Steiners Darlegungen hätte sich das Unglück durch Unterbinden der Schaukelbewegungen vermeiden lassen; mit dem Befestigen der einzelnen Brückenträger an zwei Aufhängestellen über ihrer wagerechten Schwerpunktlinie oder bei Anwendung von drei Auflagerstellen für den Mittelträger wäre dieser Zweck wohl erreicht worden, denn bei geneigter Lage der Auflagerebene wären nur örtliche Angriffskräfte an den Gelenkauflagern entwickelt worden. Nach weiteren drei Wochen der Durchforschung aller Veröffentlichungen über den Unfall kann der Verfasser nur von neuem seine oben ausgeführte Ansicht bestätigen.

Ein anderer Fachmann, Kontrollingenieur Stettler aus Bern, sucht die Ursache des Unglücks in einem Versagen der hydraulischen Winde. Nach den Erfahrungen mit seinen eigenen 100-t-Winden folgert er, daß auch eine amerikanische 900-t-Winde trotz sorgfältigster Behandlung versagen könne. Da eine vorhandene Photographie den Träger frei hängend zeigt, müssen die Winden zu Beginn richtig gearbeitet haben; dann aber wäre anzunehmen, daß bei einem weiteren Heben eines der vier Windenpaare um einen Augenblick zurückblieb, der Brückenträger nur noch auf drei Stützen ruhte, und das Auflager damit von seinem Gelenkbolzen abgedrückt und zur Seite geschoben wurde. Eine böse Nachlässigkeit wurde allerdings begangen, als man versäumte, Träger und Unterlage besser zu verbinden; denn bei einer Breite von 27 m durfte sich die Brückenkonstruktion schon ganz bedeutend „verziehen", ohne von einem der Auflager abgedrückt zu werden. Endgültige Gewißheit, ob wirklich ein Versagen der Winden das Unglück verursachte, könnte nur das offene Zugeständnis eines der Beteiligten geben; das dürfte wohl aber kaum zu erlangen sein.

Von dem Herrn Verfasser des Aufsatzes in Nr. 74 S. 852 vor. Jahrg. geht uns schließlich folgende Darstellung zu:

Unseren Betrachtungen über den letzten Unfall bei der Aufstellung dieser Brücke in der Vereinszeitung vom 30. September 1916 wollen wir an der Hand der neuerlichen ausführlichen Presseberichte die Darlegung der eigentlichen Ursachen des Brückeneinsturzes folgen lassen, soweit dies ohne Zeichnungen möglich ist.*) Hiernach waren sämtliche Vorbereitungen zur Vollendung der Brücke, die mit 548,6 m Stützweite der Mittelöffnung das größte Brückenbauwerk der Erde ist, durch Einbau des 5147 t schweren und 195 m langen Mittelträgers vorschriftsmäßig verlaufen: Dieser war bereits auf sechs besonders tragfähigen eisernen Prähmen von dem 5 km entfernten Montierungsplatze eingefahren, an den vier Obergurtenden der mächtigen Auslegerträger mittels starker Gliederketten aufgehängt und hierauf von den schwimmenden Unterlagen abgehoben worden, um sodann durch hydrauliche Pressen auf eine Höhe von 45,7 m über Mittelwasser emporgehoben und mit den Auslegerträgern verbunden zu werden. An jedem Auslegerende waren in Höhe der Fahrbahn zwei 7,6 m lange Blechquerträger angebracht, auf denen sich je zwei Druckzylinder befanden, die auf einen „Hubträger" wirkten. Die unteren Enden der Hubketten faßten gelenkig beiderseits starke doppelwandige Querträger, auf denen die Enden der Mittelstück-Untergurte ruhten, und zwar mittels sonderbarer, aus je einem walzenförmigen Zapfen quer zur Brücke, einer sattelförmigen Lagerschale aus Stahlguß und einem Tragzapfen in der Längsrichtung der Brücke bestehender (mit rund 1280 t belasteter) Lagerkörper.

Bereits nach 3 m Hebung des Mittelstücks glitt plötzlich dessen südwestliche Ecke von dem Lager auf dem Querträger zwischen zwei Ketten ab, neigte sich, und die riesige Eisenmasse stürzte binnen weniger Sekunden in die Fluten. Nach der kinematographischen Aufnahme wurden schon im Augen-

*) U. a. sind benützt: A. Rohn, „Schweiz. Bauztg." Nr. 20 v. 11. Nov. 1916; „Ztschr. d. Ver. d. Ing." 1916, Nr. 52, S. 1084; Schaper, „Verkehrstechn. Woche", H. 49/50 Jahrg. 1916.

blick des Absturzes auf dem Wasser einzelne Stäbe der Hauptträger und Querverbindungen des Mittelstückes zerstört: nach Schaper, dem namhaften Stettiner Brückenbaukundigen, sicherlich kein gutes Zeichen für die Steifigkeit der Hauptträger in sich und die Quersteifigkeit des ganzen Tragwerkes!

Die Auslegerträger wurden bei jenem Vorgange in heftige Schwingungen versetzt und erheblich überbeansprucht, sollen aber nach amerikanischen Berichten diese übermäßige Beanspruchung ohne Beschädigungen ausgehalten haben. Auch die vier Hängerpaare erschienen nach Angabe im „Eng. Record“ nach dem Falle noch unversehrt, ebenso die Hubpressen und die Hubträger. Hingegen deuten die Beobachtungen der Augenzeugen und die während der ganzen Zeit der Hebungsarbeiten betätigte kinematographische Aufnahme darauf hin, daß eine plötzlich an dem einen Auflager des schwebenden Mittelstücks auftretende Unregelmäßigkeit den Unfall im allgemeinen verursachte. Schon anfänglich suchte begreiflicherweise die ausführende Brückenfirma und die englische wie die amerikanische Fachpresse den Unfall auf einen „Materialfehler“ bzw. auf einen Bruch der gußstählernen Lagerschale des südwestlichen Trägerauflagers, die mit dem Mittelstück im Wasser verschwand, zurückzuführen. Nachzuweisen ist das nicht, aber der Bruch war gar nicht erforderlich! Es sollen nämlich nach Schaper die Aufhängepunkte der Querträger an den Ketten nicht unerheblich tiefer als die Lagerpunkte der Hauptträger auf den Querträgern gelegen haben, so daß ungleiches Arbeiten der hydraulichen Pressen eine Schiefstellung des unteren, labil gelagerten Hauptträgers hervorrufen mußte, bis schließlich das Mittelstück mit dem oberen Tragzapfen und der Lagerschale abrutschte, zumal jegliche Sicherung gegen Abgleiten der letzteren auf dem unteren Querzapfen bei mangelnder Reibung fehlte; für das Abgleiten spricht auch das Aussehen des unteren Tragzapfens, der starke „Längsriefen“ zeigte. Selbst geringe Pendelbewegungen des hängenden Mittelstückes konnten genügen, daß ein etwa entlasteter Auflagerpunkt infolge seiner labilen Lagerung von seiner Unterstützung abglitt.

Möglich ist — sagt Schaper — daß eine andere Ursache den bedauerlichen Unglücksfall, welcher jenem von 1907 nur wenig nachsteht, veranlaßt hat, immerhin muß die ausgeführte Auflagerung des Mittelstückes auf den hängenden Querträgern entschieden als fehlerhaft und unsicher bezeichnet werden; sie war gänzlich unzulänglich und setzt die Fähigkeit der entwerfenden und prüfenden Ingenieure, die Gefahren einer großen Aufgabe zu erkennen und durch zweckentsprechende Maßnahmen zu bannen, in kein gutes Licht. M-ff.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Haushaltsplan der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.** Auf der Tagesordnung der Mittwochsitzung der verstärkten Staatshaushaltskommission des Abgeordnetenhauses stand der Haushaltsplan der Eisenbahnverwaltung. Wir berichten hierüber nach der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“: Nach einer Einleitung des Berichterstatters gab der Eisenbahnminister eine umfassende Übersicht über die Verkehrs- und Betriebslage der Eisenbahnverwaltung und knüpfte daran eine Darlegung der Maßnahmen, die zur Erleichterung der bestehenden Schwierigkeiten angeordnet sind. Aus der Kommission wurden die getroffenen Maßnahmen von den einzelnen Rednern anerkannt.

Zum Haushalt ist im allgemeinen folgendes zu bemerken: Die Veranschlagung des Haushalts der Eisenbahnverwaltung geht im allgemeinen von der Wirklichkeit des letztabgeschlossenen Rechnungsjahres aus. Nachdem nunmehr das Rechnungsjahr 1915 die Ergebnisse eines vollen Kriegsjahres umfaßt, ist versucht worden, unter Zugrundelegung dieser Ergebnisse die Veranschlagung für 1917 zu bewirken. Da die Verkehrseinnahmen im laufenden Rechnungsjahr eine weitere, bis jetzt andauernde Steigerung erfahren haben, ist für 1917 gegen 1915 im Personenverkehr eine Verkehrszunahme um 7 % und im Güterverkehr eine solche um 8 % angenommen worden. Die sonstigen Betriebseinnahmen sind in ungefährer Höhe wie in 1915 angesetzt worden. Die Betriebsausgaben sind der angenommenen Verkehrszunahme entsprechend höher vorgesehen. — Das statistische Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen betrug Ende des Rechnungsjahres 1915 = 13 115 625 083 ℳ, so daß sich die Höhe der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für das Rechnungsjahr 1917 nach dem Satze von 1,15 % auf rund 150 900 000 ℳ berechnet. — Forderungen für neue Bauten sind auch in diesem Haushalt nur in beschränkter Zahl aufgenommen, weil die noch immer durch den Krieg beherrschten Zeitverhältnisse dazu zwingen, alle nicht unaufschiebbaren Bedürfnisse bis auf weiteres zurückzustellen. Die Geldmittel konnten daher überwiegend für bereits genehmigte Bauten angesetzt werden, wodurch gesichert wird, daß die gegenwärtig unter dem Druck der Zeit eingeschränkte Bautätigkeit wieder in vollerem Umfange aufgenommen werden kann, sobald dies nach der weiteren Entwicklung der Verhältnisse möglich und notwendig wird.

Mit großem Nachdruck trat der Minister der Annahme entgegen, daß er beabsichtige, Zulassungsscheine für die Eisenbahnfahrten einzuführen. Diese Einrichtung würde mit unendlichen Schwierigkeiten verbunden sein. Im weiteren erklärte der Minister, daß sich heute noch nicht sagen lasse, was hinsichtlich des Eisenbahnbetriebes nach dem Kriege geschehen werde. Speisewagen und Schlafwagen würden beibehalten werden.

Eine längere Erörterung erfuhr die kürzlich erschienene neueste Schrift*) des Ministerialdirektors a. D. Kirchhoff, dessen Ziele bekannt sind. Ihren Ausführungen traten der Eisenbahnminister und der Finanzminister mit großer Entschiedenheit entgegen. Insbesondere warnte der Eisenbahnminister, den Kirchhoffschen Zahlen zu glauben; er sei erstaunt, so etwas von einem Fachmann zu hören. Die Ausführungen der Redner aus der Kommission kamen im wesentlichen gleichfalls darauf hinaus, daß sie den Ausführungen der Kirchhoffschen Schrift entgegentraten.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von den alten, am 1. April 1915 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1915 rund 570 095 000 ℳ betragen. Nach den Schätzungen der Königlichen Eisenbahndirektionen haben bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1915 rund 62 939 000 ℳ gestundete Fahrgelder für Militärbeförderungen auf Militärfahrscheine der Militärverwaltung wegen der ungeheuren Menge von Militärfahrscheinen und des Mangels an Personal nicht berechnet werden können. Infolge von Vereinbarungen zur Vereinfachung in dem Abrechnungswesen mit der Militärverwaltung, die erst nach sehr umfangreichen und langwierigen Vorbereitungen getroffen werden konnten, werden voraussichtlich an den künftigen Jahresschlüssen keine so erheblichen Reste an Militärfahrgeld verbleiben und diese Einnahmen in dem Rechnungsjahre vereinnahmt werden können, dem sie wirtschaftlich angehören.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr von den alten, am 1. April 1915 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1915 rund 1 754 755 000 ℳ betragen. Nach den Schätzungen der Königlichen Eisenbahndirektionen haben bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1915 rund 71 211 000 ℳ gestundete Frachtgelder für Militärtransporte auf Militärfahrscheine und Frachtbriefe der Militärverwaltung nicht berechnet und daher nicht vereinnahmt werden können.

— **Zugzusammenstoß auf Bahnhof Gaschwitz.** Auf diesem Bahnhof ist am 6. d. M., vorm. ½6 Uhr, der Schnellzug 21 infolge Überfahrens des in Böhlen auf Halt stehenden Ausfahrsignals auf einen einfahrenden Güterzug aufgefahren. Hierbei sind die Lokomotive, ein Postwagen und ein Personenwagen des Schnellzuges sowie 13 Wagen des Güterzuges entgleist. 2 Mann des Fahrpersonals wurden verletzt. Reisende sind nicht verletzt worden.

— **Zugverkehr in Sachsen.** Die Zeitumstände erfordern es, daß die Betriebskräfte der Eisenbahn, namentlich die Zugkraft der Lokomotiven in möglichst weitem Maße für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden. Daher müssen Lokomotiven dem Personenverkehr entzogen werden. Um aber die Einziehung weiterer Personenzüge möglichst zu vermeiden, muß die sächsische Staatseisenbahnverwaltung jetzt die Verwendung von Vorspannlokomotiven bedeutend einschränken und dazu auf verschiedenen Linien die Züge mit weniger Wagen als bisher verkehren lassen. Aus dem gleichen Grunde können bis auf weiteres Vor- und Nachzüge zu fahrplanmäßigen Zügen nur noch in besonders dringenden Ausnahmefällen abgelassen werden. Bei stärkerem Verkehr wird sich unter diesen Umständen eine Überfüllung der Züge nicht immer vermeiden lassen. Einzelne Reisende werden, wenn sie es nicht vorziehen, einen späteren Zug abzuwarten, mit Stehplätzen vorlieb nehmen müssen. Es darf erwartet

---

*) Die Reichsbahn, Ein offenes Wort über die Eisenbahn-, Staats- und Reichsfinanzen von Dr. jur. h. c. Hermann Kirchhoff, Wirklichem Geheimen Rat. Verlag von Greiner & Pfeiffer, Stuttgart 1917.

werden, daß die Fahrgäste der Notwendigkeit dieser Maßnahmen Rechnung tragen und den Beamten bei der Abfertigung der Züge keine Schwierigkeiten machen.

— **Teuerungszulagen in Baden.** Die Bestimmungen über die Gewährung von fortlaufenden Teuerungszulagen und -Beihilfen für staatliche Arbeiter, Bedienstete, Beamte sind im Großherzogtum Baden mit Wirkung vom 1. Januar d. J. an sehr erheblich erweitert und verbessert worden. Die Einkommensgrenze für die Bewilligung der Teuerungszulagen und -Beihilfen ist bei den Arbeitern, vertragsmäßigen Bediensteten und nichtetatmäßigen Beamten von 2700 ℳ auf 4800 ℳ, und bei etatsmäßigen Beamten, bei denen das Wohnungsgeld, die freie Wohnung oder die Mietzinsentschädigung, wie bisher, außer Betracht bleiben, von 2400 ℳ auf 4500 ℳ erhöht worden. Für die ledigen sowie für die verwitweten oder geschiedenen Arbeiter, Bediensteten, Beamten ohne Kinder und ohne eigenen Haushalt wurde die Einkommensgrenze von 1440 ℳ (1140 ℳ) auf 2100 ℳ (1800 ℳ) hinaufgesetzt. Die Sätze für die Teuerungszulagen und -Beihilfen sind wesentlich erhöht und in weiterer Ausgestaltung des bisherigen Verfahrens nach vier Einkommensgruppen in der Weise gestaffelt worden, daß für die niedrigeren Einkommen höhere Beträge gewährt werden. Innerhalb der vier Einkommensgruppen sind die Sätze, wie bisher, nach den Wohnorten (Ortsgruppen I und Ia, Ortsgruppen II und IIa und Ortsgruppen III und III a, IV und IVa) verschieden bemessen. Die Zulagen und Beihilfen für Kinder werden außer für solche unter 15 Jahren und für erwerbsunfähige ohne Rücksicht auf das Lebensalter auch für Kinder von über 15 und unter 18 Jahren bewilligt, die — ohne nennenswertes eigenes Einkommen — sich noch in Schul- oder Berufsausbildung befinden. Die besondere Zulage für erwerbsunfähige Angehörige (Eltern, Großeltern oder Geschwister) ist von 3 auf 4 ℳ erhöht worden. Ruhegehaltsempfänger, die im Staatsdienst weiter- oder wiederverwendet werden, erhalten ebenfalls die Zulage oder Beihilfe. Für die unständigen Arbeiter und Bediensteten ist die Zeitdauer der Verwendung im staatlichen Dienst, die der Bewilligung der Zulage oder Beihilfe vorausgehen muß, von 1 Jahr auf 1 Monat herabgesetzt worden.

— **Der neue Main-Donau-Kanal.** Die „T. R." meldet: Die bayerische Regierung hat dem Landtag eine Kanalvorlage zugehen lassen, die zugleich das größte Kanalprojekt Deutschlands darstellt. Der ganze Entwurf umfaßt nur zwei Artikel. Sie lauten:

Artikel 1. Behufs Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau wird als erster Teilbetrag die Summe von 1 005 000 ℳ aus staatlichen Mitteln bereitgestellt.

Artikel 2. Der Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, hiernach den erforderlichen Bedarf vorläufig den bereiten Mitteln der Zentralstaatskasse zu entnehmen.

Wegen der endgültigen Deckung dieses Bedarfes wird im Finanzgesetz für die nächste Finanzperiode Vorsorge getroffen. Auf die ausführliche Begründung werden wir noch zurückkommen und führen nur an, daß in ihr der Kostenaufwand für den zu schaffenden Großschiffahrtsweg Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau auf 650 Millionen Mark angegeben wird.

— **Deutschlands Großschiffahrtsweg zum Orient.** Der „Köln. Ztg." wird aus München vom 28. Januar geschrieben: Man mag sich darüber wundern, daß, nachdem der unter dem besondern Schutz des Königs stehende Bayerische Kanalverein sich ein Vierteljahrhundert lang mit der Verbindung zwischen Rhein und Donau beschäftigt hat, dem am 30. v. M. zusammentretenden Landtag eine vom Verkehrsministerium ausgehende Vorlage zugehen soll, die für die Einzelausarbeitung der Pläne zu dem in Aussicht genommenen Kanal 5 Mill. Mark fordert. Der Pläne hat es ja bisher schon genug gegeben. Aber es scheint immerhin eine andere Sache zu sein, ob man nur für einen guten Zweck Freunde werben, oder ob man ihn ernstlich verwirklichen will. Das gilt jetzt für unsere mit jedem Tag wichtiger werdende Großschiffahrtsstraße zum Orient, wodurch es auch erklärlich wird, wenn die Regierungsvorlage einen Kostenaufwand von 650 Millionen, oder eine Viertel Milliarde mehr vorsieht, als die ersten Entwürfe des Bayerischen Kanalvereins. Ohne Beteiligung des Reichs ist aber auch jetzt wohl nicht an den Ausbau des Kanals zu denken, da Bayern auch nach dem alle Interessenten heranziehenden gemischtwirtschaftlichen System den genannten Kostenbetrag kaum aus eigenen Mitteln zu decken vermag. Dabei sind in diesem Betrag die Hafenanlagen und ein etwaiger Anschluß über Augsburg nach München nicht einmal einbegriffen. Man rechnet hier jedoch ganz bestimmt auf eine derartige Beteiligung des Reichs, daß der Bau sofort beim Friedensschluß in Angriff genommen und binnen etwa acht Jahren fertiggestellt werden kann. Die neue Wasserstraße soll auf der ganzen Strecke, von Aschaffenburg bis Passau für 1200-Tonnen-Schiffe benutzbar sein. Von Aschaffenburg bis Bamberg (282,5 km) ist, soweit dies nicht bisher schon geschehen, der Main zu kanalisieren. Von Bamberg bis Nürnberg soll, der neue Kanal der Linienführung des von König Ludwig I. angelegten jetzigen Kleinschiffahrtskanals folgen. Während aber der jetzige Kanal das Tal der Altmühl benutzend bei Kehlheim in die Donau mündet, ist für den neuen Wasserweg mit Rücksicht auf die bessere Wasserzufuhr der Schleusenanlagen eine fast genau südlich verlaufende kürzere Linie vorgesehen. Von seinem Ausgangspunkt Bamberg bis zu dem 7 km flußaufwärts von Neuburg gelegenen Steppberg an der Donau wird der ganze neue Kanal 166½ km lang sein. Da nun aber die Donau erst bei Saal in der Nähe Kelheims für 1200-Tonnen-Schiffe fahrbar wird, so muß bis dahin noch ein dem Flusse parallel verlaufender, 75 km langer Seitenkanal gebaut werden. Inwieweit inzwischen bindende Zusagen des Reichs erfolgt sind, werden wir bei der bevorstehenden Beratung im bayerischen Landtag erfahren.

— **Dank des Kaisers an die Eisenbahner.** Die Kriegssammlung der Eisenbahn hat auch in diesem Jahre anläßlich Kaisers Geburtstag dem Kaiser für die Werke der Kriegswohltätigkeit 300 000 M. zur Verfügung gestellt. In einem besonderen Bericht an den Kaiser hebt der Eisenbahnminister hervor, daß die Kriegssammlung der Eisenbahn nunmehr die vierte Million fast erreicht hat, und daß auch im vergangenen Jahre namhafte Beträge für Liebesgaben an die im Felde stehenden Truppen und für die verschiedensten Kriegswohlfahrtseinrichtungen aufgewendet wurden. Auf Spende und Bericht ist dem Minister aus dem Großen Hauptquartier folgendes Dankschreiben zugegangen:

„Seine Majestät der Kaiser und König haben aus Euer Exzellenz Bericht vom 16. d. M. mit hoher Befriedigung ersehen, daß die Kriegssammlung der Eisenbahn infolge der trotz der langen Kriegsdauer ungeschwächten Opferwilligkeit der Angehörigen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Reichseisenbahnen auch im Jahre 1916 eine weitere erhebliche Vermehrung erfahren und eine segensreiche Tätigkeit entfaltet hat. Seine Majestät wollen die Allerhöchstihnen aus dieser Sammlung zum Geburtstage dargebotene erneute Spende der Eisenbahnbeamten- und Arbeiterschaft in Höhe von 300 000 ℳ gern annehmen und ersuchen Euer Exzellenz, allen an der Sammlung Beteiligten Allerhöchstihren herzlichen Dank für diesen schönen Beweis ihrer Königstreue und Vaterlandsliebe auszusprechen. (Folgt die Mitteilung, daß der Betrag in gleicher Weise, wie in den Vorjahren für die Kriegsfürsorge verwendet werden soll.) gez. v. Valentini."

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Abel, Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen, zum Oberregierungsrat ernannt. — Es sind verliehen etatsmäßige Stellen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungsrat Silberkuhl in Magdeburg und dem Regierungs- und Baurat Julius Metzger in Cassel; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Dr. phil. Schrader in Waldenburg (Schlesien) und für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Max Breuer in Leipzig und Erich Schulze in Berlin. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rexilius, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Wongrowitz, ist gestorben.

Österreich.

— **Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr.** Amtlich wird aus Wien unter dem 6. d. M. mitgeteilt, daß infolge der fortgesetzt großen Anforderungen an die Eisenbahnen und der andauernden Winterkälte nunmehr weitergehende Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr platzgreifen müssen, wobei allerdings aus gemeinwirtschaftlichen Gründen auf den Geschäftsverkehr und die Arbeiterbeförderung tunlichste Rücksicht genommen werden soll.

— **Der zweite Mostytunnel der Kaschau-Oderberger Bahn.** Dem „Pester Lloyd" zufolge ist der mit Kriegsbeginn in Angriff genommene Bau des zweiten Mostytunnels nächst Jablunkau auf der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit Beginn dieses Jahres nach Überwindung bedeutender, teils im Kriege, teils in den natürlichen Verhältnissen gelegener Schwierigkeiten fertiggestellt und

am 24. Januar in Benützung genommen worden. **Hierdurch** ist die ganze österreichische Strecke, deren Ausbau erst nach langen Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen im letzten Ausgleich sichergestellt worden ist, und die anschließende ungarische Teilstrecke von der Landesgrenze bis Zsolna durchgehends zweigleisig ausgestaltet. Diese Strecke vermag nunmehr den großen, ihr als Durchzugs- und Verbindungslinie zwischen den östlichen Teilen des Deutschen Reiches einerseits und Ungarn sowie den Balkanländern andererseits zufallenden Aufgaben in erhöhtem Maße gerecht zu werden.

— **Die Diebstähle in Wiener Bahnhöfen.** Vierzehn Diebe und Diebinnen, die gewerbsmäßig Diebstähle an Bahngut verübten, sind kürzlich von der Wiener Polizeibehörde dingfest gemacht worden. Namentlich im Ostbahnhof in Wien waren große Diebstähle verübt worden, so daß sich der Schaden beim Ostbahnhof allein allmonatlich auf rund 30 000 Kronen belief. Schon vor einem Monat hat das Sicherheitsbureau 30 Personen des Zugs-, beziehungsweise des Verschubpersonals und der Kohlenarbeiterpartien unter dem Verdacht, an diesen Riesendiebstählen beteiligt zu sein, verhaftet. Sie wurden durchweg überwiesen und dem Landesgericht eingeliefert. Die Diebstähle aber dauerten fort. Nun sind sieben Oberverschieberinnen und ein Oberverschieber ermittelt worden, die gleichfalls sich verdächtig gemacht haben. Die Polizei fand auch bei ihnen eine große Menge von Lebensmitteln, die offenbar von den Diebstählen stammen. Durch die weiteren Erhebungen wurde festgestellt, daß diese Partie von Dieben die Plomben von den Wagen wegnahm, die Ladung plünderte und dann die Plomben wieder an den Wagen befestigte. Der Schaden in diesem Falle allein beträgt mindestens 10 000 Kr.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im Monat Januar d. J. wegen der durch Hochwasser und Frostwetter erfolgten Einstellung der gesamten Schiffahrt zurück. Es wurden 17 698 t Kohle (gegen 57 874 t im Vorjahre), also 40 176 t weniger, zur Elbe verfrachtet. Die größte Beistellung im Januar betrug 177 Wagen (1916: 238 Wagen), die durchschnittliche 94 Wagen (1916: 138 Wagen).

Der durchschnittliche Wasserstand betrug im Januar 1917: + 122 cm (1916: + 260 cm), war also um 138 cm niedriger. An Gütern wurden im Januar d. J. 367 Wagen (1916: 501 Wagen), also 134 Wagen weniger umgeschlagen.

— **Österreichs Kohlenförderung im Jahre 1916.** Obwohl diese in den letzten Monaten des Jahres 1916 durch Verkehrsschwierigkeiten stark behindert war, gelang es doch, weit höhere Gewinnungsziffern zu erreichen. In Steinkohle wurde sogar die bisherige Höchstmenge des letzten Friedensjahres erheblich übertroffen, und auch die Kokserzeugung stellt sich für 1916 höher als für das Jahr 1913. — Die Gesamtgewinnung an Steinkohle belief sich im Jahre 1916 auf 176 017 079 Meterzentner (gegen 160,8, 154.0 und 164,6 Millionen in den Jahren 1915 bis 1913). Gegen 1915 wurde eine Mehrförderung von 15,2 Millionen, gegen 1913 eine solche von 11,4 Millionen Meterzentner erzielt. An Briketts wurden 1 961 093 Meterzentner gewonnen, gegen 2 050 405 für 1915 und 1,96 Millionen Meterzentner für 1913. Die Kokserzeugung stellt sich für 1916 auf 25 846 736 Meterzentner. Gegen 1915 ist eine Zunahme um rund 6,7 Millionen Meterzentner zu verzeichnen. — Die Braunkohlengewinnung stellt sich für 1916 auf 231 998 943 Meterztr. und hat somit gegen 1915 (220.3 Millionen) um rund 11,7 Millionen Meterzentner zugenommen. Die Gesamtkohlengewinnung Österreichs (Braun- und Steinkohle) stellte sich 1916 auf rund 408 Millionen Meterzentner, gegen 381 Millionen Meterzentner im Vorjahre.

— **Der Kohlenabsatz im nordwestböhmischen Revier.** Im Jahre 1916 betrug der Bahnversand im ganzen nordwestböhmischen Braunkohlenrevier 1 009 865 Wagen (zu je 10 bis 20 t). Gegen 1915 hat sonach der Versand um 21 344 Wagen abgenommen. Den stärksten Versand hatte der März zu verzeichnen; in den folgenden Monaten ging der Bahnversand jedoch infolge der immer fühlbarer auftretenden Verkehrsschwierigkeiten fortgesetzt zurück. Erst im Dezember trat eine leichte Besserung ein, indem 69 545 Wagen abgefertigt wurden (gegen 69 194 im November). Der Versand zur Elbe belief sich in Aussig auf 62 075 Wagen (gegen 61 346 im Jahre 1915), in Rosawitz auf 13 059 Wagen (gegen 15 822); zusammen stellte sich daher der Kohlenversand zur Elbe für 1916 auf 75 134 Wagen, das sind um 2034 Wagen weniger als für 1915.

Übrige europäische Länder.

— **Personenverkehr und Kohlenmangel in Schweden.** Aus Stockholm, 1. d. M., wird gemeldet: Der Minister des Innern stimmte dem Vorschlag der Staatsbahnverwaltung wegen Einschränkung des Personenverkehrs infolge des Kohlenmangels zu und ermahnte die Staatsbahnverwaltung, baldigst Maßnahmen auch zur Einschränkung des Güterverkehrs zu treffen. Dieselbe Mahnung richtete er an den Verband schwedischer Privatbahnen. Die Regierung plant ferner Maßnahmen zur Einschränkung des Kohlenverbrauchs auch auf anderen Gebieten.

— **Eisenbahnzustände in Frankreich und England.** Der „Basler Anzeiger" meldet: In Rouen liegen gegenwärtig 1200 Schaluppen mit 4000 Wagenladungen Kohlen, in Bordeaux 200 000 t für Munitionsfabriken bestimmte Kohlen, deren Abtransport unmöglich ist, weil die Eisenbahnen selbst unter Kohlenmangel und Wagenmangel leiden. Ferner meldet der „Basler Anzeiger": In England wurden im Januar 330 Bahnhöfe geschlossen. Die Züge fahren nicht mehr häufiger als vor 30 Jahren.

— **Steinkohlen für die russischen Eisenbahnen.** Es ist schon wiederholt in diesen Blättern darauf hingewiesen worden, wie wenig günstig die Verhältnisse in Rußland auf dem Gebiete der Versorgung der Eisenbahnen mit Steinkohlen liegen. Nun ist diese Frage, die man ruhig für Rußland als eine brennende bezeichnen darf, ein ganz ständiger Gegenstand der Erörterung nicht nur der Tagespresse, sondern ebenso der amtlichen Blätter, wie nicht minder der Fachzeitschriften, die sich bisher jedoch hauptsächlich um die Beförderung der Steinkohle sorgten. Ob diese, wie man bisher annehmen mußte, wichtigste Seite der Angelegenheit wirklich eine zufriedenstellende Lösung gefunden hat, läßt sich nicht feststellen. Die ununterbrochenen Klagen über Fehlen des so dringend notwendigen Heizstoffes zeigen deutlich, daß die Kohle noch immer nicht genügend herangeschafft werden kann, ja, daß sogar die Munitionsfabriken, selbst die Flotte und die Eisenbahnen sich in ihrem Bedarf sehr einschränken müssen. Der Verbrauch der Haushaltungen, der bisher in Rußland überhaupt gering war, scheint ganz ausgeschaltet worden zu sein. Alle diese bösen Zustände wurden immer durch die Beförderungsschwierigkeiten erklärt. Nun tritt aber eine neue Unzulänglichkeit auf, nämlich die Beschaffenheit der Donezkohle läßt viel zu wünschen übrig. Schon in der Nr. 86 der Vereinszeitung vom vorigen Jahre ist darauf hingewiesen worden, daß die Donezkohle 20 % Asche enthält, und daß zur Verhinderung der Lieferung solcher Kohle die erforderlichen Maßregeln von der Regierung ergriffen worden sind. Es scheinen aber doch die vielen Kontrollen und Untersuchungen nicht zum erwünschten Ziele geführt zu haben, denn eine Konferenz am 1./14. Dezember unter dem Vorsitz des Ministers hat sich wiederum ausführlich mit der mangelhaften Beschaffenheit der Donezkohle beschäftigt, wobei dann zum Ausdruck kam, daß die Verlegenheit, in die die Eisenbahnverwaltung nicht nur wegen der fehlenden Menge an Steinkohlen, sondern auch wegen deren mangelhafter Beschaffenheit gerate, täglich wachse. Man kann sich offenbar über die Schritte, die geeignet wären, Wandel zu schaffen, nicht recht verständigen. Es ist aber sehr bezeichnend, vielleicht sogar verhängnisvoll, daß man in Rußland gerade in der so furchtbar schweren Zeit auch noch das Unglück hat, auf Flötze gestoßen zu sein, die sehr viel weniger gute Steinkohlen liefern. Nach allem muß man annehmen, daß die Versammlung keine Lösung gefunden hat, hier Abhilfe zu schaffen. Man muß sich also in Rußland damit abfinden, da ausländische Kohle in genügendem Umfange nicht herangebracht werden kann, die wenig gute, russische Steinkohle unter die Verbraucher nach Maßgabe der Bestände zu verteilen. Aber auch hierbei sind offenbar sehr große Schwierigkeiten entstanden, denn während der Beratung des Gegenstandes wurde der Vorschlag gemacht, die gewonnenen Kohlen insgesamt zu beschlagnahmen und sie dann zu verteilen. Hierbei sollen die Eisenbahnen mit ihrem Bedarf in erster Reihe Berücksichtigung finden, danach erst sollen die Flotte und die Fabriken, die Gegenstände für die Landesverteidigung herstellen, bedacht werden, vom Hausbrand ist natürlich garnicht die Rede. Gegen die Form der Verteilung wurden von den übrigen Vertretern der Regierung keine Einwendungen erhoben, wohl wollte die Gegenpartei die staatliche Beschlagnahme vermeiden und an ihre Stelle eine gütliche Vereinbarung mit den Grubenbesitzern treten lassen. Diese letztere Auffassung hat dann auch obgesiegt. Aus allem geht aber deutlich hervor, mit wie außerordentlichen Schwierigkeiten man in Rußland zu kämpfen hat und was die Hauptsache ist, daß die Reihenfolge der zu versorgenden Be-

triebe notgedrungen eine andere werden mußte. Die Eisenbahnen plötzlich an erster Stelle! Danach scheint es so weit gekommen zu sein, daß um nur den Betrieb auf den Eisenbahnen aufrecht erhalten zu können, die Flotte und die Industrien für Kriegsbedarf zurückstehen müssen. Das ist viel und hart! Die anwesenden Kohlenbergwerksbesitzer schlugen demgegenüber vor, daß eine Kommission genaue Bestimmungen über die Verteilung der verfügbaren Kohlenbestände unter Flotte, Eisenbahnen und Kriegs-Industrien ausarbeiten solle, ferner, daß schleunigst Zufuhrbahnen erbaut werden und daß für Lieferung guter Kohlen Prämien gezahlt werden. Dem wurde zugestimmt. m.

Rechtspflege.

— **Im internationalen Güterverkehr haftet die Eisenbahn für die Wahl des Tarifs mangels Frachtbriefvorschrift des Absenders nur in dem Falle groben Verschuldens (Art. 6 (1) I. I. Ü.).** Dieser in Schrifttum und Rechtsprechung (vergl. insbesondere Entscheidung des Reichsgerichts in Band 42, S. 24) fast einhellig anerkannte Satz ist durch das nachstehende auszugsweise mitgeteilte — rechtskräftige — Urteil des Landgerichts Dresden vom 9. Dezember 1916 (8 Dg. 237/15) erneut bestätigt worden:

„Zu den in Art. 6 lit. e genannten Spezialtarifen gehören, wie der Kläger richtig ausführt, die Ausnahmefrachttarife für Obst und Gemüse an sich nicht. Art. 6 lit. e enthält nur die in Art. 14 und 35 behandelten Spezialtarife, die den Tarif herabsetzen und die Lieferungsfrist verlängern. Diese Tarife müssen, wenn der Absender die Anwendung verlangt, im Frachtbriefe angegeben werden.

Indessen ist auch der vom Kläger begehrte Ausnahmetarif für Obst und Gemüse im Art. 6 lit. l mit enthalten. Die Bezeichnung „Weg" bezieht sich nicht nur auf den Fall, daß mehrere Schienenwege zur Verfügung stehen, sie ist vielmehr sinngemäß dahin auszulegen, daß es dem Absender nahe gelegt wird, sonstige Angaben über die Abfertigungsart, insbesondere über den begehrten Abfertigungstarif zu machen. (Vergl. Eger, I. Ü, 3. Aufl., S. 66; RG. Bd. 42 S. 24 ff.)

Der Absender hat auch Gelegenheit, den Ausnahmetarif im Frachtbrief anzugeben; denn das Frachtbriefformular enthält eine besondere Rubrik zur Angabe der anzuwendenden Tarife. Als ein derartiger Tarif ist auch der Ausnahmetarif zu verstehen. (Vergl. Eger, I. Ü., 3. Aufl., S. 62.)

Da die Absender den Tarif nicht angegeben haben, hatten die Bahnverwaltungen darüber zu entscheiden, und es kann ihnen nicht zum groben Verschulden angerechnet werden, daß sie einen Tarif, zu dessen Anwendung ein ausdrücklicher Antrag erforderlich ist, nicht von amtswegen berücksichtigt haben. Dies gilt um so mehr für Stationen, wo der Ausnahmetarif überhaupt nicht galt. Eine Verpflichtung des Beklagten zum Schadensersatz nach Art. 6 lit. l Abs. 2 I. Ü. ist somit nicht vorhanden.

Auch die Voraussetzungen für die Zurückzahlung nach Art. 12 I. Ü. sind nicht gegeben. Es handelt sich nicht um die Anwendung eines falschen Tarifs, da der Ausnahmetarif eben ohne Antrag nicht angewendet zu werden brauchte, und nicht um einen Rechnungsfehler — vergl. Eger, I. Ü., 3. Aufl., S. 67, 68; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, S. 378." Ri.

Bücherschau.

— **Die Wahl der Stromart für größere elektrische Bahnen.** Von Professor Dr. W. Kummer. Heft 36 der „Sammlung Vieweg, Tagesfragen aus den Gebieten der Naturwissenschaften und der Technik", Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn in Braunschweig, 1916. VI und 72 Seiten mit Abb. Preis geheftet 2,80 ℳ.

Bei der Durcharbeitung des Planes der Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen spielte die Frage nach dem System der elektrischen Zugförderung auf der Gotthardbahn eine wesentliche Rolle. Wie den Lesern dieser Zeitung bekannt ist (vgl. Jahrgang 1915, Seite 1131 und 1201 und Jahrgang 1916, Seite 111 und 148), haben außer der Generaldirektion der Bundesbahnen auch namhafte Verbände und Fachleute der Schweiz sich eingehend mit dieser Frage beschäftigt. Es ist daher wohl anzunehmen, daß die vorstehend genannte Schrift, deren Verfasser regen Anteil an der Erörterung des Zugförderungssystemes genommen hatte, eine Zusammenstellung derjenigen Erfahrungen ist, die Professor Kummer grade bei dem Studium der Frage der Elektrisierung der Bundesbahnen gewonnen hat. Indessen werden die Ansichten des Verfassers, wie es wohl grade in diesem Falle nahegelegen hätte, nicht an dem Beispiel einer erst einzurichtenden Bahn vorgetragen, sondern es wird versucht, die im Titel der Arbeit eingeschlossene Frage vom allgemeinsten Standpunkte aus zu beantworten. Zu diesem Zwecke werden zunächst die einzelnen Umstände aufgesucht, die bei der Wahl der Stromart bestimmend sein können, und es werden als solche die Energieübertragung für Eisenbahnen, der Fahrdienst, die Betriebssicherheit und die Wirtschaftlichkeit aller Anlagen ermittelt. Alsdann wird weiter geprüft — das ist der Hauptinhalt des Buches —, wie zu jedem dieser Einzelumstände die verschiedenen Stromarten passen und welche Stromart für die elektrischen Bahnen in erster Linie in Betracht kommen würde, wenn gerade der in Rede stehende Umstand der allein maßgebende wäre. Bei diesen Einzeluntersuchungen kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß aus den Forderungen der elektrischen Energieübertragung heraus ein ein- oder mehrphasiges Wechselstromsystem für das Übertragungsgebiet zwischen dem Kraftwerk und den Hauptspeisepunkten, aber ein Gleichstromsystem für das Übertragungsgebiet der Fahrleitungsanlage vorzuziehen sei. Wird dagegen der Fahrdienst als ausschlaggebend angesehen, dann stehen sich Gleichstrom und Einphasenstrom in der Anzahl der Vorzüge etwa gleich. Der letztere ist jedoch vorzuziehen, wenn Lokomotivbetrieb eingerichtet werden soll, der erstere erscheint beim Motorwagenbetrieb mehr am Platze. Stellt man die Betriebssicherheit in den Vordergrund, bei deren Betrachtung vor allem die Fahrspannung zu berücksichtigen ist, so folgt nach den Untersuchungen des Verfassers, daß sowohl die Triebfahrzeuge wie die Fahrleitungen und die Speisepunkte ausnahmslos noch betriebssicherer sind, wenn Einphasenstrom und Drehstrom, als wenn Gleichstrom als Fahrstrom benutzt wird. Schließlich kommt der Verfasser bei alleiniger Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu der Feststellung, daß eine deutlich erkennbare Abstufung der Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Stromarten im Sinne der fallenden Wirtschaftlichkeit durch die Reihenfolge: Einphasensystem, Drehstrom, Gleichstrom gekennzeichnet ist. In Wahrheit gibt nun aber weder die Energieübertragung allein noch jeder der anderen Punkte allein eine sichere Grundlage ab, vielmehr müssen alle vorgenannten Umstände nebeneinander berücksichtigt und untereinander abgewertet werden. Dabei wird man finden, daß ausschlaggebend bei der Bestimmung der Systemwahl die Anforderungen des Fahrdienstes und diejenigen der Wirtschaftlichkeit sind, woraus der Verfasser folgert, daß für größere elektrische Bahnen der Einphasenstrom mit niedriger Frequenz und hoher Fahrspannung, bezogen aus Hauptspeisepunkten zu empfehlen sei. Um die Richtigkeit dieser Folgerung zu prüfen, werden eine größere Anzahl von Entscheidungen der großen europäischen Bahnverwaltungen — amerikanische Bahnen werden nicht beachtet, da hier andere als rein technisch-wirtschaftliche Gründe Einfluß haben — herangezogen, wobei sich herausstellt, daß das im Buche ermittelte Ergebnis im Einklang mit der Mehrzahl der bereits getroffenen Entscheidungen steht.

Durch die Art der Untersuchung, die in dem Buche durchgeführt wird, dürfte das kleine Werk zur Klärung der noch viel umstrittenen Frage nach der Wahl der besten Stromart wesentlich beitragen. Das gut und vornehm ausgestattete Heftchen kann daher allen beteiligten Kreisen bestens empfohlen werden. l.

Mitteilung der Schriftleitung.

Herr Dr. Josef Schwab in Wien schreibt uns zu dem Leitaufsatz in Nr. 4 laufenden Jahrgangs über die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine und die Eisenbahnen folgendes: „Die Ausdehnung der nahezu gleichlautenden Rechtsordnungen (Verkehrsordnung und Betriebsreglement) auf den wechselseitigen Verkehr der verbündeten Reiche und die mir erforderlich scheinende Änderung des Berner Internationalen Übereinkommens habe ich, meines Wissens als erster, in der Abhandlung über „das Eisenbahnverkehrsrecht der Mittelmächte" (Wirtschaftszeitung der Zentralmächte Nr. 4 vom 3. März 1916) angeregt und erörtert."

Wir bemerken hierzu: In diesem, auch uns bekannt gewordenen Aufsatz nimmt Herr Dr. Schwab Bezug auf eine s. Z. auch von uns (Vereinszeitung vom 4. März 1916) besprochene, Anfang 1916 erschienene Abhandlung des Wirklichen Geheimen Rats Dr. v. der Leyen über die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, in der unseres Wissens auch die Frage der Fortbildung des Internationalen Übereinkommens usw. zuerst erörtert worden ist, wenngleich abweichend von der Auffassung des Herrn Dr. Schwab. Für den Verfasser des Leitaufsatzes in Nr. 4 des laufenden Jahrgangs lag kein Anlaß vor, auf diesen Prioritätsstreit einzugehen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach schwerer Erkrankung verstarb am 3. Februar d. J.
Herr Regierungs- und Baurat

Max Hasse,

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion hier, im Alter von 46 Jahren.

Allzufrüh hat ein schweres Leiden der regen Wirksamkeit dieses schaffensfreudigen, im besten Mannesalter stehenden Mitbeamten, dessen Ableben wir schmerzlich bedauern, ein Ziel gesetzt. Wir werden des so unerwartet aus unserem Kreise Geschiedenen, der sich infolge seiner lauteren Gesinnung und seines hohen Pflichtgefühls großer Wertschätzung bei Mitbeamten und Untergebenen erfreute, stets ehrend gedenken.

Posen, den 5. Februar 1917. (256)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.**

2. Schließung von Stationen.

Vom 10. Februar d. J. ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Gleiwitz-Bad Jastrzemb-Loslau zwischen den Stationen Goldmannsdorf und Bad-Jastrzemb gelegene Bahnhof IV. Klasse Ober-Jastrzemb für den Güterverkehr geschlossen werden.

Kattowitz, 29. Januar 1917. (260)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Mit Bezug auf V. W. U. § 11, Absatz 4, wird mitgeteilt, daß wegen Eis die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Kopenhagen Freihafen — Malmö, Helsingör — Helsingborg, Korsör—Nyborg, Glyngöre—Nykjöbing Mors und Oddesund Syd—Oddesund Nord vorläufig behindert ist. (271)

Kopenhagen, 5. Februar 1917.
Generaldirektion
der dänischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 I x für Futtermittel zur Unterhaltung des nach Aufstellungsorten beförderten Flüchtlingsviehs.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Februar 1917. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

A. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
B. Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde - Gjedser.

Die mit dem 14. Februar ablaufende Geltungsdauer
zu A: des Ausnahmetarifs S. 5 u für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II im Falle der Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern von bestimmten oberschlesischen Eisenversandstationen nach Ostseehafenstationen (Nr. 27 des Tarifverzeichnisses);
zu B: des besonderen Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II von bestimmten oberschlesischen Eisenversandstationen nach dänischen Stationen auf Fünen, Seeland und Falster (Nr. 580 b des Tarifverzeichnisses)
wird widerruflich bis auf weiteres, längstens bis 14. Februar 1918 verlängert. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, im Januar 1917. (261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Hefte I—IV, gültig vom 4. März 1912. Ergänzung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1916.

In den erhöhten Frachtsätzen der Nachträge III zu den Heften I und IV und der Nachträge IV zu den Heften II und III vom 1. Februar 1917 sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sowie die ungarische Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn auch diese enthalten.

Kattowitz, den 7. Februar 1917. (269)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Badische Staatsb.

Die Frist für die Anwendung der Frachtsätze für Zucker im Ausnahmetarif Nr. 40 auch im Falle der Durchfuhr von Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim, Mannheim-Industriehafen, Rheinau und Rheinau Hafen wird bis einschließlich 30. April lfd. J. verlängert.

Karlsruhe, den 4. Februar 1917. (262)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Am 10. April d. J. treten folgende Tarife ohne Ersatz außer Kraft:
a) Ausnahmetarif I für Getreide usw. im Teil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1905 nebst Nachträgen und sonstigen Ergänzungen,
b) Teil II, Heft 5 vom 1. Juni 1902 nebst Nachtrag I und sonstigen Ergänzungen.

An Stelle der direkten tritt die meistens mit Frachterhöhungen verbundene gebrochene Abfertigung auf einer Unterwegsstation.

Cöln, den 2. Februar 1917. (258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Teil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1908.
Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Teil III, Heft 2, vom 1. Juli 1908.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Getreide vom 1. November 1901.

Aufhebung von Tarifen.

Mit Ablauf des 30. April 1917 werden die oben bezeichneten Tarife in ihrem ganzen Umfange und ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

München, den 30. Januar 1917. (259)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 11. Februar 1917 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen Wilsdruff Haltepunkt und Potschappel Ort und Übergang zugelassen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. Februar 1917. (255)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1917 wird die Station Beckum als Empfangsstation in den für die Kriegsdauer gültigen Ausnahmetarif 5 e für rohen, nicht gemahlenen Phonolit (Klingstein) einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1917. (257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 III m.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1917 wird Hildesheim Hbf. als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1917. (267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Nr. 2 des Tfv.)

Am 15. Februar 1917 tritt ein Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält bereits bekanntgemachte Änderungen, u. a. die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs bis einschließlich 30. April 1920 für den gesamten bisherigen Geltungsbereich mit Ausnahme der Linien der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München, die vom 1. Mai 1917 an vom Abschnitt III. A in den Abschnitt III. B des Tarifs übergehen.

Berlin, den 6. Februar 1917. (265)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1917 tritt der Nachtrag I zu unserem Binnen-Güter-Tarif in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Tariferhöhungen. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Blankenburg (Harz), 6. Februar 1917.
Direktion (268)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Norddeutsch- bezw. Preuß.-Hess.-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 werden folgende Tarifergänzungen und Änderungen eingeführt:

Tarif Teil II, Heft 2, vom 1. I. 1915. Die Tariftabelle des Ausnahmetarifes Nr. 42 für Elektrodenkohlen wird aufgehoben und ersetzt wie folgt:

Nach	Von Oberhausen West a	Von Oberhausen West b	Nach	Von Oberhausen West a	Von Oberhausen West b
	Centimes für 100 kg			Centimes für 100 kg	
Bern Hbf.	360	254	Luzern	351	247
Biel (Bienne)	341	238	Martigny CFF	481	354
Chavornay	405	291	Oey-Diemtigen	414	298
Courtepin	382	272	Solothurn-Hbf.	332	231
Fribourg	387	276	Solothurn-West	333	232
Gampel	484	336	Vallorbe	435	316
Kalnach	358	252	Vernier-Meyrin	473	347
La Plaine	482	354	Visp (Viège)	475	329

Ferner werden in den Anmerkungen **) auf Seite 19 und *) auf den Seiten 39 und 40 des Tarifes die Worte „bis einschließlich 28. Februar 1917" ersetzt durch: „bis auf weiteres".

Im Tarif Teil II, Heft 3, vom 1. I. 1915 werden in den Anmerkungen **) auf Seite 14 und *) auf den Seiten 97 und 98 des Tarifs die Worte „bis einschließlich 28. Februar 1917" ersetzt durch: „bis auf weiteres".

Tarif Teil II, Heft 4, vom 1. IV. 1908. Im Ausnahmetarif Nr. 3, B. Richtung aus der Schweiz, Abteilung VI für Ferrochrom und Ferrosilizium (VII. Nachtrag, Seite 6) werden folgende Frachtsätze neu eingeführt:

Von	Nach: Bismarckhütte I a	I b	II a	II b	Borsigwerk I a	I b	II a	II b	Gleiwitz I a	I b	II a	II b	Kattowitz I a	I b	II a	II b	Königshütte (O.-S.) I a	I b	II a	II b
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes																			
Hothen	857	635	758	451	859	631	765	457	854	626	762	46[illegible]	851	639	751	448	861	636	760	452
Oey-Diemtigen	834	610	735	433	836	608	742	439	830	602	739	443	828	614	728	430	838	611	737	434
	Malapane				Morgenroth				Myslowitz				Ratibor				Thale Bodetal [1])			
Hothen	843	615	792	485	860	632	760	454	851	641	747	438	817	611	725	436	629	463	629	452
Oey-Diemtigen	814	590	769	467	837	609	737	436	828	618	724	420	794	588	702	418	593	434	593	426
	Thale Stb. [1])																			
Hothen	635	467	635	452																
Oey-Diemtigen	599	438	599	426																

Ebendaselbst werden die bisherigen Frachtsätze der Serie II a für Thale-Bodetal durchweg um 6 Centimes für 100 kg ermäßigt.

Im Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen werden folgende Frachtsätze neu eingeführt:

Nach	Von Lichtenberg-Friedrichsfelde a	Lichtenberg-Friedrichsfelde b	Ratibor a	Ratibor b
	Centimes für 100 kg			
Oey-Diemtigen	542	375	642	441
Vallorbe	567	397	673	463

Karlsruhe, 2. Februar 1917. (263)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Sächsisch-Österreichischer Verkehr.
Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.
Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.
Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).
Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.
Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich Riesa Elbkai und Riesa Hafen.
Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Nordisch-Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn.
Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.
Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr
Preußisch-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.
Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.
Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.
Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Elbe-Umschlagsverband.
Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich.
Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich.
Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina.
Elbe-Umschlagstarif für Ungarn.
Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. (Nur rücksichtlich der Bahnstrecken).
Österreichischer Donau-Umschlag-Verkehr. (Nur rücksichtlich der Bahnstrecken).
Umschlagverkehr über Barcs.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Wien. (Nur rücksichtlich der Bahnstrecken).
Donauumschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony.
Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.
Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.
Mährisch-Schlesisch-Bayerischer Kohlenverkehr.
Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen.
Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr.
Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif 6.
Niederschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif 6.
Österreichische Frachtsteuer.

Die Frachtsätze der Tarife für die obengenannten Verkehre und Verbände in Mark- und Frankenwährung gelten einschließlich der 15proz. österreichischen Frachtsteuer.

Wien, am 30. Januar 1917. (264)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingung.

Verdingung von 5400 qm klares Glas und 5600 Glasglocken für die Werkst.-Ämter b Nippes und Crefeld Oppum. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hier, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 Pfg. — mit Glasglockenzeichnung 1,— ℳ — in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von klarem Glas usw." versehen, bis zum 24. Februar 1917, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 14. März 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Februar 1917. (266)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 13. | 14. Februar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Anlagekosten österreichischer Lokalbahnen.

Von k. k. Hochschulprofessor Dipl.-Ing. Alfred Birk (Prag).

Die erste Beurteilung der Bauwürdigkeit einer Eisenbahn fußt auf der Schätzung ihrer Anlagekosten; hierfür bieten die Anlagekosten unter ähnlichen Verhältnissen erbauter und betriebener Bahnen eine wertvolle Grundlage. Nun ist es zumeist schwierig, die für eine zutreffende Vergleichung geeignete Bahn zu finden; die Schwierigkeit erhöht sich, wenn nur Angaben über deren Gesamtkosten vorliegen, die Einzelbeträge aber, aus denen sich der Gesamtaufwand zusammensetzt, nicht bekannt sind — und gerade die Kenntnis dieser Einzelkosten ermöglicht erst eine angemessen richtige Schätzung der Baukosten der geplanten Bahn, weil sich in ihnen der Einfluß der verschiedenen Umstände, unter denen der Bau erfolgt, am besten erkennen und berücksichtigen läßt.

In dieser Hinsicht bieten nun die vom Lande Böhmen garantierten Bahnen, im Weiteren kurzweg als „böhmische Landesbahnen" bezeichnet, einen überaus wertvollen Behelf. Das Netz dieser Bahnen bestand Ende 1913 aus 32 Linien von zusammen 1082,2 km Länge und von sehr verschiedener Eigenart. Diese Bahnen untergeordneter Bedeutung (Lokalbahnen) führen durch gewerb- und durch ackerbautreibende Gebiete, durch Wälder und durch unfruchtbares Land; sie sind Hügelland- und Gebirgsbahnen oder durchschneiden weitgedehnte Ebenen. Es ist eine so große Auswahl von Bahnlinien, daß ihre Gesamtheit, aber auch jede einzelne Linie prächtige Grundlagen für Vergleiche liefert. Die Landesverwaltung hat alljährlich, zum letzten Male 1914, einen ausführlichen Bericht veröffentlicht über die finanziellen Ergebnisse in Bezug auf die Beteiligung des Landes an der Förderung des Lokalbahnwesens, aber auch über die Bau- und Betriebsergebnisse der vom Lande garantierten Bahnen.

Die erste böhmische Landesbahn war die 13,3 km lange Nepolitzer Lokalbahn, die 1895 erbaut wurde; 1906 feierte das Land die Bauvollendung des tausendsten Kilometers Landesbahn; seitdem ist die Entwicklung des Netzes infolge der finanziellen Überbürdung des Landes durch die Garantie der bestehenden Bahnen nur langsam fortgeschritten; seit 1906 sind nur rund 80 km zugewachsen. Alle Landesbahnen, mit Ausnahme der Lokalbahn Neuhaus-Wobratain, haben die Vollspur; letztere, 43,7 km lang, ist mit der in Österreich üblichen Schmalspur von 76 cm erbaut. Die Bahn Tabor-Bechin (23,7 km) wird mit Elektrizität, alle andern Bahnen werden mit Dampf betrieben. Nähere Mitteilungen über die baulichen Verhältnisse der Landesbahnen Böhmens enthält die schöne Denkschrift, die der Landesausschuß anläßlich der Betriebseröffnung des tausendsten Kilometers Landesbahn veröffentlicht hat.

Gleichfalls gut brauchbare Behelfe für eine vorläufige Ermittlung der Anlagekosten von Lokalbahnen enthalten die Berichte des steiermärkischen Landesausschusses über Eisenbahnwesen. Steiermark hat vor einem Vierteljahrhundert mit einer großzügigen Tätigkeit im Lokalbahnbau eingesetzt. Im Jahre 1891 wurde die vollspurige Lokalbahn Cilli-Wöllan (39,24 km) eröffnet; rasch folgten 1892 bis 1894 die mit der 76 cm-Spur erbauten Landesbahnen Preding-Wieselsdorf-Stainz (11,32 km), Pöltschach-Gonobitz (14,77 km), Kapfenberg-Au-Seewiesen (22,77 km) und Unzmarkt-Mauterndorf (Murtalbahn, 26,12 km). Dann trat aus denselben Gründen wie in Böhmen ein Stillstand ein; erst 1908 wurde wieder eine kurze schmalspurige Bahn eröffnet, die den Bahnhof Windisch-Feistritz der Hauptbahn Wien-Triest mit der 3,65 km entfernten Stadt Windisch-Feistritz verbindet. Seitdem ist keine Landesbahn dem Betriebe übergeben worden. Der letzte, mir vorliegende Bericht über die Betriebsergebnisse dieser „steiermärkischen Landesbahnen", der auch ausführliche Angaben über die Anlagekapitalien enthält, bezieht sich auf 1912.

Das Anlagekapital beträgt bei den böhmischen Landesbahnen durchschnittlich 113 500 K. für 1 km Baulänge; nur bei wenigen Bahnen hält sich der Bauaufwand in der Nähe von 100 000 K.; man kann annehmen, daß in Böhmen 1 km vollspuriger Lokalbahn rund 120 000 K. kostet, wenn nicht besonders günstige oder ungünstige Verhältnisse obwalten. Bei den steiermärkischen Bahnen kann wegen der Verschiedenheit der Spur ein allgemeiner Durchschnitt nicht gezogen werden; das Anlagekapital der vollspurigen Landesbahn (Cilli-Wöllan) stellt sich auf 138 138 K. für 1 km; die Anlagekapitalien der schmalspurigen Bahnen betragen in

Kronen für 1 km: Preding-Wieselsdorf-Stainz 58 044, d. i. 42 % der Vollspurbahn, Pöltschach-Gonobitz 48 050, d. i. 35 %, Kapfenberg-Au-Seewiesen 104 544, d. i. 75 %, Windisch-Feistritz-Stadt W. 80 784, d. i. 59 %, Murtalbahn 75 705, d. i. 55 %.

Die Linie Kapfenberg-Au-Seewiesen ist eine ausgesprochene Gebirgsbahn, hat eine längere gleichzeitig voll- und schmalspurig betriebene Gleisanlage und bot bedeutende Bauschwierigkeiten, so daß sie nicht ohne Weiteres mit den anderen Schmalspurbahnen verglichen werden kann. Die einzige schmalspurige Landesbahn in Böhmen kostete 64 747 K. auf 1 km, d. s. rund 57 % des Anlagekapitals der vollspurigen böhmischen Landesbahnen und 47 % des Anlagekapitals der vollspurigen steiermärkischen Landesbahn (Cilli-Wöllan). In Böhmen haben sich seinerzeit sehr einflußreiche Fachleute gegen die Schmalspur ausgesprochen, so daß man ohne Rücksicht auf besondere Umstände allgemein die Vollspur anwandte; heute erkennt man, daß das finanzielle Ergebnis der Landesbahnen sich wesentlich günstiger stellen würde, wenn man die Schmalspur überall, wo sie am Platze gewesen wäre, auch angewandt hätte; denn man kann annehmen, daß die in Österreich übliche Spurweite von 76 cm gegenüber der Vollspur das Anlagekapital um 30 bis 40 % vermindert. Bezeichnend ist in Bezug auf die Spurfrage ein Vergleich zwischen der kilometrisch billigsten Netolitzer Lokalbahn und der einzigen böhmischen Schmalspurbahn. Nach der Zusammenstellung für das Jahr 1913 ergeben sich für die Vollspur: Baulänge 13,3 km, Größte Steigung 12,5‰, Kleinster Halbm. 200 m, Veranschlagter Bauaufwand 72 075 K./km; Schmalspur: Baulänge 43,7 km, Größte Steigung 22,0‰, Kleinster Halbm. 150 m, Veranschlagter Bauaufwand 67 505 K./km (= rd. 94 %).

Im einzelnen beträgt der kilometrische Bauaufwand in Kronen:

	Vollspur	Schmalspur
Vorarbeiten und Bauaufsicht	5 393	6 631
Grundeinlösung, Entschädigung usw.	6 713	4 739
Unterbau, Beschotterung, Gleislegung, Hochbau, mechan. Ausrüstung, Bahnzeichen usw.	27 562	25 794
Eiserne Brücken	162	702
Eiserner Gleisbaustoff	8 925	9 286
Schwellen	3 535	3 145
Bahnausrüstung, Betriebsvorauslagen .	1 047	2 085
Fahrbetriebsmittel	10 398	8 073
Anschlußbahnhöfe	3 008	4 125
Kosten für die Beschaffung des Anlagekapitals	1 023	709

Hierzu sei bemerkt, daß die vollspurige Netolitzer Lokalbahn in außerordentlich günstigem Gelände liegt und keinen größeren Wasserlauf berührt; auch darf nicht übersehen werden, daß diese Vollspurbahn bereits 1895, die Schmalspurbahn erst 10 Jahre später eröffnet wurde, daß also gewisse Baustoffpreise, z. B. die Eisenpreise, und die Arbeitslöhne wesentlich höher waren. Es kann mithin nur zu Trugschlüssen führen, wenn für solche Vergleiche beliebige Bahnen herausgegriffen und lediglich die Gesamtausgaben ohne nähere Untersuchung der Verhältnisse zur Beurteilung der Kosten herangezogen werden, wie es leider nicht selten geschieht.

Die Gliederung des gesamten Bauaufwandes nach den verschiedenen Einzelauslagen weicht in der Übersicht der böhmischen Landesbahnen von der der steiermärkischen Bahnen ab; es lassen sich daher nicht in allen Fällen unmittelbare Vergleiche durchführen oder Mittelwerte aus beiden Bahnnetzen ziehen. Das beeinträchtigt aber nicht den Wert der darauf fußenden Betrachtungen.

Bei den böhmischen Landesbahnen sind die Ausgaben für Vorarbeiten und Bauaufsicht zusammengezogen, bei den steiermärkischen sind die Ausgaben für Vorarbeiten und Zentralleitung getrennt; zu bemerken ist, daß in Böhmen wie in Steiermark die Bauaufsicht durch die Beamten des Landeseisenbahnamtes ausgeübt wird. Die kilometrischen Kosten für Vorarbeiten und Bauaufsicht stellen sich für sämtliche böhmische Landesbahnen im Durchschnitte auf rund 6400 K.; der Höchstwert erreicht 8785 K., der Kleinstwert überschreitet nicht 3777 K.; bei 20 Bahnen liegen diese Kosten unter dem Mittel, bei einzelnen ist die Abweichung sogar ziemlich bedeutend; es sind dies fast ausschließlich Bahnen, die vor 1900 gebaut wurden; bei den jüngeren Bahnen sind diese Kosten meist wesentlich höher. Bei den steiermärkischen Landesbahnen stellen sich die kilometrischen Ausgaben für Vorarbeiten und Zentralleitung im Mittel auf rund 5000 K. bei einem Höchstwerte von 8175 und einem Kleinstwerte von 2547 K. Man kann demnach für diesen Einzelposten bei allgemeinen Schätzungen wohl 6000 K. für 1 km einsetzen.

Sehr verschieden sind — man muß wohl sagen selbstverständlich — die kilometrischen Ausgaben für Grundeinlösung, Entschädigungen und Ersatzleistungen; sie schwanken zwischen 4708 K. bei der Lokahlbahn Cercan-Modran-Dobrisch und 18 120 K. bei Karlsbad-Merkelsgrün. Dieser bedeutende Unterschied erklärt sich aus der stark abweichenden Geländebeschaffenheit beider Bahnen. Cercan-Modran-Dobrisch führt über felsigen, kulturell fast wertlosen Boden, Karlsbad-Merkelsgrün durch Waldungen und stark besiedeltes Industriegebiet. Die steiermärkische Vollspurbahn erforderte 8700 K. für 1 km; für die Schmalspurbahn ergibt sich ein Mittelwert von 5120 K.; der Höchstwert beträgt 9132, der Kleinstwert 2760 K.; letzterer wurde bei der Landesbahn Windisch-Feistritz Bahnhof-Stadt nur durch ausgiebige Benutzung des Straßenkörpers als Unterbau erreicht. Es ist merkwürdig, daß dieser Vorgang in Böhmen und in Steiermark bisher noch wenig befolgt worden ist. Und in beiden Ländern bestehen schöne Straßen, die streckenweise, wenn schon nicht auf ihre ganze Ausdehnung, für Bahnanlagen benützt werden könnten, wodurch sich unter Umständen ganz bedeutende Ersparnisse beim Bau erzielen ließen. Ziemlich übereinstimmend mit dem — nach Ausschaltung des Höchst- und Kleinstwertes sich ergebenden — Mittelwert der kilometrischen Erwerbskosten bei den steiermärkischen Landesbahnen von 4576 K. ist der bezügliche Ausgabeposten der schmalspurigen böhmischen Landesbahn mit 4739 K.

Die Statistik der böhmischen Landesbahnen faßt die Kosten für Unterbau (ausschließlich der eisernen Brücken), Beschotterung, Gleislegung, Hochbau, mechanische Ausrüstung, Bahnzeichen in einem Einzelposten zusammen, während die steiermärkische Übersicht der Baukosten die Einzelposten: Unterbau, Oberbauarbeit, Hochbau, Inventar und Ausrüstung unterscheidet; die Kosten der letzteren werden in Böhmen zum Teil mit den Betriebsvorauslagen gemeinsam angegeben, während sie in Steiermark für sich allein angeführt sind. Es ist also in diesen Einzelkosten ein unmittelbarer Vergleich zwischen Böhmen und Steiermark oder ein vergleichsweises Zusammenfassen der Kosten nicht möglich.

In Böhmen erreicht der Mittelwert für Unterbau (ausschließlich der eisernen Brücken), Beschottern, Gleislegung, Hochbau, mechanische Ausrüstung, Bahnzeichen usw. nach Ausschluß der Schmalspurbahn, rund 53 400 K.; der Aufwand bei der baulich sehr bescheidenen Netolitzer Lokalbahn überschreitet nur wenig 27 400 K. Bei der Schmalspurbahn bleiben diese Bauarbeiten mit 25 794 K. unterhalb aller Vollspurbahnen. Zu bemerken ist, daß bei der Vollspur, mit Ausnahme der Bahn Rakonitz-Petschau-Buchau die Breite in Unterbauhöhe 4,00 m, die Kronenbreite des Schotterbettes 3,00 m und die Höhe des Schotterbettes 0,25 m beträgt; Rakonitz-Petschau hat eine Planumsbreite von 4,30 m, eine Schotterbett-Kronenbreite von 3,15 m. Die Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal benützt auf einer großen Strecke die Reichsstraße; die hier in Rede stehenden kilometrischen Kosten stellen sich bei ihr auf 54 462 K. Die Schmalspurbahn hat 3,00 m Planusbreite; ihr Schotterbett ist in der

‹rone 2,00 m breit und 0,25 m stark. Übrigens spielt bei en Kosten für Unterbau, Hochbau, mechanische Ausrüstung .sw. natürlich der größere oder geringere Umfang der Sta- onsausrüstungen eine wichtige Rolle. Es kommen mithin in en bezüglichen Ausgaben auch die Verkehrsdichte, weiter uch die Linienführung, die wirtschaftliche Bedeutung und ndere örtliche Umstände, z. B. die Wasserversorgung, zum usdruck, alles Umstände, die eine kilometrische Durch- chnittsberechnung nicht immer zutreffend erscheinen lassen. Unzulässig ist es natürlich, bei den Kosten der Eisen- ahnbrücken einen Durchschnittswert als Vergleichsmaß- tab zu wählen; hier sprechen das entscheidende Wort fast llein die ungemein verschiedenen örtlichen Verhältnisse. o schwanken denn auch die kilometrischen Ausgaben für ‹isenbrücken zwischen 100 K. bei der Bahn Brandeis a. E.- 'eratowitz und 11 979 K. bei der Bahn Neuhof-Weseritz, die ıit drei Fischbauchträgern von je 55 m Spannweite das Iiestal in 46 m Höhe über dem gewöhnlichen Wasserstande 'bersetzt. Ebenso auffällig wie Neuhof-Weseritz tritt die ;ahn Laun-Libochowitz mit dem Betrage von 11 174 K. her- or; sie quert nämlich das Egertal mit zwei mächtigen, zu- ammen 150 m langen Eisenbrücken.

Bei den steiermärkischen Landesbahnen stellen sich die ilometrischen Unterbaukosten für die Vollspur auf 7 462 K., für die in ihrer Eigenart ähnlichen Schmalspur- ahnen Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz und Vindisch-Feistritz-Stadt im Mittel auf 9255 K., wobei jedoch der öchstwert (9928 K.) und Kleinstwert (8430 K.) nicht wesentlich om Mittel abweichen; für die Bahn Kapfenberg-Au-Seewiesen nd die Murtalbahn ergibt sich ein Mittelwert von 29 260 K. us den bezüglichen Werten von rund 30 200 und 28 300 K. uch bei diesen Bahnen zeigt sich wieder, daß Vergleiche er Unterbaukosten ohne Überblick über die erforderlichen .unst- und Schutzbauten zu Fehlschlüssen führen können, enn gerade in der hohen Zahl und in der Größe dieser tzteren liegt der bedeutende Unterschied zwischen den oben ngegebenen drei Mittelwerten begründet.

Die kilometrischen Kosten der Oberbauarbeit schwan- en bei den unter ähnlichen Lohnverhältnissen ausgeführten chmalspurbahnen Steiermarks nur innerhalb kleiner Gren- en (3226 u. 3722 K.); die um anderthalb Jahrzehnt später ge- aute Bahn bei Windisch-Feistritz weist schon einen Betrag on 5900 K. auf; die Oberbauarbeiten der Vollspurbahn koste- n 7364 K. für 1 km. Die Ausgaben für die Eisenteile er Gleise und für die Schwellen werden bei den böh- ischen Landesbahnen gesondert, bei den steiermärkischen ısammen angegeben; bei ersteren sind die Kosten der An- hlußbahnhofgleise ausgeschieden, bei letzteren nicht; über- es sind bei diesen auch die Ausgaben für Bettungsstoff nbezogen. Ein Vergleich der Zahlenwerte ist also nicht ılässig. Bei Beurteilung der kilometrischen Durchschnitts- erte dieser Post darf auch nicht übersehen werden, daß die öhe des Aufwandes von der Zahl und Ausdehnung der Bahn- ofsgleise, von den schwankenden Einheitspreisen der Bau- offe usw. abhängt, also von Größen, die von der Strecken- nge abhängig sind. Die durchschnittlichen Kosten stellen ch bei den böhmischen Vollspurbahnen für das Eisen auf ınd 13 900 K., für die Schwellen auf rund 4500 K.; der öchstwert liegt dort bei 18 161 K., hier bei 6112 K. Der ufwand bei der Schmalspurbahn beträgt für das eiserne leismaterial 9286 K., für die Schwellen 3145 K., ist mithin öißer als der Kleinstwert bei der Vollspur, der nur 25 K. (Netolitzer Lokalbahn) bzw. 3141 K. (Neuhof-Weseritz) ısmacht. Die steiermärkische Vollspurbahn weist als kilo- etrische Ausgabe für das Oberbaumaterial 24 480 K. auf; ınähernd ebensoviel die Schmalspurbahnen bei Windisch- istritz, bei Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz d bei der Murtalbahn stellen sie sich auf rund 12 000 K.; die apfenberger Linie geht um rund 4000 K. darüber hinaus; hier kommen eben die höheren Ausgaben für die vierschie- nige Strecke, für umfassende Bahnhofsanlagen usw. zum Aus- druck.

Bemerkenswert sind die Verhältnisse bei den Ausgaben für die Fahrbetriebsmittel; sie werden insofern durch die Bahnlänge beeinflußt, als bei einer sehr langen Betriebsstrecke wegen des größeren Zeitaufwandes für Hin- und Rücklauf einer Zugeinheit die Beschaffung einer größe- ren Zahl von Lokomotiven und Wagen notwendig werden kann; die Wagenzahl wird noch durch die Größe und wohl auch die Art des Verkehres bestimmt. Anderseits ist für die kürzeste Bahnstrecke selbstverständlich auch eine niedrigste Zahl von Fahrbetriebsmitteln gegeben; wir finden es bei den böhmischen Landesbahnen — wenn die Fälle ausgeschieden werden, in denen teilweise oder ausschließlich fremde Loko- motiven oder Wagen verkehren — bei der 47,6 km langen Lokalbahn Swetla-Ledec-Käcow, die nur eine Tenderlokomo- tive, vier Personenwagen und 21 Güterwagen besitzt; der in ihrem Fahrparke befindliche „Motorwagen" ist an eine an- dere Lokalbahn leihweise überlassen worden. Die Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno wird mit einer Lokomotive, einem Per- sonenwagen und 27 Güterwagen betrieben; sie ist 14,4 km lang. Die größte Anzahl von Lokomotiven besitzt die 103 km lange Lokalbahn Rakonitz-Petschau-Buchau, auf der neben 7 Tenderlokomotiven auch 2 Lokomotiven mit Schlepptender verkehren. Für kürzere Bahnen mit nicht allzu lebhaftem Verkehr — und das ist so im Allgemeinen das Kennzeichen der Lokalbahnen — genügen 2 bis 3 Tenderlokomotiven. Diese wiegen bei den böhmischen Lokalbahnen rund 30 t; ihre Zugkraft wird nicht ausgenützt. Ganz unwirtschaftlich erweisen sich die schweren Lokomotiven mit Schlepptendern, wie sie für die ersten Lokalbahnen beschafft wurden. Die 5,6 km lange Linie Polna-Stecken-Polna-Stadt hat keine eige- nen Lokomotiven; die etwas kürzere Lakalbahn Opocno- Dobruska keine eigenen Personenwagen, dagegen 2 Motor- wagen, die von anderen Lokalbahnen geliehen sind. Auf der Schmalspurbahn stehen 3 Tenderlokomotiven, 8 Perso- nen-, 3 Dienst- und Postwagen, 10 gedeckte und 26 offene Güterwagen in Verwendung.

Bescheiden ausgerüstet sind die steiermärkischen Schmal- spurbahnen Preding-Wieselsdorf-Stainz und Pöltschach- Gonobitz, die nur je 2 Tenderlokomotiven, 4 Personenwagen, 1 bezw. 2 Postwagen, 19 bezw. 21 Güterwagen und 4 bezw. 2 Rollschemel besitzen; die Kapfenberger und die Murtal- bahn haben 4 und 7 Lokomotiven, eine größere Zahl Per- sonenwagen und einen sehr stattlichen Park an Güterwagen (84 und 125), daneben auch Bahnmeisterwagen und Schnee- pflüge.

Schließlich seien noch die Kosten für die Beschaffung des Baukapitals erwähnt. Sie bewegen sich bei den böhmischen Bahnen, deren Betriebseröffnung vor das Jahr 1900 fällt, zwischen 1,1 und 3,7 % des Anlagekapitals, weiterhin bis um 1904 zwischen 3 und 6,8 %; die Bahnen, deren Betriebs- eröffnung von 1904 bis 1906 erfolgte, wurden mit viel ge- ringerem Aufwande für die Geldbeschaffung gebaut (nur wenig über 1 %), während bei den jüngsten Bahnen wieder eine starke Erhöhung dieser Ausgaben, und zwar über 4 %, bemerkbar wird.

Viel gleichmäßiger sind die Begebungskosten der steier- märkischen Landesbahnen im Vergleich zu den Anlagekosten; sie schwanken — wenn von der unter besonderen Verhält- nissen zustande gekommenen Bahn vom Bahnhof Windisch- Feistritz in die Stadt Windisch-Feistritz abgesehen wird — zwischen rund 1,7 und 1,9 %; bei letzterer Bahn erreichen sie nur rund 3100 K. bei 295 000 K. Anlagekapital. Bei diesem Posten spielen die Schwankungen des Geldmarktes, seine Stellungnahme zu dem Bahnentwurfe, wie auch das Vertrauen in die Entwicklung des Lokalbahnwesens überhaupt eine wichtige Rolle.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Haushalt der preußischen Staatsbahnverwaltung** wurde in der Sitzung des verstärkten Staatshaushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses am 7. d. M. weiter verhandelt, in der der preußische Eisenbahnminister mehrere wichtige Erklärungen abgab. Wir werden hierüber nach Eingang der amtlichen Niederschrift ausführlicher berichten. — Der Haushalt wurde genehmigt.

Die Erledigung von Entschädigungsansprüchen aus dem Frachtvertrage durch die Güter- und Eilgutabfertigungen I. Klasse hat sich bewährt. Da Schwierigkeiten in keiner Weise zutage getreten sind, hat der preußische Eisenbahnminister die Kgl. Eisenbahndirektionen ermächtigt, das Verfahren nunmehr auf alle selbständigen Güter- und Eilgutabfertigungen auszudehnen, die unter der Leitung eines Vorstehers stehen, der volle Gewähr für die sachgemäße Erledigung der Anträge bietet. Gleichzeitig wird der Betrag, bis zu dem die Güter- und Eilgutabfertigungen bei Sendungen des Binnenverkehrs Entschädigungen zu zahlen befugt sind, von 30 auf 60 ℳ erhöht.

— **Kriegsteuerungsbeihilfe in Bayern.** Die Kriegsteuerungsbeihilfen sind in Bayern mit Wirkung vom 1. März d. J. an neu geregelt worden. Als Beihilfe erhalten: 1. ledige, verwitwete oder geschiedene Arbeiter bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 1800 ℳ monatlich 9 ℳ, 2. verheiratete Arbeiter a) bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ monatlich 15 ℳ, b) bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ monatlich 12 ℳ, 3. ledige, verwitwete oder geschiedene Beamte bei einem jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 1800 ℳ monatlich 9 ℳ, 4. verheiratete Beamte, a) bei einem jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ monatlich 15 ℳ, b) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ, aber nicht mehr als 3000 ℳ monatlich 12 ℳ, c) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 3000 ℳ, aber nicht mehr als 4800 ℳ monatlich 9 ℳ. Ledige Arbeiter und ledige Beamte sowie verwitwete oder geschiedene Arbeiter und Beamte, die nachweislich erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, bekommen die gleiche Beihilfe wie die verheirateten Arbeiter und Beamten. Das Gleiche gilt für verwitwete oder geschiedene Arbeiter und Beamte, die Kinder zu ernähren haben.

Zu der allgemeinen Beihilfe werden außerdem für jedes Kind unter 15 Jahren monatlich 5 ℳ (Kinderzulage) gewährt. Die gleiche Zulage erhalten Arbeiter und Beamte für Kinder vom vollendeten 15. bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, die sich noch in der Schul- oder Berufsausbildung befinden. Für Kinder, von denen bekannt ist oder nachgewiesen wird, daß sie wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen erwerbsunfähig sind, wird die Kinderzulage ohne Rücksicht auf das Lebensalter gewährt.

— **Sechsuhr-Lukenschluß bei den sächsischen Staatsbahnen.** Vom 15. Februar 1917 an wird, wie die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen mitteilt, bei den sächsischen Abfertigungsstellen für die Aufgabe von Eilstückgut (einschließlich beschleunigtem Eilgut) bis auf weiteres der Sechsuhr-Lukenschluß eingeführt. Demgemäß wird künftig die Annahme von Eilstückgut nach 6 Uhr abends ausgeschlossen sein. Die Maßregel ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen zur Vereinfachung des Abfertigungs- und Betriebsdienstes nötig. An den Orten, wo sich Abfertigungen verschiedener Eisenbahnverwaltungen befinden, wird es bei der bisherigen Anpassung an die Einrichtungen der anderen Verwaltungen verbleiben. Die Abfertigungsstellen werden während der Übergangszeit mit Nachsicht verfahren. Die Eisenbahnbetriebsdirektionen sind ermächtigt worden, im Bedarfsfalle Ausnahmen für bestimmte Güter zuzulassen.

— **Neuregelung der Kriegsteuerungszulagen in Württemberg.** In Württemberg sind für die Gewährung von laufenden Kriegsteuerungszulagen an die staatlichen Beamten, die Lehrer und die nach Art. 118 des Beamtengesetzes im Staats- oder öffentlichen Schuldienst dauernd gegen Entgelt beschäftigten Personen sowie an die staatlichen Arbeiter im Anschluß an den Vorgang im Reich, mit Wirkung vom 1. Februar d. J. an, neue Grundsätze aufgestellt worden, die sich von den bisher gültigen (s. Jahrgang 1916, S. 765 d. Ztg.) in folgenden wesentlichen Punkten unterscheiden:

1. Die Einkommensgrenzen sind nicht nur, wie bisher, nach dem Familienstand, sondern außerdem nach der Kinderzahl abgestuft. Der Rahmen im ganzen ist bedeutend erweitert worden, er geht bei Beamten mit mehr als 3 Kindern bis zu einem Gesamteinkommen von 7200 ℳ. 2. Maßgebend für die Gewährung einer Kriegsteuerungszulage ist künftig das Gesamteinkommen des Beamten, worunter das steuerbare Einkommen im Sinne des Einkommensteuergesetzes mit Ausschluß des Wohnungsgelds, der Mietzinsentschädigung oder des Werts einer freien Dienstwohnung verstanden wird. 3. Die namhaft erhöhten Zulagensätze sind nicht mehr nach dem Einkommen, sondern nur noch nach Familienstand und Kinderzahl abgestuft. Die monatliche Zulage beträgt durchweg für Unverheiratete 8 ℳ, für Verheiratete 12 ℳ und für jedes Kind 5 ℳ. 4. Als Kinder im Sinne der Grundsätze werden die von dem Beamten unterhaltenen Kinder unter 16 Jahren berücksichtigt, soweit sie nicht ein nennenswertes eigenes Einkommen haben. Außerdem werden ältere Kinder bis zum vollendeten 18. Lebensjahr berücksichtigt, wenn sie noch die Schule besuchen oder in Berufsausbildung sich befinden.

Zugleich mit den Kriegsteuerungszulagen sind die Beihilfen für die Familien der zum Kriegsdienst eingezogenen Arbeiter dadurch erhöht worden, daß sie vom 1. Februar an aus dem vom Arbeiter zuletzt bezogenen Lohn und aus der laufenden Kriegsteuerungszulage berechnet werden, die dem Arbeiter nach seinem Familienstand zukäme, wenn er sich noch im staatlichen Dienst befände.

An bedürftige Beamte im Ruhestand und an Hinterbliebene von Beamten werden künftig Unterstützungen in weiterem Umfang als bisher gewährt werden.

— **Der Rhein-Herne-Kanal während des Krieges.** Der im Juli 1914 fertiggestellte Rhein-Herne-Kanal konnte, mit der Mobilmachung zusammenfallend, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Er hat gerade in den ersten Wochen nach der Mobilmachung sehr wirksam mitgeholfen, als Ersatz der durch Militärtransporte in Anspruch genommenen Eisenbahnen das von ihm berührte Industriegebiet mit Lebensmitteln zu versorgen. Auch den Eisenhütten hat die Erzeinfuhr über Rotterdam auf dem Wasserwege in den Monaten August und September 1914 über erhebliche Schwierigkeiten im Betriebe der Hochöfen hinweggeholfen. Die am Kanal zugleich mit dessen Ausführung entstandenen 21 Hafenanlagen für Zechen, industrielle Anlagen und Stadtverwaltungen waren bei Eröffnung des Kanals erst zum Teil fertig.

Der hierdurch beschränkten Zufuhr zu den Häfen entsprechend setzte der Verkehr auf dem Kanal zunächst zögernd ein. Mit Monopolschleppern sind im Jahre 1914 rund 639 000 t befördert. Der Schleppverkehr wuchs im Jahre 1915 auf rund 3 540 000 t an. Diese Menge konnte sowohl von den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals als, unter zeitweiser Vermehrung durch angemietete Schlepper, von dem staatlichen Schleppbetrieb glatt und zur Zufriedenheit der Reedereien erledigt werden. Im Jahre 1916 stieg der Verkehr nach vorhergegangener gleichmäßiger monatlicher Zunahme von Juli 1916 ab sprungweise. Grund hierfür war die allgemeine Verkehrszunahme und im Herbst die der Eisenbahn aus den Anforderungen der Heeresverwaltung erwachsende Schwierigkeit in der Wagengestellung. Von Juni auf Juli vermehrte sich der Schleppverkehr um rund 144 000 t bis auf 510 000 t, im November d. J. sind bereits 613 000 t geleistet. Das Schleppamt Duisburg-Ruhrort hat dieser Verkehrszunahme entsprechend seinen Schleppark von 40 auf 52 Schiffe vergrößert.

— **Neue Zugausfälle** Mit dem 12. d. M. sind von neuem eine Anzahl namentlich schnellfahrender Züge für den Personenverkehr auf den von Berlin ausgehenden Bahnen nach Schlesien weggefallen. Ähnliches wird aus Sachsen und Süddeutschland gemeldet.

— **Präsident von Zluhan,** Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, ist seinem Ansuchen entsprechend zum 1. März d. J. in den Ruhestand versetzt worden. Herr v. Zluhan, geboren 1846, ist im Jahre 1862 als Postpraktikant in den württembergischen Verkehrsdienst eingetreten. Der Postverwaltung gehörte er bis zum Jahre 1885, zuletzt in der Stellung eines Assessors, an. Im Juni 1885 wurde er mit dem Titel und Rang eines Finanzrats zur Generaldirektion der Staatseisenbahnen versetzt und ein Jahr später zum Wirklichen Finanzrat befördert. 1887 wurde er auf den Posten des Kanzleidirektors beim Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, berufen. Diesen bekleidete er bis zum Herbst 1901, nachdem er 189[illegible] zum Ministerialrat befördert worden war. Als solcher wa[illegible]

er in den folgenden zwei Jahren mit den Verrichtungen des Vorstands der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen betraut. Oktober 1903 wurde ihm die Stelle des Vorstands der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Posten und Telegraphen mit dem Titel eines Regierungsdirektors übertragen, die er bis zum Ende des Jahres 1909 inne gehabt hat. Am 1. Januar 1910 ist er wiederum zur Eisenbahnverwaltung als Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion zurückgekehrt; kurz darauf erhielt er den Titel eines Präsidenten. Aus Anlaß seiner Versetzung in den Ruhestand ist ihm der Rang auf der dritten Stufe der Rangordnung verliehen worden.

Mit Herrn v. Zluhan scheidet ein Beamter von vielseitigem Wissen, reicher Erfahrung und unermüdlicher Arbeitskraft aus dem Dienst der württembergischen Eisenbahnverwaltung. Neben seinen sonstigen Ämtern hat er viele Jahre lang auch den Vorsitz im Ausschuß für die Bücherei der Verkehrsanstalten inne gehabt. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist er als Vorsitzender des Personenverkehrsausschusses eine wohlbekannte, wegen seiner persönlichen Liebenswürdigkeit und seiner geschäftlichen Gewandtheit beliebte Erscheinung gewesen.

Die durch seinen Abgang erledigte Stelle ist dem vortragenden Rat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, Ministerialrat Dr. Sigel, unter Beförderung zum Direktor übertragen worden.

— **Präsident v. Gayer †.** Am 9. d. M. verschied plötzlich und unerwartet der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Ludwigshafen (Rhein), Alexander v. Gayer. Wir beschränken uns für heute auf diese traurige Mitteilung. Unsere Leser finden im Bekanntmachungsteile dieser Nummer den tiefempfundenen Nachruf, den Mitglieder und Oberbeamte der Direktion dem Verstorbenen widmen. Wir behalten uns eine ausführlichere Mitteilung über seinen Lebenslauf und seine Verdienste vor.

Österreich.

— **Die Einführung des Kriegszuschlages im Güterverkehr.** Auf Grund der durch die kaiserliche Verordnung vom 10. Januar 1917 erteilten Ermächtigung zur Einführung eines Kriegszuschlages zu den Beförderungspreisen im Güterverkehre wird eine Verordnung des Eisenbahnministeriums verlautbart, durch welche die Eisenbahnen angewiesen sind, für die Zeit vom 1. Februar 1917 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Januar 1920, zu den jeweils geltenden Beförderungspreisen die bereits bekanntgegebenen Kriegszuschläge zu erheben. Die Verordnung hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Auf Grund der Ermächtigung in § 13, Absatz 1, der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917 werden die Eisenbahnen angewiesen, für die Zeit vom 1. Februar 1917 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Januar 1920, für die Beförderung von Gütern von den zur Bezahlung des Beförderungspreises verpflichteten Personen einen Kriegszuschlag zu den jeweils geltenden Beförderungspreisen einzuheben. Der Kriegszuschlag wird in der Höhe festgesetzt, daß der Kriegszuschlag und die mit § 1 der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917, RGBl. Nr. 14, eingeführte Frachtsteuer zusammengenommen a) im Verkehr auf allen Eisenbahnen mit Ausschluß der österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) 30 %, b) im Verkehre auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) 1. bei jenen Gütertarifen, die höher sind als die bezüglichen Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und bei den von der k. k. priv. Südbahngesellschaft gewährten, im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarten Tarifermäßigungen 25 %, 2. bei den übrigen Gütertarifen 30 % des dem Kriegszuschlage unterliegenden Beförderungspreises ausmachen. Allfällige Herabsetzungen des Kriegszuschlages für einzelne Verkehre werden im Wege der Veröffentlichung des betreffenden Tarifes verlautbart.

§ 2. Der Kriegszuschlag bildet im Verhältnisse zwischen den zur Bezahlung des Beförderungspreises verpflichteten Personen und der Eisenbahn mit der Frachtsteuer zusammen ein einheitliches Ganzes; die für die Frachtsteuer geltenden Bestimmungen der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917 und die Bestimmungen der Durchführungsverordnung zur Frachtsteuer vom 20. Januar 1917 in betreff der Feststellung der Begriffe „Beförderungspreis" und „Güter", der Ermittlung, der Einhebung, der Einrechnung in die Tarife, der Zahlungspflicht, des Eisenbahndienstgutes sowie des Verkehres auf nicht öffentlichen Bahnen (§§ 1, 2, 3 und 8 der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917, §§ 1, 2, 3, 10 und 11, Absatz 1 der Durchführungsverordnung zur Frachtsteuer vom 20. Januar 1917) finden auf den durch die Frachtsteuer und den Kriegszuschlag gebildeten Gesamtaufschlag (30 % beziehungsweise 25 %) sinngemäß Anwendung. Hinsichtlich derjenigen Verkehre auf Linien österreichischer Eisenbahnen, für welche die Beförderungspreise in ausländischer Währung berechnet sind, werden die Eisenbahnen bis auf weiteres von der Einhebung des Kriegszuschlages befreit.

§ 3. Die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage sind durch die Eisenbahnen in jenen Fällen, in denen der Gesamtaufschlag mit 30 % festgesetzt ist (§ 1, Punkt a und b 2), mit $^{10}/_{13}$ und in jenen Fällen, in denen der Gesamtaufschlag mit 25 % festgesetzt ist (§ 1, Punkt b 1), mit $^{8}/_{15}$ des gemäß § 4 der Durchführungsverordnung zur Frachtsteuer vom 20. Januar 1917 abzuführenden Steuerbetrages zu berechnen. Insolange die im § 2, Absatz 2, vorgesehene Befreiung gilt, ist die Frachtsteuer für die dort genannten Verkehre aus der Berechnungsgrundlage auszuscheiden.

Das Ergebnis der Berechnung des Kriegszuschlages ist dem Eisenbahnministerium jeweilig vierteljährlich bekanntzugeben.

Die Eisenbahnen haben die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage auf ein besonderes Konto zu buchen. Die Verfügung über die auf diesem Konto ausgewiesenen Beträge bleibt nach Maßgabe der den Eisenbahnen zukommenden besonderen Weisungen im Sinne des § 13, Absatz 3 und 4, der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917 der Regierung vorbehalten.

§ 4. Über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Abfuhr des Kriegszuschlages an den Staat entscheidet das Eisenbahnministerium.

— **Errichtung eines Studienbureaus für die Untergrundbahnen im Wiener Rathause.** Durch die Ende Januar erfolgte Errichtung dieses Amtes hört die unmittelbare Einflußnahme der Kommission für Verkehrsanlagen auf den Bau der Wiener Untergrundbahnen auf; die Gemeinde Wien wird von nun ab entscheidenden Einfluß nehmen auf die Durchführung des Verkehrsproblems. Wenn auch während des Krieges an den Bau der Untergrundbahnen wegen der hohen Arbeitslöhne und wegen der Schwierigkeit der Materialbeschaffung nicht zu denken ist, müssen doch alle Vorkehrungen getroffen werden, um sofort nach Kriegsende an den Bau der Untergrundbahnen schreiten zu können.

Dem Vernehmen nach wird gleichzeitig ein Projekt für die Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn ausgearbeitet, die in ihrer heutigen Anlage den Anforderungen des Verkehrs nicht entspricht. Es wird an die Ergänzung des Stadtbahnnetzes durch Herstellung von Nebenlinien gedacht und außerdem soll die Stadtbahn in Verbindung mit den Untergrundbahnen gebracht werden.

Rumänien.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Ciurea** (vergl. Nr. 6 u. 9 d. Ztg.) werden dem „Berliner Tageblatt" noch folgende Einzelheiten aus Stockholm mitgeteilt: Außer den gemeldeten Hunderten von Toten seien von 1500 Schwerverwundeten 500 ihren Verletzungen erlegen. Die riesengroße Anzahl der Opfer wird dadurch erklärt, daß alle Wagen in demselben Augenblick durch eine Munitionsexplosion Feuer fingen. Unter den Reisenden entstand eine unbeschreibliche Panik. Vor den Wagentüren und Fenstern spielten sich herzzerreißende Szenen ab. Eltern warfen ihre Kinder ins Feuer, Männer stießen ihre Frauen in die Gluten, um sich selbst zu retten. Man biß und kratzte einander mit den Nägeln wie Tiere, nur um sich zu retten. Vor Schrecken verrückt gewordene Menschen sprangen anstatt ins Freie ins Feuer. Der rumänische Flüchtlingszug war gleichzeitig ein Munitionszug mit großem Vorrate von Kanonenprojektilen der weichenden Armee. Im Zusammenhange mit dem Unglück entsandte das russische Eisenbahnministerium zur Untersuchung der herrschenden Verwirrung im rumänischen Eisenbahnwesen einen eigenen Ausschuß, bestehend aus hohen Beamten und Ingenieuren.

Übrige europäische Länder.

— **Zugbeschränkungen auf der Bahn Christiania-Bergen.** Auf der Bergener Bahn ist seit dem 6. Februar der Nachtverkehr eingestellt worden. Die hier verkehrenden Nachtzüge — ab Christiania 10,52 abends und ab Bergen 6,40 abends — haben bekanntlich den Durchgangsverkehr der schweren Güter vermittelt, die seit dem Kriegsausbruch den Weg durch Norwegen nahmen. Der Nachtverkehr war im letzten Jahr besonders gewaltig. In der Zeit vor Weihnachten wurden die

Züge in jeder Richtung täglich von 250—300 Reisenden benutzt. Jeden Tag gingen doppelte Züge, und in den letzten Tagen vor Weihnachten mußten sogar von Christiania nach Bergen täglich drei Nachtzüge abgelassen werden. Am stärksten war der Verkehr an den Tagen, wo von Bergen ein Dampfer nach England ging oder von dort eintraf. An solchen Tagen verkehrten stets Doppelzüge, und in letzter Zeit waren in diesen durchgehende Wagen, sog. „Haparandawagen", eingestellt, worin die Reisenden die ganze Strecke von der russischen Grenze bis Bergen zurücklegen konnten ohne umzusteigen. Die Nachtzüge der Bergener Bahn haben auch den größten Teil des russischen Postverkehrs mit der Außenwelt vermittelt, z. B. beförderten sie die gesamte russische Post, die nach England und Amerika ging oder von dort kam. M.

— Die in Deutschland bestellten Eisenbahnwagen für Schweden. Von der Verkehrsverwaltung Gotenburg-Gäfle-Stockholm waren seinerzeit bei deutschen Fabriken 486 offene Güterwagen, 100 Erzwagen und 50 gedeckte Güterwagen bestellt worden, deren Ablieferung jedoch nicht erfolgen konnte, da infolge des Krieges deutscherseits Beschlag auf sie gelegt wurde. Jetzt sind jedoch die Wagen freigegeben worden. Die 100 Erzwagen befinden sich bereits in Schweden, und von den übrigen erwartet man jeden Augenblick einen Teil, während der Rest folgen soll, sobald die Wagen fertig sind. Bei dem großen Wagenmangel, der bekanntlich gegenwärtig im schwedischen Eisenbahnbetrieb herrscht, kommen die Sendungen sehr gelegen. M.

— Zugeinschränkungen in Schweden. Am 10. Februar traten auf den schwedischen Staatsbahnen mit Einziehung verschiedener Schnellzüge eine Reihe Verkehrsbeschränkungen in Kraft, zu denen der in den skandinavischen Ländern fühlbar werdende Mangel an Steinkohlen Anlaß gibt. Dieser Mangel macht sich zwar in Schweden bei weitem nicht so geltend, wie in Dänemark oder Norwegen, aber immerhin hält es die schwedische Staatsbahnverwaltung für geboten, einer zu großen Verringerung ihrer Kohlenvorräte vorzubeugen, um so mehr, als nicht vorauszusehen ist, wie sich die weitere Kohlenzufuhr gestaltet, und zudem hatte der schwedische Eisenbahnverkehr in letzter Zeit eine gewaltige Zunahme erfahren. Der Verkehr zwischen Deutschland und Schweden wird indessen durch die Einschränkungen wenig berührt. In dieser Beziehung ist bloß der Fortfall eines der beiden Nachtzüge, die zwischen Stockholm und Malmö in jeder Richtung verkehren, zu nennen. Ferner fällt ein Tagesschnellzug zwischen Malmö und Gotenburg fort. Auf der Linie zwischen Stockholm und Haparanda ist der Schnellzugsverkehr von der Station Bräcke in Nordschweden ab in Wegfall gekommen. Im ganzen umfaßt die Zugeinschränkung 12 750 Zugkilometer täglich. Mit den Privatbahnen haben ebenfalls schon Verhandlungen wegen Betriebseinschränkungen stattgefunden, doch verhalten sich diese einstweilen noch abwartend. Im Staatsbahnbetrieb stehen für die nächste Zeit noch weitere Einschränkungen, und zwar im Nahverkehr, bevor. M.

— Der neue Gesandte der Schweiz in Berlin. Der schweizerische Bundesrat hat als Nachfolger des aus Alters- und Gesundheitsrücksichten zurücktretenden Dr. Claparede zum Gesandten der Schweiz in Berlin gewählt Dr. Robert Haab, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen. Dr. Haab übernimmt die Vertretung der Schweiz beim Deutschen Reich, dem Königreich Bayern und dem Königreich Schweden einstweilig, der Posten eines Generaldirektors der Schweizerischen Bundesbahnen wird für ihn offen gelassen. Der neue Gesandte steht im Alter von 52 Jahren. Er gehörte früher dem Zürcherischen Obergericht und der Zürcherischen Regierung an. Seit 1911 war er Mitglied der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen als Vorsteher des Rechtsdepartements.

— Die englischen Verkehrsnöte. Der „T. R." wird aus dem Haag vom 8. d. M. geschrieben: Der Schiffahrtsberichterstatter der „Times" beschäftigt sich mit den schlechten Hafenverhältnissen, mit der Überbürdung der Eisenbahnen und der dadurch bedingten Verschwendung von Laderaum. England leide zurzeit unter einer schweren Verkehrskrisis. Eine der Hauptbedingungen zur Erzielung von Höchstleistungen der Handelsschiffahrt sei das schnelle Ein- und Auslaufen der Schiffe und die gute Beschaffenheit der wichtigsten Häfen. In letzter Zeit sei es vorgekommen, daß ein Schiff nahezu einen Monat brauchte, um seine Ladung in Liverpool löschen zu können. Unter normalen Verhältnissen würde es in wenigen Tagen wieder seeklar gewesen sein. Allerdings habe das Dockarbeiterbataillon, das jetzt auf 10 000 Mann erhöht worden sei, hier einige Erleichterungen geschaffen. Eine der Hauptursachen für den langen Aufenthalt der Schiffe in den Häfen sei der Zustand der Eisenbahnen. Die Güter würden nicht pünktlich abgeholt. Die Folge davon sei eine allgemeine Verstopfung der Häfen. Die Eisenbahndirektionen erklärten, daß es ihnen vollkommen unmöglich sei, den jetzigen Verkehr infolge Mangels an geschulten Arbeitern zu bewältigen. Man sieht, daß England soviel Mannschaften für die Armee angefordert hat, daß in seinem Verkehrswesen die empfindlichsten Störungen eingetreten sind. Man müsse jetzt zur Hebung der Transportschwierigkeiten auch ein unter den Kriegsgesetzen stehendes Eisenbahnarbeiterbataillon bilden. Früher, als die Bahnen von privater Hand geleitet wurden, hätten sie bedeutend mehr geleistet. Der Zustand sei sehr ernst, es müsse sofort Abhilfe geschaffen werden, damit die Leistungsfähigkeit der Handelsflotte voll ausgenutzt werden könne.

— Entschädigung für die auf den russischen Eisenbahnen beschlagnahmten Güter. Es ist ein Streit unter den beteiligten Dienstzweigen darüber ausgebrochen, welcher die Verrechnung mit den Eigentümern solcher Güter, die der Eisenbahn zur Beförderung aufgegeben, darauf aber von einer Regierungsstelle im Interesse der Landesverteidigung beschlagnahmt worden sind, durchführen soll. Die Vertreter der Eisenbahnverwaltung machten vor allem geltend, daß ihr diese Verrechnung zufallen müsse, weil sie zunächst die Verantwortung den Wareneigentümern gegenüber zu tragen habe. Dagegen waren die Vertreter sämtlicher übrigen Dienstzweige der Meinung, daß die Abrechnung schneller von statten gehen würde, falls die beschlagnahmenden Behörden unmittelbar sich mit dem Eigentümer auseinander setzen würden. Diese Auffassung drang auch durch, nur wurde der Eisenbahnverwaltung gewährleistet, daß ihre Ansprüche auf Frachtgebühren unter allen Umständen sicher gestellt sein sollen. Dieser äußere Hergang, wie die „Torgowo-Prom.-Gaseta" ihn mitteilt, hat im allgemeinen kein besonderes Interesse, weil es unter geordneten Verhältnissen gleich sein sollte, welche Regierungsstelle die Regelung dieser Ansprüche in die Hand nimmt. Übrigens soll auch noch der allgemeine Ssjesd (Hauptversammlung) der russischen Eisenbahnen mit der endgültigen Regelung der Frage befaßt werden. Wichtiger als diese formelle Seite ist die Tatsache, daß es in Rußland überhaupt geschehen kann, daß Güter, die der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung übergeben worden sind, ohne Beteiligung der Eigentümer eingezogen und damit ohne ihr Vorwissen ihrer Verfügung entzogen werden können. Es ist dies offenbar ein Zeichen dafür, daß die Not in Rußland groß sein muß. m.

— Staatliche Unterstützungen für Fabrikunternehmungen in Rußland. In Heft VII des Journals des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist in besonders ausführlicher Form darauf eingegangen worden, wie dringend notwendig die Errichtung eines großen Schienenwalzwerkes für Rußland ist. Dieses zweite Eingehen des Ministeriums auf die Frage der Selbstherstellung des Bedarfs der Eisenbahnen an Schienen ist eine verkleinerte Auflage des ins Riesenhafte geplanten Unternehmens, von dem in der Nr. 41, Jahrg. 1916, berichtet worden ist. Das damals geplante Unternehmen trug schon den Todesstempel an der Stirn. Solche ins Ungemessene gehenden Unternehmungen können wohl im Laufe vieler Jahrzehnte von innen heraus sich entwickeln, und dann auch stark und leistungsfähig werden. Das trifft aber nicht bei Unternehmungen zu, die als etwas Fertiges, Ganzes dem Bedarf zur Verfügung gestellt werden sollen. Daher scheint es, daß der andere Weg, der zur Verfügung stand und der jetzt betreten worden ist, der gangbarere ist, nämlich die Erweiterung vorhandener, kleinerer Betriebe. So ist der staatlichen Fabrik Wotkin auf Antrag der Minister der Verkehrsanstalten und für Handel und Gewerbe ein Darlehn von 3 600 000 Rubel zur Erweiterung unter der Bedingung bewilligt worden, daß sie ihren Betrieb derart bis 1920 steigere, um jährlich 100 Lokomotiven fertig zu stellen. Ferner ist dem Schienenwalzwerk und mechanischer Fabrik zu Brjänsk gestattet, ihr Gesellschaftskapital um 22 875 000 Rubel zu erhöhen, um das an und für sich schon sehr große Unternehmen, namentlich das Schienenwalzwerk, zu erweitern. Es sind das nur ein paar Beispiele, denen eine ganze Reihe weiterer angeschlossen werden könnte. Wie denn überhaupt der Krieg unbarmherzig die Mängel, vielfach das vollständige Fehlen oder das Versagen von Industrien offen gelegt hat, so daß die Regierung, um nur einigermaßen den Bedarf decken zu können, zu dem Mittel der Unterstützung durch Bareinlagen zu greifen sich gezwungen gesehen hat. Es ist nur zu beachten, daß die Industrien auf die Leistungsfähigkeit der Kohlen- und Eisenbergwerke angewiesen sind, und ob diese Industrien den Anforderungen auch nach dem Kriege, die an sie gestellt werden müssen, gewachsen sein werden, muß erst die Zukunft lehren. m.

Bücherschau.

— **Werner Siemens.** Ein kurzgefaßtes Lebensbild nebst einer Auswahl seiner Briefe. Aus Anlaß der 100. Wiederkehr seines Geburtstages herausgegben von Conrad Matschoß. Zwei Bände. Verlag von Julius Springer, Berlin. 1916. Gebunden Preis 20 ℳ.

Der 100jährige Geburtstag unseres unvergeßlichen Werner von Siemens hat uns eine Fülle neuer Berichte und Schilderungen über seinen Lebensgang gebracht, auf dem er so Großes geleistet hat. In Nr. 99 S. 114 Jahrg. 1916 d. Ztg. haben wir kurz die treffliche Lebensbeschreibung von Fürst besprochen. Jetzt liegt uns ein von Conrad Matschoß aus gleichem Anlaß herausgegebenes kurzgefaßtes Lebensbild nebst einer Auswahl von Briefen vor. Letztere bilden eine außerordentlich wertvolle Ergänzung der von Werner Siemens verfaßten Lebenserinnerungen. Diese Briefe, 1000 an der Zahl, lassen uns so recht einen Blick werfen in die Arbeitsstube des Gelehrten, des Ingenieurs, des Geschäftsmannes. In ihnen erkennen wir das Heranreifen der großen Gedanken, die Siemens beschäftigten, die Auslese, die er unter ihnen mit sicherem Blick traf, und die mutvolle Ausdauer, mit der er das als richtig Erkannte umbildete und weiter verfolgte, bis das Ziel erreicht war. Sie lassen uns aber auch in die Seele dieses vielbeschäftigten Arbeitsmenschen blicken, sie zeigen uns seine Sorge für das Fortkommen der vielen jüngeren Brüder, seine Anghänglichkeit an die Familie, seine Fürsorge und Dankbarkeit gegen seine Beamten und Arbeiter, seine Treue zum Vaterlande, seine Begeisterung für die Wissenschaft, seine Hochschätzung technischer Arbeit. Ein glückliches Geschick hat es gewollt, daß wie bei Max Eyth diejenigen, mit denen Siemens ein Gedankenaustausch zum Bedürfnis war, seine Brüder, fern von ihm weilten und somit ein schriftlicher Verkehr nötig war, der uns in den Briefen erhalten ist. Aber während Eyth an seine seiner Berufsarbeit fremd gegenüberstehenden Eltern berichtet, schreibt Siemens an seine Mitarbeiter und kann sich daher in dem Bewußtsein, verstanden zu werden, auf das Notwendigste beschränken, ohne dabei den Plauderton durch strengen Geschäftsstil ersetzen zu müssen. So bilden diese Briefe eine Fundgrube für den Techniker, aus der noch manches wertvolle geschöpft werden wird; sie zeigen aber auch dem Nichttechniker, welche gewaltige Gedankenarbeit ein im vollen technischen Schaffen stehender Mann zu leisten hat. Den Briefen voran geht ein Lebensbild, in welchem übersichtlich der ganze in den Briefen enthaltene Stoff verwertet ist, auch unter Berücksichtigung der von Siemens verfaßten Lebenserinnerungen und seiner wissenschaftlichen und technischen Arbeiten. In diesem Lebensbild finden sich auch geschichtliche Überblicke über die Entwicklung der von Werner Siemens in erster Linie bearbeiteten technischen Gebiete, insbesondere auch eine Würdigung der Industrie Berlins. Ein Inhaltsverzeichnis, das außer dem Lebensbild und den Briefen auch die Lebenserinnerungen und die wissenschaftlichen und technischen Arbeiten Siemens' umfaßt, erleichtert die Übersicht. — Auf den Inhalt des Werkes näher einzugehen, fehlt uns zu unserem Bedauern der Raum.

— **Billig Verladen und Fördern.** Von G. v. Hanffstengel, beratendem Ingenieur und Privatdozent an der Technischen Hochschule in Berlin. — Verlag von Julius Springer.

Der Verfasser weist in dem Vorwort darauf hin, daß von der Wirtschaftlichkeit der Förderung in einem Fabrikbetriebe die Wirtschaftlichkeit des ganzen Werkes abhängt. Aus diesem Grunde ist es notwendig, daß jeder Leiter oder Beamter eines Betriebes die zeitgemäßen Verlade- und Fördermittel, wenigstens ihrer Wirkungsweise nach kennt und die Grundsätze versteht, nach denen die Wirtschaftlichkeit einer Förderanlage zu beurteilen ist. Sehr oft herrschen, wie der Verfasser weiter ausführt, hierüber noch ganz verkehrte Anschauungen und vor allem ist nicht zu erwarten, daß ein der Fördertechnik fremd gegenüberstehender Fabrikleiter aus sich selbst heraus wirklich alle in Frage kommenden Gesichtspunkte berücksichtigt. Diese sind in dem Buche nach ihrem Einfluß auf die Förderkosten beurteilt und gegeneinander abgewogen.

In fünf Kapiteln werden die Hauptförderungsarten, u. a. Pferdefuhrwerke, Kraftwagen, Drahtseil- und Elektrohängebahnen, Becherwerke, Krananlagen u. dergl. in ihren Vorzügen und Nachteilen und in bezug auf Eignung und Wirtschaftlichkeit bei den verschiedenen Massengütern (Kohle, Erde, Sand, Steine usw.) besprochen. Kapitel 6 bringt vergleichende Beispielrechnungen, nämlich Förderung von 30 t Kohlen stündlich auf einer Strecke von 35 m bei 5 Std. täglicher Arbeitszeit, ferner Beförderung von 400 t Kalkstein täglich über eine Entfernung von 2,5 km entweder bei Lokomotiv- oder bei Seil- oder bei Drahtseilbeförderung und schließlich als drittes Beispiel die Entladung von Kohle aus Schiffen mit anschließender Förderung über eine 100 m lange Strecke, entweder bei Elektrohängebahn mit Windenwagen oder Führerstandslaufkatze oder bei Verbindung von Drehkranen mit anderen Fördermitteln. Die Beispiele sind mit Zahlenangaben vollständig durchgerechnet.

In einer Zeit des Wagenmangels und der Ausnutzung und Zusammenfassung aller Kräfte ist es mehr als sonst zu begrüßen, wenn ein Fachmann wie der Verfasser, dessen bereits in mehreren Auflagen erschienene auch in das Französische übertragene Bücher über Massenförderung ihn hierzu besonders berufen erscheinen lassen, die Frage behandelt, wie man unter den verschiedensten Verhältnissen bestimmte Mengen am wirtschaftlichsten verladen und befördern kann. Durch das Büchlein — es umfaßt nur 128 Seiten — dürfte manchem Betriebsleiter, Vorstand eines Werkstätten-, Maschinen- oder Verkehrsamtes und manchem Verwaltungs- oder technischen Dezernenten einer Eisenbahndirektion das Durcharbeiten umfangreicher Werke erspart werden. Auch für die Begründung von Etatanmeldungen, für die Beurteilung von Angeboten von Firmen, von Entwürfen für neue Bahnhofs- oder Werkstättenanlagen wird das v. Hanffstengelsche Buch mit Vorteil zu verwerten sein. Es kann daher insbesondere auch Eisenbahnerkreisen durchaus empfohlen werden. Auf einige kleinere Ausstellungen, die zu machen wären, sei hier nicht weiter eingegangen.

Dr.-Ing. Schwarze.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Unser hochverehrter, unvergeßlicher Präsident

Herr Alexander Ritter von Gayer,

Ritter hoher Orden,

Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Kl. am weißen Bande,

ist am 9. Februar 1917 abends 11 Uhr unerwartet infolge einer Herzlähmung verschieden.

Wir betrauern in ihm einen Vorgesetzten von seltener persönlicher Liebenswürdigkeit, dessen unermüdliche Schaffensfreudigkeit uns allen ein Vorbild war.

Trotz seiner seit längerer Zeit angegriffenen Gesundheit hat er mit unbeugsamer Willenskraft seinen Berufsarbeiten, die in der gegenwärtigen Zeit doppelt auf ihm lasteten, seine ganze Kraft gewidmet. Auch er starb den Tod für das Vaterland.

Ludwigshafen a. Rh., den 10. Februar 1917. 287

Die höheren Beamten der K. Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh.

2. Wagenstandgeld.

Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von den Preußischen Staatsbahnen mit dem 15. d. M. eingeführte Erhöhung der Wagenstandgelder wird für den Bereich der Niederlausitzer Eisenbahn mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab durchgeführt.

Berlin, den 10. Januar 1917. (288)

Die Direktion der Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahngesellschaften Greifswald-Grimmen und Stralsund-Tribsees.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird mit sofortiger Gültigkeit das Wagenstandgeld für jeden standgeldpflichtigen Wagen wie folgt erhöht:

Für die ersten 24 Stunden auf 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden auf 6 ℳ,

für jede weiteren 24 Stunden auf 8 *M*.

Grimmen und Stralsund, 6. Febr. 1917.
Direktion der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.
Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees. (273)

3. Güterverkehr

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Gütertarif Teil II, Heft C, Teilheft C 2: Ausnahmetarife.

Ab 20. Februar 1917 ist Wittichenau an der Strecke Hoyerswerda-Königswartha Verstandstation

a) im Ausnahmetarif 5 b für Steingrus (Steinsplitt) aus Steinbrüchen,
b) im Ausnahmetarif 5 i für Steine (rohe), Pflastersteine, Packlagesteine, Steinschroten (Krotzen) und Steinschlag jeder Art usw.

Halle (Saale), den 7. Februar 1917.
Königliche Eisenbahndirektion. (278)

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2.

Vom 1. Mai 1917 an finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 C für rohe Kalisalze, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 D für Thomasschlackenmehl bis auf weiteres nur Anwendung bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Dresden, den 8. Februar 1917. (279)
K. Gen.-Dir. d. Sächs. Stb., als geschäftsf. Verw.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Die am 1. April 1917 eintretenden, für das Gemeinsame Heft 200 bereits bekannt gegebenen Frachterhöhungen mit den Stationen der Badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb werden durch einen Nachtrag zum Saarkohlentarifheft 5 zur Durchführung gelangen. Das Erscheinen des Nachtrags wird noch besonders bekanntgegeben werden. Einstweilen erteilt unser Verkehrsbureau nähere Auskunft. (277)

Saarbrücken, den 7. Februar 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 93 J für Eisen und Stahl usw. (Seite 29 des Nachtrags 5) wird bis auf Widerruf, längstens bis 14. Februar 1918 verlängert.

Altona, den 8. Februar 1917. (276)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Druckfehlerberichtigung.

Auf den S. 12/13 und 16/17 des Tarifnachtrags VI werden die bei dem Stationsnamen Rastenberg (Thür.) angebrachten Zeichen *) und §) sowie die zu letzterem Zeichen gehörige Fußnote gestrichen.

Dresden, am 9. Februar 1917. (281)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Vom 15. Februar 1917 ab werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 Annaberg (Oberschlesien), Bischofsburg und Schloß Holte als Empfangsstationen aufgenommen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 8. Februar 1917. (285)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - Bayerischer Güterverkehr.

Ab 15. Februar 1917 wird die bayerische Station Weiherhammer in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe einbezogen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 7. Februar 1917. (272)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die Gültigkeit des im Nachtrag V, Seite 27 unter 36 enthaltenen Ausnahmetarifs 93 (Eisen und Stahl zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet) wird bis 14. Februar 1918 verlängert.

Breslau, den 10. Februar 1917. (284)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II vom 15. Mai 1912. Ergänzung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 1916.

In den vom 1. März 1917 geltenden Frachtsätzen des Nachtrags III zum obengenannten Tarif sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.

Breslau, den 9. Februar 1917. (283)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Gapel der Brandenburgischen Städtebahn in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 10. Februar 1917. (282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen). Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

In der Kundmachung (95) in der Nr. 6 dieses Blattes vom 20. Januar 1917 (Seite 47) sind unter „zu a) bis c)“ die Worte „und der österreichische Kriegszuschlag“ zu streichen.

Wien, am 6. Februar 1917. (274)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

In der Kundmachung (94) in der Nr. 6 dieses Blattes vom 20. Januar 1917 (Seite 47) sind die Worte „und des österreichischen Kriegszuschlages“ zu streichen.

Wien, am 6. Februar 1917. (275)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

a) Drahtbürsten, Kreuzhauen, Stopfhauen, Reserve - Stahl - Stopfer, Krauthauen, Schaufeln aus Gußstahl, Irwinbohrer, Spaten, hölzerne Schneeschaufeln, Holzäxte, Gleishebeböcke, Gleishebewinden;
b) Kohlenlöffel, Trinkbecher, Trinkgläser, Schöpfkellen, Seifennäpfe, Porzellannäpfchen mit Schwamm (Anfeuchter), Kohleneimer, Kohlenkasten;
c) Signallaternen für Stationsbeamte, Laternen für das Bahnbewachungspersonal, Handsignallaternen für Lichtpatronen;
d) Oberwagenlaternen, Schlußlaternen, Wasserstandslaternen, Kugellaternen für Lichtpatronen, Signallaternen für Lokomotiven;
e) Waschbecken, Eimer aus verzinktem Eisenblech, Ölkannen, Wasserkannen, Handbeile, Handhämmer, Nagelhämmer, Niethämmer, Feilkloben, Maßstäbe, Zangen, Sägen, Metallsägebogen, Sägeblätter für Metallsägen, Randschaufeln, Schraubenzieher, Ziehmesser

sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 70 Pf. zu a, b, e und 50 Pf. zu c und d in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **15. März d. J., vormittags 10 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße Nr. 1—10, geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. April 1917. (280)

Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung

der Lieferung von Werkstatts-Materialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1917 (I. Halbjahr), und zwar:

A. 244 550 m nahtlose Siederöhren, 31 600 m nahtlose Siederohr-Anschweißenden, 12 200 m nahtlose Rauchröhren, 73 570 m nahtlose Leitungsröhren.
B. 3480 Stück Pufferunterlagsplatten, 210 Stück Zughakenführungen, 4205 Stück Zugstangenmuffen.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 28. Februar 1917 zu A vormittags 11 Uhr, zu B vormittags 11¾ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 *M* 10 *₰* zu A, 80 *₰* zu B bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 24. März 1917.

Hannover, den 9. Februar 1917. (286)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 14. | 17. Februar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Taxzuschläge der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen at, wie bereits in Nr. 11 S. 90 d. Ztg. angekündigt, arem Verwaltungsrat eine Vorlage über die Neugestalıng der am 1. Oktober 1916 zur Einführung gelangten Taxuschläge unterbreitet, die von ihm in den Sitzungen vom . und 10. Februar 1917 durchberaten und genehmigt worden it und gemäß Bundesratsbeschluß am 1. März in Kraft tritt. m Personenverkehr bleiben die gewöhnlichen Karten einacher Fahrt im Fahrgeldbetrag unter 50 Rappen zuschlagsrei; für Fahrgeldbeträge von 50—95 Rappen wird ein Zuchlag von 5 Rappen erhoben. Bei allen andern Fahrtausreisen des Personenverkehrs bleiben Beträge unter 50 Rapen ebenfalls zuschlagsfrei; für solche von 50—95 Rappen eträgt der Zuschlag 10 Rappen. Fahrgeldbeträge von einem ranken und mehr unterliegen einem Zuschlag, dessen Höhe ir gewöhnliche Fahrkarten einfacher Fahrt für jeden vollen ranken Fahrgeldbetrag 10 Rappen beträgt, für alle anderen ahlenden Ausweise des Personenverkehrs mit Ausnahme der uschlagsfrei bleibenden Ausweise für inländische Arme, für us dem Ausland heimkehrende mittellose Schweizer und für eimreisende mittellose Ausländer auf 20 Rappen festgesetzt st. Bruchteile von Franken bleiben bei der Ermittlung des uschlagsbetrages unberücksichtigt. — Für den Gepäck-, Exreßgut- und Tierverkehr werden folgende Zuschläge eroben: Auf Frachtbeträge von 25 bis 95 Rappen 10 Rappen, uf Frachtbeträge von einem Franken und darüber für jeden anzen Franken 20 Rappen. Im Güterverkehr betragen die uschläge: 10 Rappen für 100 kg Eilstückgut, 5 Rappen für 00 kg Frachtstückgut, 4 Rappen für 100 kg in halben Wagenadungen (zu 5 t) und 3 Rappen für 100 kg in ganzen Wagenadungen (zu 10 t). Die Generaldirektion wird außerdem em Verwaltungsrat Vorschläge einreichen über die Durchihrung dauernder Tarifmaßnahmen und die hierfür notwenigen Änderungen des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 beeffend das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen. ie Vorlage enthält eine einläßliche Begründung für die otwendigkeit der ergriffenen Maßnahmen, deren Reinertrag uf ungefähr 15 Millionen Franken geschätzt wird. Zunächst wird darauf hingewiesen, daß der mutmaßliche Ausfall der Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1917 etwa 83 Millionen Franken betragen wird; zu seiner Verzinsung und Tilgung innerhalb 30 Jahren sei eine jährliche Aufwendung von 5½ Millionen erforderlich. Für Gehalts- und Lohnerhöhungen und außerordentliche Einlagen in die Hilfskasse seien für jedes der Jahre 1917 und 1918 sieben Millionen erforderlich; zur Verteuerung der Arbeitskräfte und des Rohmaterials träten erhöhte Aufwendungen für Wohlfahrtseinrichtungen. Demnach bedängen die vermehrten Betriebsausgaben der Bundesbahnen auch bei befriedigender Verkehrsentwicklung nach dem Kriege jährlich mindestens 15 Millionen Franken Mehreinnahmen zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes.

Die Zusammensetzung des Ertrages der vorgeschlagenen Maßnahmen ergibt das folgende Bild: Einfache Fahrkarten 1 Million, übrige Fahrtausweise des Personenverkehrs 7,2 Millionen, Gepäck- und Expreßgut 1,3 Millionen, Tierverkehr 0,5 Millionen, Güterverkehr 6 Millionen, zusammen 16 Millionen, wovon eine Million für Verkehrsrückgang und Abwanderung wegfällt.

Die Maßnahmen der Verwaltung, die eine erhebliche Mehrbelastung des Verkehrs mit sich bringen, sind im allgemeinen günstig aufgenommen worden, da sich die Verkehrskreise der Notwendigkeit ihrer Ergreifung nicht verschließen konnten. Dagegen wurde in der Presse von fachmännischer Seite übereinstimmend die Auffassung vertreten, daß der Ausfall infolge Verkehrsrückgang und Abwanderung (von der zweiten in die dritte Wagenklasse) viel beträchtlicher sein werde, als die Leitung der Bundesbahnen annimmt. In der Tat ist die Belastung vor allem für die Rückfahrkarten und die Landeskarten sehr bedeutend, da die Preisansätze für beide erst vor kurzer Zeit nicht unbedeutend erhöht worden sind. Als Beispiel für das Ausmaß der Erhöhung seien die Preise der Landeskarten, wie sie vor dem 1. Mai 1916 bestanden und nach dem 1. März 1917 erhoben werden, einander vergleichend gegenübergestellt:

Fahrpreise in Franken.

Gültigkeitsdauer	I. Kl. (alt)	I. Kl. neu	II. Kl. (alt)	II. Kl. neu	III. Kl. (alt)	III. Kl. neu
15 Tage	(100)	135	(70)	100	(50)	70
30 „	(150)	205	(105)	145	(75)	105
45 „	(200)	265	(140)	190	(100)	130
3 Monate	(320)	435	(225)	310	(160)	220
6 „	(510)	675	(360)	475	(255)	340
12 „	(800)	1060	(560)	745	(400)	530
12 „ : 2 Personen	(1070)	1420	(750)	1000	(535)	710

Daß sich die leitenden Kreise der Schweizerischen Bundesbahnen seit Jahren mit der Frage der völligen Abschaffung der Rückfahrkarten beschäftigen, hat den Anstoß zu der Auffassung gegeben, daß diese Frage anläßlich der neuen Taxvorlage endgültig in zustimmendem Sinne hätte entschieden werden sollen. Ebenso ist die Anregung gemacht worden, mit der Einführung der Schnellzugszuschläge nicht länger zu warten. Der erstgenannte Vorschlag ging von der Tatsache aus, daß schon die gegenwärtigen Ansätze der gewöhnlichen Ausweise einfacher Fahrt sehr hoch sind und es daher angezeigt gewesen wäre, bei ihnen die Erhebung eines Zuschlages zu unterlassen. Tatsächlich entsprechen die erhöhten Ansätze für Hin- und Rückfahrt ungefähr dem doppelten Betrag der bisherigen für einfache Fahrt. Ohne Erhöhung der letzteren wäre also die Beibehaltung der Rückfahrkarten gegenstandslos geworden. Das wurde absichtlich vermieden, — und daher eine Erhöhung eingeführt — weil die leitenden Kreise der Bundesbahnen der Auffassung sind, daß eine Lösung dieser Fragen nicht mit Maßnahmen vorübergehender Natur zu verbinden sei, sondern anläßlich der angekündigten Umänderung des Tarifgesetzes von 1901, die sich als dauernde Maßnahme darstellt, zu erfolgen habe. Aus dem nämlichen Grund ist die Einführung der Schnellzugszuschläge verschoben worden.

Bei den gegebenen Verhältnissen wird die in Aussicht stehende Abschaffung der Rückfahrkarten wahrscheinlich dergestalt erfolgen, daß die bisherigen Ansätze der einfachen Fahrt in den unteren Wagenklassen etwas herabgesetzt werden, worauf die Rückfahrkarten ausgemerzt werden. Hinsichtlich der Schnellzugszuschläge, gegen welche sich indessen in den nichtamtlichen Verkehrskreisen ein starker Widerstand geltend macht, erscheint die Übertragung der in Deutschland geltenden Ordnung unter Anpassung an die veränderten Verhältnisse als gegeben; möglicherweise wird die Frage der allerdings in noch höherm Maße unbeliebten Einführung der Bahnsteigsperre mit derjenigen der Schnellzugszuschläge in Verbindung gebracht werden.

Für den Güterverkehr wurden bei der Ausarbeitung der Vorlage verschiedene Arten der Zuschlagsbemessung i Erwägung gezogen, nämlich diejenige auf Grund des Ge wichtes, ohne Rücksicht auf Entfernung und Frachtbetra oder diejenige auf Grund des Wertes oder des Frachtbetrage der Ware und endlich diejenige auf Grund des Gewichte unter Berücksichtigung der Beförderungslänge und de Frachtbetrages. An Hand ihrer Berechnung entschied sich di Leitung der Bundesbahnen dafür, wie bisher den Zuschla ausschließlich auf Grund des Gewichtes, ohne Rücksicht au Entfernung und Frachtbetrag festzustellen und zu erhebe gleichzeitig jedoch die seit dem 1. Oktober 1916 in Geltun stehenden Ansätze zu erhöhen. Dabei entschied man sic wie aus den Eingangs dargestellten Ansätzen hervorgeht, fü eine weitgehende Abstufung, welche nicht nur den höchste Ertrag bringt, sondern auch gleichzeitig als gerechtes Lastenverteilung angesehen wird.

Im zweiten Teil ihrer Vorlage weist die Generaldirektio darauf hin, daß sie bald ins einzelne gehende Vorschläge übe die Revision des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 einbringe werde. Hinsichtlich des Personenverkehrs kommen hierb vor allem die schon erwähnten Fragen der Abschaffung de Rückfahrkarten und der Einführung von Schnellzugszuschlä gen in Frage. Für den Güterverkehr steht die Erhöhung de Frachtgebühren für mit Schnellzügen befördertes Eilgut (fü Stückgut) in Frage. Hier wird auch die längst dringlich Frage der Entlastung des Schnellzugsverkehrs von der Güte und Postbeförderung so oder anders gelöst werden müssen.

Nach dem Erscheinen der angekündigten Vorlage soll a dieser Stelle auf sie zurückgekommen werden. Heute scho läßt sich sagen, daß sie gegenüber der jetzigen Vorlage b Neuordnung der Taxzuschläge zwar Verschiebungen in de Belastung bringen wird, daß dagegen der Gesamtertrag m der gleichen Summe zur Einsetzung gelangt. Für den mein Erachtens wahrscheinlichen Fall, daß der Reinertrag der jet ergriffenen Maßnahmen hinter den Erwartungen zurückbleib ist anzunehmen, daß der Rohertrag der sie im Tarifgesetz e setzenden Maßnahmen von vornherein so gesteigert wird, da der Reinertrag den jetzigen Erwartungen entspricht. Ei solche Steigerung hängt in ihrem Ausmaß sehr wesen lich von der künftigen Preisgestaltung der Rohmaterialie insbesondere der Kohle, ab; in ihrer Richtung ist s durch die Erhöhungen der Preisansätze gegeben, welche a denjenigen der ausländischen Bahnen zur Einführung gela gen, die zu den Bundesbahnen in einem Wettbewerbsverhäl nis stehen.

Die Anwendung der erhöhten Taxzuschläge auch auf d privaten Transportanstalten ergibt sich ohne weiteres a dem Vorhandensein direkter Tarife im Verkehr zwische diesen mit den Bundesbahnen und über diese.

Miller, Luzern.

Einiges von den Eisenbahnen im besetzten Osten.

Von Ober-Regierungsrat a. D. Dr. Firnhaber.

In den Nummern 97 bis 100 des Jahrgangs 1915 dieser Zeitung hat deren Herausgeber die Beobachtungen veröffentlicht, die er bei einer mit Genehmigung des Herrn Chefs des Feldeisenbahnwesens ausgeführten Bereisung eines Teiles des besetzten Belgiens gemacht hatte. Dies regte bei mir den Wunsch an, die Eisenbahnen des besetzten Ostens insbesondere Polens, zu bereisen und die Ergebnisse meiner Reise in ähnlicher Weise den Lesern der Vereinszeitung mitzuteilen. Auf Antrag der Schriftleitung genehmigte der Herr Chef des Feldeisenbahnwesens auch meine Reise und ermächtigte die Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau, mir Gelegenheit zu geben, den Militärbetrieb der Eisenbahnen des besetzten östlichen Gebietes kennen zu lernen und einen Einblick in die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse Polens zu gewinnen. Die Reise habe ich in der Zeit vom 28. Juli bis 10. August v. J. ausgeführt.

Als ich am 28. Juli auf Bahnhof Friedrichstraße den Nachtschnellzug nach dem Osten bestieg, stand auf dem Richtung schild des Wagens die Inschrift: „Von Berlin über Schneid mühl-Thorn-Warschau nach Brest Litowsk." Ein Stüc Kriegsgeschichte, zugleich ein Hinweis auf die großartige Leistungen der deutschen Militäreisenbahnverwaltung. Vi weiter als in Friedenszeiten verkehren im Kriege direkt D-Züge über Polen hinaus bis tief nach Rußland hinei selbst nach Baranowitschi und darüber hinaus! Am andere Morgen weckte mich leises Klopfen an die Tür meines Schla abteils. Wir waren in Thorn und ein höflicher Feldgendar verlangte die Pässe, die man in Alexandrowo zurückerhalte würde. Dort erledigten sich die Grenzförmlichkeiten ziemlic schnell unter höflicher Behandlung seitens des Militä personals, und dann dampfte der D-Zug in die polnisch Ebene hinein.

I.

Die Eisenbahn, auf der wir fuhren, ist eine der älteste Rußlands. Im Jahre 1838 beschloß die Regierung auf Anr

ıng des Gouverneurs der Polnischen Bank, Grafen Lubienski, .e vom Statthalter von Polen Fürsten Paschkiewitsch von rivan befürwortet worden war, der Bau einer Eisenbahn on Warschau bis zur österreichischen Grenze im Wege der onzessionserteilung bei 4%iger Zinsgewähr sicher zu stellen. ie auf dieser Grundlage gebildete Aktiengesellschaft vermochte jedoch ihre Aktien nicht unterzubringen, und die Reıerung sah sich genötigt, 1842 die Bahn zum Staatsbau zu pernehmen und die Gesellschaft für ihre gehabten Auslagen ı entschädigen. Die Spurbreite der Bahn wurde auf 1,435 m estgesetzt, die Bahn ist damit die einzige normalspurige ahn Rußlands geblieben, das sich bekanntlich für seine päteren Eisenbahnen zur Spurweite von 1,524 m entschloß. ie erste Teilstrecke Warschau-Grodzisk wurde 1845 und die anze Linie bis zum Anschluß an das österreichische Bahnetz nebst Seitenlinie Skiernievice-Lowitsch in den Jahren 347/48 eröffnet. Der zunächst staatlich geführte Betrieb atte nicht den erwünschten Erfolg, sodaß sich die Regierung ıtschloß, die Warschau-Wiener Bahn 1857 an eine Unterehmerverbindung abzutreten. Diese gründete zwei Aktienesellschaften, die eine für die Bahn Warschau-östereichische Grenze (Wien), die den Bau der Bahn Sombkowice osnowice zum Anschluß an das oberschlesische Bahnnetz pernahm (eröffnet 1859), die andere für eine Bahn nach der reußischen Grenze, Warschau-Bromberg, deren Linie Lowiczlexandrowo 1862 eröffnet wurde. Im Jahre 1890 wurden eide mit günstigeren Ergebnissen arbeitenden Gesellschaften ı einer neuen Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft verchmolzen. Der Übergang Rußlands zum Staatsbahnsystem eranlaßte die Regierung, die Verstaatlichung auch der W.-W.-ahn vor Ablauf der ausbedungenen Frist in die Wege zu iten; es waren vorwiegend nur Gründe der Landesverteigung, die ihn trotz aller in der Duma vom Ministerpräsienten Kokowzow gesprochenen schönen Worte dazu veranßten. Am 1. Januar 1912 ging die W.-W.-Bahn auf den aat über, der grade aus militärischen Gründen erforderliche mbau der Bahn auf die russische Breitspur hatte aber bei usbruch des Krieges noch nicht begonnen. Hierdurch ist er deutschen Heeresverwaltung ein großer Vorteil erwachsen. a die Russen den größten Teil ihres rollenden Eisenbahnıhrparks in Sicherheit gebracht hatten, bedurfte es der Zuıhr deutscher Betriebsmittel und für sie, sowie für die aus eutschland kommenden Heereszüge aller Art war die normalpurige Eisenbahn Erfordernis. Die deutsche Heereseisenahnverwaltung hat nun nicht nur alle im Wechsel der Kriegsreignisse zerstörten Linien der alten Warschau-Wiener Bahn ieder leistungsfähig hergestellt, sondern sie hat beim Vorringen der Heere auch alle breit(russisch)spurigen Gleise, oweit es das Bedürfnis erforderte, durch Umnageln der chienen auf Normalspur gebracht und dadurch ganz Hervoragendes geleistet. Dies gilt auch namentlich von der Warchau-Kalischer Linie, deren Bau der W.-W.-Bahn auf Anegung der Regierung im Jahre 1900 in russischer Spurweite enehmigt worden war und zwar in der Länge von 250 Werst on Warschau über Sochatschew-Lowicz-Lodz bis Kalisch nd zur preußischen Grenze bei Skalmierschütz nebst Verindungsbahn in Warschau mit der Gürtellinie der Weichselahnen. Die Bahn wurde im Oktober 1902 fertiggestellt, die röffnung für den regelmäßigen Betrieb bis Kalisch erfolgte m 1. (13.) April 1903. Wegen Fortsetzung nach Preußen am erst 1906 eine Einigung zwischen den beiden Staaten ıstande und der Bau wurde dann bis zur preußischen Grenze ı Ende geführt. In den folgenden Jahren wurden noch einige leinere Anschlußbahnen gebaut, so daß die Gesamtlänge der V.-W.-Bahn 716 Werst = 763,8 km betragen hat. Erwähnen öchte ich noch, daß die W.-W.-Eisenbahngesellschaft dem 'erein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehört hat, und aß bei der Verstaatlichung ihr Austritt aus dem Verein nicht rklärt worden ist. Seit Kriegsbeginn hat aber jeder Gechäftsverkehr des Vereins mit der Bahn aufgehört und ihre litgliedschaft wird, ebenso wie neuerdings diejenige der ruıänischen Staatseisenbahnen als ruhend angesehen *). Das chließt natürlich nicht aus, daß die jetzt den Betrieb leitende lilitäreisenbahnverwaltung mit den anschließenden deutschen nd österreichischen Eisenbahnverwaltungen Verkehrsbezieungen unterhält. Zurzeit stehen die gesamten Linien der hemaligen W.-W.-Bahn unter deutscher Verwaltung, auch oweit sie durch das sog. österreichische Interessengebiet ühren, d. h. zwischen den Stationen Baby und Ruduiki. Auf ieser Strecke sind die Stationen Petrikau und Nowo-Radomsk ie bedeutendsten. Das österreichische nach Vereinbarung eider Staaten festgestellte Interessengebiet reicht bis dicht n Tschenstochau heran, wo die Züge der k. und k. Heeresahn in Richtung Kielce beginnen und endigen. Übrigens ist die Strecke Pr. Herby-Tschenstochau-Kielce Privatbahn. Zwischen den beiden erstgenannten Stationen liegt der auch heute viel besuchte Luftkurort Ostrowy.

Doch nun zurück nach Alexandrowo. Der Bahnhof ist, wie die meisten Grenzbahnhöfe angelegt und bietet nichts Besonderes. Ein Speisewagen war in den Zug eingestellt worden, in dem nach der Nachtfahrt die Lebensgeister willkommene Erfrischung fanden. Die Bahn ist zweigleisig. Auf der Strecke und teilweise auf den Bahnhöfen wird an den Gleisen gearbeitet, die Signalanlagen sind vielfach noch im Ausbau begriffen, Läutewerke konnte ich nicht wahrnehmen. Die Bahnhöfe sind militärisch besetzt, der Dienst wird teils durch feldgrau uniformierte, teils durch deutsche Beamte in Eisenbahneruniform wahrgenommen. Die Bahn durchfährt ein hochentwickeltes fruchtbares Gebiet, in dem die Ernte des Schnitters harrte. Sie berührt Wloclawetz, wo am 13. bis 14. November 1914 Mackensen den rechten Flügel der Russen schlug und wo das ausgedehnte Kleinbahnnetz beginnt, das sich durch fruchtbares Land zur Warthe hinzieht. Ich werde darauf noch zurückkommen. In diesem Gebiete befinden sich Zichorien- und Zuckerfabriken, die den Betrieb wieder aufgenommen haben. In Wloclawetz ist eine Zellstoffabrik größten Umfangs erwähnenswert, freilich ohne Bahnanschluß. Überhaupt hatte Polen schon vor dem Kriege eine hochentwickelte Industrie, zu der das wenig entwickelte Eisenbahnnetz in keinem Verhältnisse stand und es ist begreiflich, wenn man jetzt langgehegte Eisenbahnwünsche wieder geltend macht und mit neuen hervortritt. Einiges darüber später. Über die Kreisstadt Kutno und über Lowitsch, wo die direkte Bahn Warschau-Lodz-Kalisch gekreuzt wird und das einen Nord- und einen Südbahnhof besitzt, gelangt der Zug nach Skiernievice, dessen vergoldete Kirchenkuppeln aus der Ferne herüberleuchten. Der Ort wurde weiteren Kreisen bekannt durch die Zusammenkunft der Kaiser von Deutschland, Österreich und Rußland, die vom 15. bis 17. September 1884 im kaiserlichen Lustschloß stattfand. Jetzt ist das stattliche Empfangsgebäude ausgebrannt, nur notdürftig für Betriebszwecke wieder hergerichtet. In Skiernievice ist der Anschluß an die Bahn Warschau-österreichische Grenze, die wir nun bis Warschau verfolgen. Beim Einmarsch der deutschen Truppen war die Bahn von Grodzisk ab dreigleisig, heute ist sie es von Pruschkow bis Warschau, das dritte Gleis dient als Gütergleise. In Pruschkow besaß die Warschau-Wiener, später Staatsbahn, große Lokomotiv- und Wagenausbesserungswerkstätten, der Krieg hat sie völlig zerstört, nur das Verwaltungsgebäude, ein gelber Backsteinbau, blieb erhalten. In Grodzisk ist eine Dampfmühle im Betriebe, während die Fabriken Pruschkows stilliegen. Zu erwähnen sind noch die bedeutenden Waldungen, die sich bei Skiernievice an der Rawka entlangziehen. An dieser sieht man noch Überreste der starken Stellungen der Russen rechtsufrig. Bei Shirardow, zwei Stationen östlich Skiernievice, sieht man die Trümmer der von den Russen in sinnloser Wut zerstörten großen Fabrik von Hille und Dietrich, die einst 8000 Arbeiter beschäftigte und deren Leinenerzeugnisse einen ähnlichen Ruf wie diejenigen von Landeshut und Bielefeld besaßen. Die Fabrik hatte bis zum Abzuge der Russen für Lazarettbedürfnisse gearbeitet. Je mehr man sich Warschau nähert, desto mehr zeigen sich die durch Landhäuser stark wechselnden Geschmacks ausgezeichneten Sommerfrischen der Bewohner Warschaus, die im Allgemeinen gut erhalten, vielleicht schon wiederhergestellt sind. An dem ausgedehnten Warschauer Vorbahnhof vorbei läuft der Zug in den langgestreckten Warschau-Wiener Bahnhof ein.

Über die Warschauer Bahnhöfe werde ich später im Zusammenhange berichten.

II.

Bald nach meiner Ankunft in Warschau begab ich mich zur Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen, Novy Swiat 14. Militärposten verlangten Ausweis. Die Generaldirektion ist in einem großen, zimmerreichen Gebäude untergebracht, das früher einer russischen Oberrechnungsbehörde gedient haben soll. Den Zwecken der Eisenbahnverwaltung mußte es durch mancherlei Umbauten im Innern angepaßt werden und macht einen ziemlich unfertigen Eindruck, bietet aber Raum genug. Auch eine behagliche Erholungs- und Speiseanstalt ist geschaffen, in der die Offiziere und Beamten für mäßiges Geld gute Verpflegung finden. Diese den heimischen Offizierkasinos nachgebildete Einrichtung habe ich auch an andern Orten, stets in tadelloser Gestalt gefunden. Sie ist schon aus dem Grunde erwünscht und erforderlich, weil die zu bewältigende Arbeitsmasse den durch Zersplitterung der Beamten behufs Verpflegung außerhalb der Dienststelle entstehenden Zeitverlust nur schwer verträgt.

Der Präsident der Militär-Generaldirektion, Oberstleutnant Kersten, empfing mich sehr liebenswürdig und teilte mir mit, daß er den Regierungsrat Minten ersucht habe, die mir wün-

*) Kürzlich ist die Mitgliedschaft der letzteren im Verein ls erloschen erklärt. Die Schriftl.

schenswerte Auskunft zu erteilen. Diese ist mir denn auch von ihm und von den übrigen Herren der Generaldirektion, die ich darum anging, nicht minder von den betreffenden Herren der Militäreisenbahndirektion 4, in entgegenkommendster Weise erteilt worden. Der Kommandeur der letzteren, k. b. Major von Ruef, empfing mich ebenfalls sehr freundlich und gab mir den Regierungsbaumeister Claus als Führer über die Warschauer Bahnhöfe bei, der seines Amtes in belehrendster Weise waltete. Allen Herren möchte ich auch an dieser Stelle den wärmsten Dank aussprechen. Ich konnte wahrnehmen, welche Arbeitslast auf ihren Schultern ruht und muß es geradezu als eine Art liebenswürdigster Selbstverleugnung bezeichnen, daß sie mir trotzdem noch Zeitopfer gebracht haben.

Über die Gestaltung der Militäreisenbahnverwaltung ist im allgemeinen dasselbe zu sagen, was in der eingangs erwähnten Nr. 97 Jahrg. 1915 d. Z. über die Kriegsverwaltung der belgischen Eisenbahnen gesagt worden ist. An der Spitze steht die Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau. Sie ist in Abteilungen gegliedert für die rein militärischen, Personal-, Verkehrs-, Finanzangelegenheiten, sowie für die technischen und Betriebsfächer. Die Vorstände sind teils Stabsoffiziere, teils höhere Eisenbahntechniker und Verwaltungsbeamte, denen die erforderlichen Dezernenten beigeordnet sind. Auch hier haben, wie in Belgien, die deutschen Eisenbahnverwaltungen in erheblichem Umfange Beamte abgegeben. Ursprünglich, d. h. nach Besetzung des westlichen Polens, hatte die Eisenbahndirektion Kattowitz Verwaltung und Betrieb der besetzten Bahnen geführt. Die Eisenbahnstrecken Sosnowice-Skiernievice, Koljuschki-Lodz, Herby-Tschenstochau-Kielce, Sosnowice-Kielce-Radom und Bsin-Ostrowice sind vom Anfang August 1914 bis Mitte Januar 1915 zeitweise, d. h. je nach der militärischen Lage, von der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz verwaltet woren. An ihre Stelle trat im Januar 1915 die Linienkommandantur Lodz, der der ganze Eisenbahnverwaltungsdienst übertragen war, soweit die Strekken nicht der k. u. k. Heeresbahn unterstellt wurden. Ende September 1915 wurde die Linienkommandantur Lodz aufgelöst und ihre Geschäfte gingen auf die neuerrichtete Militäreisenbahndirektion 4 in Warschau über, gleichzeitig wurden die Militäreisenbahndirektionen 5 in Wilna, 6 in Brest-Litowsk (Litauisch Brest) und 8 in Schaulen errichtet. Auch wurde zur Sicherung der Einheitlichkeit der Verwaltung der deutsche Eisenbahnverwaltungsrat der russischen Eisenbahnen unter dem Vorsitze des Geheimen Oberbaurats Krause gegründet. Aus dem Verwaltungsrate ist im Februar 1916 die Militär-Eisenbahn-Generaldirektion Warschau entstanden, in die der Verwaltungsrat übernommen ist. Linienkommandanturen gibt es jetzt im besetzten Osten nicht mehr.

Den Militäreisenbahndirektionen unterstehen Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter, der Direktion 5 außerdem 3 militärische Betriebsabteilungen, der Direktion 8 desgleichen 4. Außerdem bestehen militärische Eisenbahnbauabteilungen sowie Feldbahnbau- und Betriebskommandos. Der Werkstättendienst ist in der Entwicklung begriffen, die Russen hatten vor ihrem Abzuge die Werkstätten zerstört. In Krosniowice, westlich der Bahn nach Alexandrowo, ist für das nach der deutschen Grenze zu betriebene Schmalspurnetz ein besonderes Eisenbahnbetriebsamt bestellt. Viele dieser Schmalspurbahnen sind durch Ausbau militärischer Feldbahnen entstanden und es ist bewundernswert, wie hier ein nutzbringendes Friedenswerk geschaffen worden ist. Die gesamten Schmalspurbahnen im besetzten Osten umfassen etwa 700 km.

Über den Umfang der Militäreisenbahndirektionen geben folgende Zahlen Aufschluß: Militäreisenbahndirektion 4 = 14,1 km dreigleisig, 765 km zweigleisig und 864,4 km eingleisig. Die Angaben über die Mehrgleisigkeit der Strecken sind nur annähernd, weil weitere zweite Gleise gebaut werden. Militäreisenbahndirektion 5 = 527,6 km zweigleisig und 413,8 km eingleisig; Militäreisenbahndirektion 6 = 912,7 km zweigleisig und 330 km eingleisig, Militär-Eisenbahndirektion 8 52 km zweigleisig und 590 km eingleisig.

Die Bahnen Polens im engeren Sinne, soweit es dem deutschen Einflusse untersteht, bilden im großen und ganzen den Bezirk der Militäreisenbahndirektion 4 Warschau, die zum österreichischen Einflußgebiet (Interessensphäre) gehörenden Eisenbahnen unterstehen der Verwaltung der k. u. k. Heeresbahn. Bekanntlich haben Deutschland und Österreich sich vorläufig in die Verwaltung Polens geteilt. Die Hauptstadt des österreichischen Teiles ist Lublin.

Wie die Oberbeamten der Direktionen und Ämter, so ist auch das Bureau und Streckenpersonal aus Deutschland herangezogen worden, soweit es nicht schon in den Militäreisenbahntruppen vorhanden war. Das russische Personal wurde von den Russen mitgeführt und deutscherseits mußten alle Dienststellen neu besetzt werden. Daß dies in so kurzer Zeit geschehen konnte, daß schon bald nach ihrem Übergang in deutsche Hände die Eisenbahnen erst den militärischen Bedürfnissen, bald auch dem öffentlichen Verkehr dienstbar gemacht werden konnten, ist ein rühmlicher Beweis für die hervorragende Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit unseres Militäreisenbahnwesens. Es würde natürlich zu weit führen, wollte ich dies im einzelnen nachweisen. Nur einige Hauptpunkte mögen und dürfen Erwähnung finden:

Als unsere Truppen in Polen einrückten, fanden sie von den Russen so gut wie alles gebrauchsunfähig gemacht. An allen Enden mußte neu aufgebaut und eingerichtet werden. Da galt es fast alles aus Deutschland herbeizuschaffen, denn abgesehen vielleicht von Holz zu Bahnschwellen und einigen Betriebsmaterialien, an denen in den größeren Städten noch Vorräte vorhanden waren, hatten die Russen mit allem gründlichst aufgeräumt. Allein die deutsche Heeresverwaltung verstand es, auch die polnische Industrie, soweit sie noch liefern konnte, ihren Zwecken dienstbar zu machen, auch selbst als Erzeugerin aufzutreten.

Als Grundlage für die erfolgreiche Durchführung der Verwaltung der besetzten feindlichen Eisenbahnen diente, wie eben angedeutet, vor allem ein durchgebildetes Personal. Alle deutschen Eisenbahnen, zunächst die an der Grenze Polens gelegenen Eisenbahndirektionen, bei denen vielfach Beamte der polnischen Sprache mächtig waren, haben Beamte für die einzelnen Dienstzweige abgegeben, technische für die Bahnunterhaltung, den Telegraphen-, Lokomotiv- und Werkstättendienst, Verwaltungsbeamte für den Betriebs-, Büro und Abfertigungsdienst. Von russischem Bahnpersonal war kaum einer zurückgeblieben oder zurückgekehrt. Dagegen werden neben deutschen Bahnarbeitern polnische Arbeiter in großem Umfange beschäftigt, auf den Güterböden, wie man mir sagte, ausschließlich. Sie sind an einer grünen Armbinde kenntlich. Die große Arbeit, die die Einführung dieses Beamten- und Arbeiterheeres in die neuen Verhältnisse verursachte, wo man auf keinerlei Unterlagen und Vorgängen fußen konnte, sondern alles neu aufbauen mußte, soll hier nur angedeutet werden. Doch die Aufgabe ist in kurzer Zeit vortrefflich gelöst worden und jetzt vollzieht sich der Eisenbahndienst im besetzten Osten so sicher, wie in der Heimat. Eine wichtige Einschränkung nur ist hier zu machen: die militärischen und politischen Rücksichten gehen allen andern vor und bedingen Abweichungen gegen die Friedensgewohnheiten, auf die ich weiter unten zu sprechen kommen werde.

Zum Zwecke der Bahnunterhaltung mußten Schienen, Weichen, Kleineisenzeug aus Deutschland beschafft werden; die vorhandenen russischen Schienen konnten übrigens bei der Verengerung der Spurweite (Umnagelung) vielfach Verwendung finden. Fast gänzlich fehlte es beim Einmarsch der deutschen Truppen an Lokomotiven und Wagen für Personen- und Güterverkehr. Die Russen hatten fast alles mitgenommen oder zerstört. Da mußten denn die deutschen Bahnen aushelfen und haben es in so reichem Maße getan, daß der recht starke Verkehr sich glatt abwickelt. Die Zahl der Wagen ist groß, neuerdings beginnt die Militär-Generaldirektion sich einen eigenen Lokomotiv- und Wagenpark heranzubilden, wie er für den Bezirk der Militär-Generaldirektion Brüssel schon länger besteht, wo allerdings durch Erbeutung großer Bestände die Verhältnisse wesentlich günstiger liegen. Für den inneren Wagendienst, d. h. die Verteilung der Wagen besteht ein Wagenbüro, wie in der Heimat.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn - Verkehrsordnung.** Auf Grund des § 2, Abs. (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 7. d. M. für die Dauer des Krieges folgende Änderung zu § 63, Abs. (6) und § 80, Abs. (6) dieser Ordnung verfügt: „Für Sonn- und Festtage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist (die Entladefrist) schon am Tage vorher abgelaufen ist." — Diese Verfügung ist in Nr. 26 des Reichs-Gesetzblattes vom 12. d. M. veröffentlicht.

— **Verkehrseinschränkungen.** Laut Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin sind vom 14. d. M. an weitere Zugverbindungen Berlins mit Stuttgart, Leipzig, Posen, Cöln, Altona, Hannover und Magdeburg bzw. Aachen eingestellt. Dagegen werden einige Zugverbindungen nach Schlesien, die wegfallen sollten, zunächst noch aufrecht erhalten.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Auf der Tagesordnung über ie am 22. März in Berlin stattfindende 46. Sitzung des für die ezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und tettin eingesetzten Bezirkseisenbahnrats stehen u. a. folgende eratungsgegenstände:

Prüfung, ob nachfolgende Tarife beseitigt werden können:

1. Rohstofftarif [illegible] derer Teil: Nr. 2 a für Kies nach erlin und Vororten.

2. Holztarife: Nr. S 13 c für Grubenhölzer (Choks) zur usfuhr über See nach außerdeutschen Ländern von Stationen er Bezirke Danzig und Stettin nach Danzig und Kolberg.

3. Steine usw.: Nr. 5 a für gebrannte Steine usw. nach erlin und Vororten.

4. Blei und Zink: Nr. 13 a für Rohblei, Fabrikat aus Rohlei usw. von schlesischen Erzeugungsstätten nach Berlin nd Ostseehäfen; Nr. 13 b für Zink, Zinkblech usw. von schleischen Erzeugungsstätten nach Berlin und Ostseehäfen; r. 13 c für Rohblei, Fabrikate aus Rohblei usw. und Zink, inkblech usw. von rheinisch-westfälischen Erzeugungsstätten nach Berlin; Nr. S 8 für Rohblei, Fabrikate aus Rohlei usw. und Zink, Zinkblech usw. von schlesischen und rheiisch-westfälischen Erzeugungsstätten zum Ortsverbrauch in en Hafenplätzen; Nr. S 8 a für Rohblei, Fabrikate aus Rohlei usw. und Zink, Zinkblech usw. von schlesischen Erzeungsstätten nach Seehäfen zur Verschiffung seewärts; r. S 8 c für Rohblei und Zink, roh und raffiniert, von den rzeugungsstätten zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen ändern.

— **Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth.** Das Unternehmen ie älteste Eisenbahn Deutschlands, bleibt auch für das Jahr 916 dividendenlos. Einschließlich 774 ℳ (i. V. 0) Gewinnortrag betrugen die Einnahmen 448 567 ℳ (354 542 ℳ) und die usgaben 437 511 ℳ (353 768 ℳ). Mithin verbleibt ein Überchuß von 11 055 ℳ (774 ℳ), der nach Vorschlag der Verwalung und Beschluß der Hauptversammlung auf neue Rechnung orgetragen wird. Die Verwaltung erhofft von einer am . Oktober v. J. in Kraft gesetzten Erhöhung der Tarife eine erbesserung der Einnahmen, die es ermöglichen würde, nach intritt regelmäßiger Verhältnisse die Betriebs- und Materialrneuerungen vorzunehmen, die durch die Ungunst der Zeiten o lange zurückgestellt werden mußten.

— **Beschränkung des Sportverkehrs in Baden.** Die badische isenbahnverwaltung wies kürzlich in einer amtlichen Notiz es Staatsanzeigers darauf hin, daß Sport- und sonstige Vernügungsausflüge dem Ernst der heutigen Zeit nicht entprächen und daher möglichst zu unterlassen seien. Die Mitahme von Sportgeräten wie Schneeschuhen, Rodelschlitten nd dergl. in Personenwagen wird über die Dauer des Kriegs icht mehr geduldet; die bisherige Übung, besondere Abteile der gar Wagen für die Sportleute frei zu halten oder Ergänzungszüge zu fahren, ist beseitigt.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 16. anuar 1917 unter dem Vorsitz Sr. Exzellenz des Ministerialirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung wurden ach Erledigung des geschäftlichen Teils zwei Vorträge gealten. Regierungsbaumeister Dr.-Ingenieur Klug sprach ber „Flußeiserne Feuerkisten“. Wir werden den Inalt des Vortrags in einer der nächsten Nummern mitteilen. Sodann sprach Regierungsbaumeister Bardtke über lektrisches Schweißen von Gußstücken, insesondere Zylindern. Der Vortragende ging zunächst urz auf die verschiedenen Arten elektrischer Schweißung, ann auf das hier in Frage kommende Verfahren von Slawiaoff ein. Dasselbe besteht darin, daß ein elektrischer Lichtogen zwischen dem beschädigten Werkstück und einem aus leichem Material bestehenden Schmelzstab gezogen wird, woei das Werkstück an der Schweißstelle in flüssigen Zustand ersetzt und der Schmelzstab gleichzeitig herabgeschmolzen vird, dessen Material alsdann die Fehlstelle ausfüllt. Vorher vird die Bruchstelle von einer aus Graphitkohlenplatten geildeten Form umgeben.

An Lichtbildern zeigte der Vortragende alsdann eine Anahl in der Schweißanlage der Eisenbahn-Hauptwerkstatt Vittenberge ausgeführte Zylinderschweißungen, aus denen erichtlich wurde, in wie weitem Maße dadurch die Wiederhertellung beschädigter Zylinder möglich ist. Nicht allein, daß ich Sprünge zuschweißen und kleinere ausgebrochene Stücke vieder ausfüllen lassen, ist es durch diese Art der Schweißung uch möglich, abgebrochene Stücke bis zu 150 kg und darüber urch vollständig neues eingeschweißtes oder besser gesagt urch den Lichtbogen eingeschmolzenes Material zu ersetzen. Bei der gegenwärtig so schwierigen Beschaffung neuer Zyliner ist das Verfahren, ganz abgesehen von der Ersparnis an Kosten, außerordentlich wertvoll geworden, um die Ausbesseungszeiten der dringend benötigten Lokomotiven abzukürzen. Beide Vorträge fanden lebhaftes Interesse und wurden mit großem Beifall von der Versammlung aufgenommen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Regierungs- und Baurat Prior, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Cöln-Deutz, die Verwaltung des Eisenbahnbetriebsamts 2 in Cöln und dem Regierungsbaumeiser des Eisenbahnbaufachs Conradi, bisher Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 in Cöln, die Verwaltung des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Cöln Deutz übertragen. — Der Regierungs- und Baurat Hasse, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, ist gestorben.

Österreich.

— **Die Tariferhöhungen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Auch auf der Aussig-Teplitzer Bahn trat am 1. Februar der neue Gütertarif in Kraft. Der neue Lokalgütertarif, der neue Schleppbahn-Gütertarif und die neuen Tarife für den böhmischen Braunkohlenverkehr nach dem Inlande erfahren gegenüber den bisher geltenden Tarifen infolge Einrechnung der Kriegszuschläge und der Frachtsteuer eine im allgemeinen 30 %ige Erhöhung. Gleichzeitig werden auch, wie die „Boh.“ meldet, die neuen Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden eingeführt, die die gleichen Beförderungspreise und Bestimmungen enthalten wie die Tarife der Staatsbahnen. Die Personentarife erfahren einschließlich der Erhöhung der Fahrkartensteuer eine Gesamterhöhung um 30 %, während die Gepäcktarife nur um die neue, dem Staate zufallende Gepäcksteuer von 20 % erhöht werden. Die Verhandlungen über die Zuweisung des Kriegszuschlages sind noch nicht abgeschlossen. Die durch den Krieg entstandenen außergewöhnlichen Verhältnisse brachten bei der Aussig-Teplitzer Bahn einen empfindlichen Rückgang des Verkehres mit sich, ohne daß der Ausfall durch größere Militärtransporte hätte wettgemacht werden können. Die Ausgaben für die Bediensteten und Materialien sind außerordentlich angewachsen. Vorläufig scheinen Mehreinnahmen für die Zukunft lediglich aus dem Personalverkehr gesichert zu sein. Die Jahresmehreinnahmen aus dem Personenverkehr sind mit 800 000 K. bis 1 000 000 K. zu veranschlagen. Dieser Betrag reicht jedoch nicht hin zur Deckung der Personalmehrausgaben, geschweige denn zur Deckung der sachlichen Mehrkosten. Zu ihrer Deckung dürfte die Aussig-Teplitzer Bahn den ganzen Kriegszuschlag benötigen. Ganz besonders wird die Aussig-Teplitzer Bahn durch die Bestimmung getroffen, wonach die Privatbahnen auch von den zu den Frachtsätzen in fremder Währung abzufertigenden Transporten die 15 %ige Frachtsteuer abzuführen haben, ohne daß letztere in die Tarife eingerechnet oder sonstwie vom Verfrachter eingehoben werden. Die Belastung der Bahn, der bisher der Gewinn aus den Währungsunterschieden zufiel, ist bei dem großen Umfang der zu Markttarifen abzufertigenden Braunkohlensendungen sehr empfindlich und wird so lange andauern, bis die in ausländischer Währung erstellten Tarife um die Frachtsteuer auf den österreichischen und ungarischen Strecken erhöht sein werden.

— **Eine Eisenbahnlinie durch das Schweinitztal.** Die Wiener Zeitung vom 27. Januar veröffentlicht einen zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreich Sachsen geschlossenen Staatsvertrag betreffend die Herstellung einer Eisenbahnlinie durch das Schweinitztal, dessen wesentliche Bestimmung lautet: Die sächsische Regierung beabsichtigt, eine vollspurige Eisenbahn von Kupferhammer-Grünthal durch das Schweinitztal nach Deutschneudorf zu bauen und zu betreiben. Die vertragschließenden Teile stimmen darin überein, daß diese Eisenbahn zwischen den sächsischen Orten Oberneuschönberg und Hirschberg sowie an einigen weiteren Stellen im Schweinitztal in noch näher zu vereinbarender Weise über österreichisches Gebiet geführt wird. — Die sächsische Regierung wird an der geplanten Eisenbahn auf österreichischem Gebiet in der Flur Brandau eine Verkehrsstelle einrichten, die zunächst nur dem Personenverkehr dienen soll.

— **Kohlentarife und Kohlenzufuhr nach Wien.** Die „N. Fr. Pr.“ bringt nachstehende Ausführungen einer Zuschrift: „Bei der mit dem 1. Februar d. J. in Kraft tretenden 30prozentigen Tariferhöhung sollen auch die Kohlentarife in diesem Ausmaße hinaufgesetzt werden, und es entsteht die Frage, inwieweit dadurch der Verkehr mit Kohle berührt werden dürfte. Österreich ist mit seinem Reichtum an Stein- und Braunkohlenfeldern vollkommen in der Lage, den Bedarf zu befriedigen. Nur durch die anderweite Inanspruchnahme der Transportgelegenheiten kann die Kohle von den Schächten nicht in die Bahnwege geleitet und die dennoch einlangende

Kohle zugestellt werden. Namentlich in Wien wirkt diese schwierige Zustellungsmöglichkeit schwer auf die Verbraucher ein, und es fragt sich, ob hier nicht gewisse Erleichterungen im Zusammenhange mit der neuen Regulierung der Kohlentarife geschaffen werden könnten. In Wien befindet sich nur ein maßgebender Kohlenbahnhof, und zwar der Nordbahnhof. Ganz Wien ist fast ausschließlich auf diese Kohlenankunftsstelle verwiesen. Begründet ist diese Tatsache nicht nur durch die lokalen Anlagen zur Kohlenlagerung auf dem Nordbahnhofe, sondern auch durch die Tarife, die für den Nordbahnhof bis zu 20 H. für 100 kg niedriger erstellt sind als auf manchen übrigen Wiener Bahnhöfen. Dadurch entsteht die Folge, daß alle Verbraucher genötigt sind, in den für sie weit entfernten Nordbahnhof um Kohle zu senden, was für die Bewohner, zum Beispiel vom 11., 12. und 13. Bezirk, keine so leichte Aufgabe ist, namentlich bei den gegenwärtigen Fuhrwerkskalamitäten. Viele dieser Verbraucher hätten es viel näher zu dem Ost-, West-, Süd-, Nordwest- und Heiligenstädter Bahnhof, wo auch Ablagerungsstellen für Kohle, wenn auch im bescheidenen Maßstabe, vorhanden sind und auf welchen auch die Gemeinde Wien nun Kohlenablagerungsstellen für die ärmere Bevölkerung errichtete, doch hindern sie die hohen Tarife, die diesen Bahnhöfen für Kohle erstellt sind, sich die Kohle in ausreichenderem Maße dahin leiten zu lassen. Liegt es nun nicht nahe, bei der neuen hohen Regulierung der Kohlentarife Veranlassung zu nehmen, in großzügiger Weise diese Kohlentarife so auszugleichen, daß für alle Wiener Bahnhöfe, die für die umliegende Bevölkerung den bequemeren Abholungsort bieten, gleiche Tarife erstellt werden? Schon die jetzt bestehenden Kohlenrutschen auf diesen Bahnhöfen könnten bei Gleichheit der Tarife ganz anders ausgenützt werden und den umliegenden Verbrauchern dann im Kohlenbezuge eine große Erleichterung bieten. Man stelle sich aber vor, welche Erleichterung im Kohlenbezug eintreten würde, wenn nur ein großer Teil der Kohle, der heute auf dem überlasteten Nordbahnhofe einlangt und bei der gegenwärtigen Fuhrwerkskalamität von Menschen mit Handwagen in die entferntesten Bezirke geschleppt werden muß, auf dem nächstgelegenen Bahnhofe abgeholt werden könnte. Wenn die Tarife schon um 30 % erhöht werden, dann kann auch in großzügiger Weise die Gleichstellung der Tarife für die Wiener Bahnhöfe gegeben und damit eine Kalamität sofort, wenigstens teilweise, gelindert werden, was auch bei den Wiener Kohlenkonsumenten, die von der hohen Tarifreform gewiß empfindlich getroffen werden, wieder eine versöhnlichere Stimmung auslösen würde."

— **Großschiffahrtsweg Donau-Oder-Elbe.** Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg richtete kürzlich gemeinschaftlich mit dem Elbeverein in Aussig an die wichtigsten öffentlichen Körperschaften und Vereinigungen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, die an der Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe beteiligt sind, ein Rundschreiben, in dem diese eingeladen werden, zu einer Zweckvereinigung zusammenzutreten. Dieser soll die Aufgabe zufallen, die Bedeutung festzustellen, die dem Elbe-Donau-Oderkanal als der kürzesten und billigsten Verbindung des Südostens mit dem Norden Europas für Mitteleuropa im allgemeinen und für die von dieser Wasserstraße durchzogenen Gebiete im besonderen zukommt, die öffentliche Meinung, die Behörden und die gesetzgebenden Körperschaften über die Wichtigkeit und Notwendigkeit dieses Großschiffahrtweges aufzuklären und endlich die Planung, die Bau- und Betriebskostenrechnung für ihn zu prüfen und so die zweckmäßigste Linienführung zu ermitteln. Die Vorschläge der Reichenberger Kammer erfolgen, wie sie hervorhebt, im vollen Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen im Deutschen Reiche. Ein gemeinsamer Ausschuß wird aus 24 Mitgliedern bestehen, von denen je die Hälfte von dem österreichischen Arbeitsausschuß und dem zur Interessenvertretung gegründeten Verein im Deutschen Reiche entsendet werden soll.

Übrige europäische Länder.

— **Keine Steigerung der Kohlennot in Dänemark.** Der Berliner Korrespondent der Zeitung „Politiken" hatte, wie am 9. d. M. aus Kopenhagen berichtet wird, mit dem Direktor der Bergbauabteilung im preußischen Handelsministerium, Oberberghauptmann v. Velsen, eine Unterredung, die das Blatt wiedergibt. Exzell. v. Velsen führte danach u. a. aus, daß Dänemark eine steigende Kohlennot nicht zu befürchten brauche. In dem gleichen Verhältnis wie England während des Krieges die Kohlenlieferungen nach Dänemark eingeschränkt hätte, habe Deutschland die seinigen erhöht, es würde damit in steigendem Maße fortfahren. Wenn die deutschen Lieferungen nicht stattgefunden hätten, wäre Dänemark jetzt ohne Kohlen. Die Kohlenlieferungen nach Dänemark könnten erhöht werden, da man, um Eisenbahnschwierigkeiten zu vermeiden, den Seeweg benutzen könne. Auf jeden Fall habe Deutschland genügend Kohlen, um auch den Verbrauch Dänemarks zu decken. Die Kohlen, die nach Dänemark gingen, seien Steinkohlen guter Beschaffenheit.

— **Tariferhöhungen in Schweden.** Die schon angekündigten Tariferhöhungen bei den schwedischen Staatsbahnen sind, nachdem die Vorschläge der Staatsbahndirektion von der Regierung genehmigt worden, am 1. Februar in Kraft getreten. Bei der Personenbeförderung beträgt der Zuschlag 20 % in I. Klasse, 15 % in II. Klasse und 10 % in III. Klasse. Für Schlafwagenplätze ist die Erhöhung so festgesetzt worden, daß diese Karten in I. Klasse 12,50 Kr. und in II. Klasse 6,25 Kr. kosten. Bei den Schlafwagenplätzen III. Klasse ist kein Preisaufschlag eingetreten. Für Reisegepäckübergewicht beträgt der Zuschlag 20 % der bisherigen Abgaben für Übergewicht. Für Fuhrwerke und ähnliche Transportmittel, lebende Tiere sowie Paket-, Eil- und Frachtgut werden 20 % Zuschlagsabgaben erhoben. Für Lebensmittelsendungen ist die Erhöhung im Gegensatz zu den Vorschlägen der Direktion auf 10 % begrenzt worden. Wagenladungen nach Nordschweden sind bis Ende April von Zuschlagsabgaben befreit. M.

— **Verbesserung der Seeverbindung zwischen Schweden und Rußland.** Die 1911 eingesetzte Kommission zur Verbesserung der Seeverbindungen zwischen Schweden und Rußland schlägt in ihrem jetzt eingereichten Bericht eine von Schweden im Einverständnis mit Rußland durch die Staatsbahnverwaltung zu betreibende Dampffährenverbindung zwischen Kapellskaer und Baltischport — also nicht über einen finnischen Hafen, als der Hangö zunächst in Betracht käme, sondern über diesen esthnischen Hafen — vor. Über diesen Vorschlag soll mit Rußland verhandelt werden.

Verkehrsnöte in Frankreich. Der „Temps" meldet: Die Orleansbahn läßt eine Anzahl Schnellzüge zwischen Paris, Tours, Bordeaux und Quimper und eine größere Anzahl Züge auf den Nebenlinien ausfallen. Die „Tribune de Lausanne" meldet: Infolge der Verstopfung der französischen Linien, die wahrscheinlich durch die französischen Truppentransporte der letzten Zeit verursacht wurde, nahm die Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer keinen einzigen Schweizer Zug mit Bestimmung nach Cette und Marseille an, was einen Ausfall von 12 000 — 15 000 t Einfuhr bedeutet. — „Temps" zufolge mußte auf der Pariser Ringbahn der Zugverkehr weiter eingeschränkt werden. Auf der Ostbahn verkehrt auf den Nebenlinien in jeder Richtung nur noch ein Zug, auf den großen Linien verkehren zwei Züge täglich. Auch der Vorort- und Frachtverkehr wurde eingeschränkt.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der durch die Verminderung der Kohleneinfuhr notwendig gewordene außerordentliche Fahrplan (s. Nr. [illegible] S. 37 d. Ztg.) wird am 20. Februar in Kraft treten. Die Verminderung der Fahrleistungen gegenüber dem früheren Fahrplan beträgt zwischen 20 und 30 %. Die Minderleistungen entfallen in der Hauptsache auf Nebenlinien und auf solche Hauptlinien, deren Verkehr infolge Wegfalls der internationalen Verbindungen stark zurückgegangen ist. Sie wurden erzielt durch Zusammenlegen von schnell aufeinander folgenden oder bis jetzt doppelt geführten Zügen sowie durch Streichung von Schnellzügen und Personenzügen mit schwachem Verkehr. Es hat den Anschein, als ob noch weitere Beschränkungen in Aussicht genommen sind. Denn die Eisenbahnverwaltungen sind ersucht worden, einen Entwurf für weitere Verkehrseinschränkungen einzureichen, die in Kraft treten sollen, sobald dies die Kohlenversorgung notwendig macht. — Furkabahn. Kaum eine Bergbahn hat unter den Zeitverhältnissen so zu leiden gehabt, wie die Furkabahn. Von der Strecke Brig-Furka-Disentis konnte im Jahre 1915 die Teilstrecke Brig-Oberwald-Gletsch vom 1. Juni bis 30. September betrieben werden, während der Bau der noch verbleibenden Strecke im Jahre 1916 unvollendet bleiben mußte. Obgleich die Anleihen bei einem Aktienkapital von 8 Mill. Franken bereits 30 Mill. betragen, sieht sich die Gesellschaft genötigt, die Obligationsgläubiger um neue Gelder zur Bauvollendung anzugehen. — Simplontunnel. Infolge Einberufung italienischer Arbeiter zum Heeresdienst wird sich die vollständige Einstellung der Arbeiten auf der italienischen Seite notwendig machen. Von dem 20 km langen Tunnel befindet sich über die Hälfte auf italienischem Gebiet. Auf diesem Teil, bei dem rund 300 Arbeiter beschäftigt werden, sind vom Tunnel II noch 2 km nicht ausgebaut. Auf dem schweizerischen Tunnelteil, wo rund 600 schweizerische Arbeiter beschäftigt werden, sind noch gut 3 km z

rstellen. Unter diesen Umständen wird es wahrscheinlich n Frühling zur gänzlichen Einstellung der Arbeiten auf der üdseite kommen.

— **Untergrundbahn in Madrid.** Das Projekt des Ingenieurs tamendi für den Bau einer Untergrundbahn in Madrid ist, ie die „Schweizer. Bauztg." mitteilt, vom spanischen Areitsminister genehmigt worden. Es umfaßt vier zweipurige, elektrisch betriebene Linien, die die Hauptstadt und ie ihr einverleibten Vororte in nord-südlicher und weststlicher Richtung durchziehen. Die erste (Nord-Süd-) inie soll in drei Jahren, die übrigen in acht Jahren vollndet werden.

Fremde Erdteile.

— **Russische Zustände.** Wie der „Rußkoje Slowo" aus omsk in Sibirien gemeldet wird, lagern zurzeit auf den birischen Eisenbahnstationen, zwischen Semipalatinsk und iisk, über 4 Millionen Pud (131 Millionen deutsche Pfund) leisch. Da es unter freiem Himmel aufgestapelt ist, ein btransport infolge der allgemeinen Eisenbahnverkehrsockung unmöglich erscheint, auch Salz zur Haltbarmachung icht zur Verfügung steht, so folgert das russische Blatt, daß eim ersten Tauwetter diese wertvollen, unersetzlichen Nahngsmittel dem Verderben ausgesetzt sind. Nach den Bechnungen der russischen Zeitung wären zum Transport ieser großen Fleischmassen mindestens 5000 Wagen erorderlich.

— **Die Buchara-Eisenbahn.** Nach Meldungen aus Turkestan t gegenwärtig, wie die „Z. d. V. D. I." berichtet, der erst ährend des Krieges in Angriff genommene Bau der Buara-Eisenbahn vollendet worden. Die Bahn, die gut beedelte, mit Baumwolle bepflanzte Gebiete der Provinz Buara erschließt, zweigt bei Neu-Buchara von der Hauptnie Kokan-Krasnowodsk (-Baku) ab und ist auf 490 km änge bis zu der nächst der Grenze Afghanistans gelegenen rtschaft Tarmys ausgebaut. Die Baukosten, einschließlich ner 82 km langen Zweiglinie und zwei Tunnel von 355 zw. 468 m Länge, beliefen sich auf 70 Millionen Rubel.

lometrische Länge der dem Internationalen bereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken.

Nach einer Zusammenstellung im Dezemberheft 1916 der Zeithr. für den internat. Eisenbahnverkehr hat die Länge der isenbahnstrecken, auf welche das Übereinkommen Anwenng findet, im Jahre 1915/16 um 3379 km zugenommen. Sie trug Ende März 1916: 270 775 km gegenüber 267 396 km an mselben Zeitpunkt des Vorjahres. An der Vermehrung hmen folgende Staaten teil: Deutschland mit 330, Ungarn it 89, Frankreich mit 90, Italien mit 90, die Niederlande mit , Rußland mit 2445, Serbien mit 65 km, Schweden mit 144, d die Schweiz mit 65 km. In Österreich, Bosnien-Hercegona, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Luxemburg und Rumäen ist eine Vermehrung nicht eingetreten.

Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

In	1893	1899	1905	1911	1915	1916
	Kilometer Eisenbahnstrecken					
utschland	43 200	49 456	55 891	61 052	63 951	64 281
terreich	14 887	17 404	20 025	22 052	22 524	22 524
garn	11 722	16 234	17 594	20 373	21 784	21 873
snien-Hercegov. .	374	105	879	1 045	1 046	1 046
lgien	4 516	4 587	4 598	4 665	4 677	4 677
lgarien	—	—	—	—	2 109	2 109
nemark	—	1 958	2 037	2 098	2 179	2 179
ınkreich	33 872	36 919	39 444	40 436	41 198	41 288
lien	11 762	13 189	13 358	14 627	15 411	15 501
xemburg	356	356	376	376	384	384
derlande	2 475	2 539	2 744	3 201	3 473	3 531
ımänien	—	—	3 178	3 473	3 702	3 702
ßland	26 351	40 767	53 837	65 359	68 027	70 472
bien	—	—	—	739	961	1 026
ıweden	—	—	—	9 166	11 452	11 596
ıweiz	2 995	3 369	3 659	4 015	4 518	4 583
gesamt	152 510	186 900	217 620	252 677	267 396	270 775
rmehrung . . %	—	22,55	16,44	16,11	5,82	1,26

Allgemeines.

Deutschlands Nachrichtenverkehr mit dem Ausland während des Krieges. Eine der ersten Großtaten Englands nach Kriegsausbruch war die Unterbrechung des deutschen überseeischen Kabelverkehrs. Nur auf diese Weise wurde es ja möglich, jenen verabscheuenswerten Lügenfeldzug gegen die Mittelmächte mit Erfolg durchzuführen, dessen bedauerliche Wirkungen in den neutralen Ländern leider noch heute ein gewisses Vorurteil gegen den Teil der kriegführenden Mächte hinterlassen haben, der zum Schwerte greifen mußte, nur um sich vor der ihm drohenden gänzlichen Vernichtung zu bewahren. England hat sich bekanntlich auch nicht entblödet, die Abschließung Deutschlands vom überseeischen Kabelverkehr in wirtschaftlicher Beziehung recht gründlich auszunutzen. Zunächst bot die einzige Möglichkeit für Deutschland, eigene Nachrichten in beschränktem Umfange nach Amerika und Afrika gelangen zu lassen, der funkentelegraphische Verkehr mittels der beiden Stationen in Nauen und Eilvese. Erst allmählich gelang es, wie in einem Aufsatz in der „Dtsch. Verk.-Ztg." ausführlicher dargelegt wird, das so verbliebene einzige Mittel der Nachrichtenübermittlung den steigenden Anforderungen entsprechend auszugestalten. Wie in unserer Quelle mitgeteilt wird, sind bereits in den Wintermonaten des Jahres 1914 Geschäftstelegramme in beschränktem Umfange befördert worden. Der Privat- und Geschäftsverkehr nahm dann im Winter des Jahres 1915 einen solchen Umfang an, daß er durch Festlegung besonderer Bestimmungen geregelt werden mußte, die bei der Eigenart des drahtlosen Betriebes naturgemäß gewisse Beschränkungen enthalten. Vermittels der funkentelegraphischen Verbindungen Deutschlands mit Amerika ist es ermöglicht worden, Telegramme nach allen Weltteilen, die mit den Vereinigten Staaten durch Kabel oder Funkenstation verbunden sind, zu befördern. Zu den bisherigen Verbindungen trat im Frühjahr 1916 eine funkentelegraphische Verbindung nach Spanien, die inzwischen so erheblich erweitert wurde, daß zurzeit allen Ansprüchen genügt werden kann. Als Beweis für die recht erhebliche Leistungsfähigkeit der Verbindung mit Amerika wird angegeben, daß im verflossenen Oktober mehr als 300 000 Wörter mit den amerikanischen Gegenstationen ausgetauscht worden sind und daß erforderlichenfalls diese Zahl noch erheblich vermehrt werden könne, dank der technischen Verbesserungen, die während des Krieges ausgeprobt und eingeführt worden sind. Den stärksten Beweis für den Hochstand der deutschen Nachrichtenübermittelung nach dem Ausland liefert die Mitteilung unserer Quelle, daß die Berichte der obersten Heeresleitung sowie bedeutsame Auslassungen von Staatsmännern usw. und sonstige besondere Ereignisse so schnell übermittelt werden können, daß sie in den großen Tageszeitungen der Vereinigten Staaten von Amerika zu gleicher Zeit wie in den deutschen Zeitungen erscheinen und damit allen englischen Verdunkelungs- und Verdrehungsversuchen zuvorgekommen werden kann. Eine sinnreiche und umfassende Organisation sorgt dafür, daß diese Berichte sofort bis in die kleinsten Staaten Südamerikas und bis in das ferne Ostasien weitergehen. So wird dem Auslandsdeutschen die Siegeszuversicht erhalten und den neutralen Staaten die Wahrheit über die Verhältnisse und Zustände bei den Mittelmächten klargelegt, die sie in der Flut englischer Lügennachrichten nicht zu erkennen vermögen.

Bücherschau.

— **Die Entwicklung des großstädtischen Wohnungs- und Verkehrswesens in den letzten Jahrzehnten** von Ing. Dr. Arthur Ertel, Preis 2 ℳ, Selbstverlag: Wien XII/2-Hetzendorf.

Die innigen Zusammenhänge zwischen dem großstädtischen Siedlungs- und Verkehrswesen werden vom Verfasser eingehend behandelt. Abschnitt 1 handelt von der geschichtlichen Entwicklung der Großstädte und ihres Verkehrswesens; in den weiteren Abschnitten werden ausführlich erörtert: die Bestimmung der Stadtgrenze nach den durch die örtlichen Verkehrsmittel in Beziehung gebrachten Gebieten, das Wachstum der Großstädte, deren Verbauung, Besiedelung und Wohndichtigkeit. Weiter wird untersucht die Entwicklung des Verkehrswesens in den verschiedenen großen Wohnmittelpunkten unter Beibringung statistischer Angaben für die größeren Städte, die Einwirkung des Verkehrs auf die Besiedlung und die zur Herbeiführung einer gesunden Wohnungspolitik wirksamen Mittel im Personenverkehr. Nach einer kurzen Betrachtung über die wichtigsten Ursachen der gegenwärtigen unbefriedigenden Wohnverhältnisse, hervorgebracht insbesondere durch Bodenpreis, Baukosten und Steuern, werden die zur Gesundung der Wohnverhältnisse im Wohnungsbau und im Verkehrswesen anwendbaren Mittel und deren voraussichtliche Wirksamkeit eingehend untersucht.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Tonerde usw.
— Tfv. 2 IV s. —

Mit Gültigkeit vom 13. April 1917 wird im Abschnitt II, Frachtberechnung, der letzte Satz des Absatzes 4 (Bei den Sendungen unter L usw.) gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Februar 1917. (290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, vom 1. Januar 1907.
Zum Ausschreiben in Nr. 25 lfd. Nr. 958 (1913).

Mit Ablauf des 30. April 1917 wird der Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, vom 1. Januar 1907 ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 7. Februar 1917. (292)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Am 15. Februar 1917 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er verlängert die Gültigkeitsdauer des Tarifs bis zum 30. April 1920 und enthält ferner Änderungen und Ergänzungen des Warenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung und Stationen bezogen werden.

Dresden, am 10. Februar 1917. (291)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Frachtsätze der Station Schlotheim der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn um 30 ₰ für 1000 kg erhöht.

Breslau, den 12. Februar 1917. (293)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Vom 1. Mai 1917 finden:

im Tarifheft 1 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 K für Thomasschlackenmehl und 88 L für Kainit,

im Tarifheft 2 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 B und F für Kalisalze, rohe, als: Hartsalz Kainit, Karnallit, Keugit, Schönit, Sylvenit bis auf weiteres nur Anwendung bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Breslau, den 12. Februar 1917. (299)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Ergänzung der Bekanntmachung vom 14. Februar d. J.

Die Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht gilt vom 1. Mai d. J. ab auch für den zum Ausnahmetarif 88 D des Tarifheftes 1 gehörigen Artikel „Kainit“.

Breslau, den 14. Februar 1917. (294)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 16. Februar 1917 wird für die Beförderung von Bauxit (Wocheinit) von Fiume nach Salzburg bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des gestellten Wagens ein Frachtsatz von 206 Heller für 100 kg eingeführt.

München, den 5. Februar 1917. (295)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw. Speisesirupe aus Zucker usw.

Mit Gültigkeit vom 19. Februar 1917 erhält der Abschnitt F des Warenverzeichnisses zur Beseitigung von Zweifeln, die hinsichtlich des Verwendungszweckes aufgetreten sind, folgende Fassung: „Sirupe aus Zucker (auch Invertzucker), Stärkesirup, flüssige Zuckerabläufe, Rübenmus und Rübensirup, sämtlich zur Herstellung oder Verwendung als Brotaufstrich, wie Marmelade usw.; Melasse zur Herstellung von Speisesirup; natürlicher und künstlicher Honig.“

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Februar 1917. (297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Am 1. März d. J. werden die schwedischen Stationen Bastuträsk, Mellansel, Piteå und Vännäs in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tarifklassen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 5. Februar 1917. (289)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Österreich.) Einführung eines neuen Tarifs.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 gelangt ein neuer Eisenbahngütertarif im obbezeichneten Verkehre zur Einführung.

In den Frachtsätzen dieses Tarifes i[s] die Frachtsteuer und der Kriegszu[-]schlag bereits enthalten.

Mit dem gleichen Tage wird de[r] gleichnamige Eisenbahngütertarif vo[m] 1. August 1916, sowie die auf diese[n] Tarif bezughabenden und in diese[m] Blatte Nr. 74 vom 20. September 191[6] unter (1223) und Nr. 86 vom 1. Novem[-]ber 1916 unter (1377) verlautbarte[n] Kundmachungen außer Kraft gesetzt.

Der neue Tarif weist gegenüber de[n] bestehenden Erhöhungen der Frach[t-]sätze sowie eine Erweiterung der Ar[-]tikeltarife auf.

Abdrucke dieses Tarifes sind bei de[n] beteiligten Endverwaltungen und durc[h] Vermittlung der beteiligten Statione[n] sowie bei der k. u. k. Warenverkehrs[-]zentrale in Krakau, Dluga 1, de[n] k. u. k. Auskunftsstellen des Militä[r-]Generalgouvernements Lublin in Kra[-]kau, Rynek glowny 19, in Lublin, Gu[-]bernatorska 3, in Lemberg, ul. Akade[-]micka und in Radom, ul. Lubelska, ferner in Österreich auch bei der Zen[-]tralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I Biberstraße 16, zum Preise von 5 Kro[-]nen für das Stück zu erhalten.

Wien, am 10. Februar 1917. (29[6])
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialie[n] für die Königlichen Eisenbahndirek[-]tionen in Altona, Cassel, Erfurt, Han[-]nover und Münster i. W. für das Etats[-]jahr 1917, und zwar: A. 4500 k[g] Drahtstifte, eiserne, 45 000 kg Eisen[-]draht, 11 000 kg Halfter- und Draht[-]ketten, 189 000 kg Kesselniete, 182 Mille Blechniete, 2700 Mille Holz[-]schrauben, eiserne, 18 700 Stück Schlüs[-]selschrauben, 1900 kg Stahlblech 5000 kg Stahldraht, 3900 Mille Splinte 23 Mille Ösenschrauben, 23 550 Stüc[k] Gardinenringen, 1300 qm Drahtgeflech[t] 500 000 Stück Unterlagsscheiben 200 qm Drahtgewebe, 14 000 Stück Öse[n] zu Wagendecken, 11 000 Stück Knopf[-]nägel und 5400 Tafeln Schwarzblech B. 345 000 kg geschlossenen Achslager[-]kasten und einzelnen Oberteilen au[s] Eisenguß, 118 000 kg Unterteilen z[u] Achslagerkasten aus Flußeisenguß un[d] 2460 Stück geschlossenen Achslager[-]kasten aus Flußeisenguß; C. 128 00[0] Stück Stahlgußbremsklötzen, 286 000 k[g] Federstahl und 13 000 kg Achshalter[-]stahl.

Eröffnung der Angebote a[m] 7. März 1917 zu A. vormittag[s] 11 Uhr, B. 11½ Uhr, C. 11¾ Uh[r]. Verdingungsunterlagen gibt unser Zen[-]tralbureau gegen A. 1 ℳ, B. 2 ℳ, C. 1,10 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zu[-]schlagsfrist bis 22. März 1917.

Hannover, den 13. Februar 1917. (298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 15. 21. Februar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bedeutung des Ablaufberges für den zeitgemäßen Eisenbahnbetrieb.

Von Regierungsbaumeister P. Werner, Wollstein.

Die Verzögerungen im Güterverkehr bilden noch immer Gegenstand der Beschwerde. Die bekannten auf den Krieg zurückzuführenden Gründe brauchen nicht erörtert zu werden. Auch die Verständnislosigkeit und Gleichgültigkeit eines Teiles der privaten Empfänger und Versender im Verein mit der Ungeübtheit einer großen Zahl von unteren Eisenbahnbediensteten helfen den Schaden erheblich vermehren. Neuerdings sind nun noch die bedenklichen Betriebsstockungen in verschiedenen Bezirken hinzugetreten, durch die die Wagen viele Tage lang infolge Stillstands der Nutzung entzogen werden. Allen diesen Feinden wird mit starker Hand begegnet werden müssen und die schärfsten Maßnahmen dagegen werden gerade gut genug sein.

Von allen diesen Maßnahmen soll im Nachstehenden nur die Beschleunigung der Beförderung der Wagen erörtert werden. Dies kann geschehen durch Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit und durch möglichste Kürzung der Aufenthalte auf den einzelnen Stationen, besonders auf Knotenpunkten, auf denen die Züge zerlegt und nach verschiedenen Richtungen neu gebildet werden. Von diesen beiden Beschleunigungsmöglichkeiten soll nur die letztere behandelt werden und diese wiederum nur insoweit, als sie durch Beschleunigung des Rangiergeschäftes erzielt werden kann.

Hierbei wird vorweg bemerkt, daß es sich bei den folgenden Betrachtungen nicht etwa um große Rangierbahnhöfe handelt, sondern um Bahnhöfe 1. Klasse, auf denen gewöhnlich mehrere Linien zusammenlaufen oder einander kreuzen und Züge zerlegt und neu gebildet werden. Hier fehlt es noch in sehr vielen Fällen an zeitgemäßen Anlagen, die zur Abkürzung des Aufenthalts der Züge und somit zur Beschleunigung der Beförderung wesentlich beitragen können. Gemeint sind die Ablaufberge zur schnellen Zerlegung der Züge.

Daß sie auf einer großen Anzahl derartiger Bahnhöfe noch fehlen, ist ein Zeichen, daß ihr Wert noch nicht auf das Maß geschätzt wird, das ihnen in ihrer Bedeutung für den zeitgemäßen Eisenbahnbetrieb und damit für die Staats- und Volkswirtschaft zukommt. Die Vorteile der Ablaufberge beim Zerlegen der Züge gegenüber dem veralteten Verfahren durch scharfes Abstoßen sind mannigfacher Art und gipfeln letzten Endes in der Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Verringerung des zinsenfressenden Stillagers der Wagen, oder finanztechnisch ausgedrückt, in der Erhöhung der Verzinsung des in dem Wagenpark angelegten Staatsvermögens.

Andere Vorteile, die erst der Krieg im dritten Jahr ins rechte Licht gestellt hat (der Schatten des Überflusses machte sie früher dem oberflächlichen Auge weniger leicht erkennbar), sind die Ersparung an Maschinen, Kohle und Öl zunächst ganz allgemein durch Verkürzung des Rangierdienstes, da das Zerlegen eines Zuges über den Ablaufberg nur etwa den 5. bis 6. Teil der Zeit erfordert, die zum Zerlegen durch scharfes Abstoßen nötig ist. Ohne weiteres einzusehen ist, daß ein langer Zug zum Zwecke der Zerlegung durch scharfes Abstoßen nicht in ganzer Länge nach dem Zerlegungsgleis gebracht werden kann. Er wird vielmehr in 4 bis 5 Gruppen geteilt und diese nacheinander durch Abstoßen der einzelnen Wagen oder Wagengruppen zerlegt. Der größere Zeitaufwand hierbei gegenüber dem einmaligen Herausziehen des ganzen Zuges nach dem Abdrückgleis und dem nachfolgenden ununterbrochenen Abdrücken über den Berg ist ohne weiteres klar.

Die Ersparung an Maschinen, Kohle und Öl soll aber noch besonders durch nachstehende Betrachtungen beleuchtet werden. Das Zerlegen eines Zuges durch Abstoßen erfordert fortgesetzt Höchstleistungen der Maschine, und zwar in ständigem Wechsel des schnellen Anfahrens und Haltens. Um einem einzelnen Wagen oder einer Wagengruppe die für den zurückzulegenden Weg erforderliche Geschwindigkeit zu geben, muß der gesamte an der Maschine hängende Zugteil bewegt werden und zwar mit derselben Geschwindigkeit, die für den einen abzustoßenden Wagen erforderlich ist. Es wird also eine gewaltige tote Last fortwährend mit bedeutender Geschwindigkeit hin und her bewegt, und nur ein kleiner Teil der aufgewendeten Energie kommt zu nutzbringender Verwertung in dem einen abgestoßenen Wagen. Der weitaus größte Teil der erzeugten lebendigen Kraft wird durch das plötzliche Anhalten des an der Maschine verbleibenden Zugteils vernichtet, die dafür aufgewendete Energie ist also verloren. Die

Zug- und Druckglieder der Wagen sowie der Wagenkasten selbst werden durch das schnell wechselnde Vor- und Rückwärtsbewegen der Rangierabteilung aufs äußerste beansprucht. Nicht unerwähnt soll auch bleiben der Verschleiß der Bremsklötze und Radkränze der Wagen und Lokomotive durch das Bremsen der toten Last nach jedem Abstoßen eines Wagens. Diesem Vernichtungswerk an Stoff und Energie steht das bei geringstem Energie- und Zeitaufwand nur auf nutzbringende Arbeitsleistung abzielende Rangierverfahren mit Hilfe des Ablaufberges gegenüber. Nahezu die gesamte aufgewendete Energie für das Abdrücken des Zuges, d. h. Heben eines jeden Wagens auf den Berg, kommt in der dem Wagen unter Wirkung der Schwerkraft nach dem Gesetz vom freien Fall erteilten Geschwindigkeit zur Nutzung. Es stehen also einander gegenüber der geringe Energieaufwand und seine volle nutzbringende Wirkung beim Ablaufbergverfahren, dem gewaltig vielfachen dieser Energiemenge und deren nutzlosen Vernichtung zum größten Teil beim Abstoßverfahren. Die Zugglieder der Wagen werden beim Abdrücken des Zuges über den Berg gar nicht, die Druckglieder bei der geringen gleichmäßigen Geschwindigkeit nur in sehr geringem Maße, die Bremsklötze überhaupt nicht beansprucht.

Aus vorstehenden Ausführungen geht hervor, daß der Ablaufberg für jeden großen Bahnhof ein wirklich zeitgemäßes Bedürfnis ist. Bei vielen Umbauentwürfen solcher Bahnhöfe wird er wohl auch anzulegen beabsichtigt sein. Nun hat aber der Krieg in vielen Fällen bezüglich solcher Absichten zum zeitgemäßen Ausbau der Bahnhöfe sein ehernes Veto eingelegt. Aufgabe der deutschen Eisenbahntechnik wird es jetzt sein, auch ohne Aufwand der gewöhnlich einem völligen Neubau gleichkommenden Kosten für die Umgestaltung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen zu erhöhen, sei es auch nur entsprechend dem Bedürfnis für wenige Jahrzehnte der Zukunft unter selbstverständlicher Zurückschraubung der vor dem Krieg entschieden zu weit gegangenen Ansprüche für die Bequemlichkeit im Personenverkehr. Entscheidend für die Bewilligung großer Kredite wird in Zukunft allein der Güterverkehr sein, als das finanzielle Rückgrat der Eisenbahn, bis die auch den Staatsfinanzen durch den Krieg geschlagenen Wunden vernarbt sein werden.

Daß vorstehende Erwägungen nicht ins Reich der reinen Theorie zu verweisen sind, sondern sich zu praktischem Erfolg verwerten lassen, soll im Nachfolgenden an einem Beispiel gezeigt werden, bei dem mit sehr geringen Mitteln eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit bis dahin unzu[-] länglicher Anlagen erzielt worden ist. Es sei hierbei bemerk[t], daß die Anlagen für den Personenverkehr nicht in den Be[-]reich der nachfolgenden Betrachtungen gezogen werde[n] sollen. Der Bahnhof Glatz, als Knotenpunkt der Linien Bres[-]lau (Neisse)-Mittelwalde (Übergang nach Österreich), Glat[z-]Dittersbach (Übergang nach Österreich in Mittelsteine), Glat[z-]Schlaney (mit großem Frachtverkehr nach Österreich auf de[m] Landwege) und Glatz-Seitenberg, war vor dem Krieg z[u] Zeiten starken Verkehrs den an ihn gestellten Anforderunge[n] nicht mehr voll gewachsen. Hierbei muß erwähnt werden, daß nach Ausbau des zweiten Gleises der Strecke Glatz-Di[t]tersbach eine Anzahl Durchgangsgüterzüge Oberschlesien[-] Görlitz über Glatz geleitet worden sind. Ferner kommt noc[h] der Hilfsweg Oberschlesien-Glatz-Mittelwalde für Kohlenzüg[e] nach Österreich in Frage. Bei dichter Zugfolge mangelte e[s] dem Bahnhof an Einfahrgleisen oder allgemeiner gesagt, a[n] Einfahrmöglichkeiten. Der Hinweis auf letztere Bezeichnun[g] erscheint zweckmäßig, denn man kann schließlich mit eine[m] Einfahrgleis für eine Richtung auskommen und trotzde[m] viele Einfahrmöglichkeiten haben, wenn nur das eine Glei[s] immer schnell geräumt ist, damit der nächstfolgende Zu[g] wieder ungehindert darauf einfahren kann. Kann der Zu[g] nicht ohne Veränderung weitergeleitet, sondern muß er ze[r-]legt werden, so bleibt er entweder im Einfahrgleis stehen, b[is] die Möglichkeit des Zerlegens je nach Vollkommenheit d[er] Rangieranlagen gegeben ist, oder er wird sofort nach Ei[n-]fahrt in das Zerlegungsgleis gezogen und aufgelöst. Be[i] rascher Zugfolge bedingt das erstere das Vorhandensei[n] mehrerer Einfahrgleise zur Schaffung von Einfahrmöglichke[i-]ten, während beim Vorhandensein solcher Anlagen, die ei[n] sofortiges schnelles Zerlegen des Zuges zulassen, bei de[r-]selben Anzahl von Einfahrmöglichkeiten eine Vermehrun[g] der Einfahrgleise nicht erforderlich ist.

Die Schaffung einer solchen zeitgemäßen Rangieranlage it Ablaufberg ließ sich in Glatz ohne Änderung von Gleislagen ermöglichen durch Anheben des nördlichen Ausziehleises. Einige Schwierigkeiten bereitete der Umstand, daß as nur etwa 350 m lange auf einem 4 bis 5 m hohen Damme egende Ausziehgleis sich ohne größere Kosten nicht wesentch verlängern ließ, da etwa 40 m hinter dem Prellbock eine Vegeunterführung liegt. Es mußte daher der Berg so nahe ie möglich an die Weichenstraße herangebracht werden, dait für das Gleis hinter dem Berg noch eine genügende Länge twa 75 Achsen) übrig blieb. Die erste Verteilungsweiche egt in der Ablauframpe 1 : 20 mit der Zungenspitze 15 m om Brechpunkt entfernt. Diese Entfernung genügt zum Umellen der Weiche vollauf. Trotzdem wäre in diesem Sonderlle der Berg besser einige Meter weiter von der Weichenraße entfernt angelegt worden und mit weniger steiler Abuframpe, etwa 1 : 30, da die Gruppengleise nicht geneigt nd und auch nicht geändert werden konnten. Durch den unittelbaren Übergang aus der Steilrampe in die Wagerechte ird der Geschwindigkeitsabfall der Wagen sehr stark, was der Höhe des Berges zum Ausdruck kommen mußte. Uninstig wirkte ferner der Winkel, den die Achse des Bahnofs mit der des Ausziehgleises bildet. Auch dies mußte bei emessung der Höhe des Berges in Rechnung gestellt werden. nter Berücksichtigung dieser Umstände sowie der Weichenümmungen, des Windwiderstandes und einer gewünschten aufweite der Wagen von 350 bis 400 m wurde die Höhe des erges mit 2 m bestimmt, welches Maß sich nach Inbetriebahme der Anlage auch als richtig erwiesen hat.

Zur Schüttung des Berges wurde stark verschlammter unauchbarer Altkies, Lokomotivschlacke und Steinsand verendet. Der Altkies wurde zur selben Zeit gelegentlich der ettungserneuerung im Bahnhof gewonnen, die Schlacke fand f diese Weise eine Abladestelle, die sonst in Glatz nicht ehr vorhanden ist, und den Steinsand lieferten in der Nähe efindliche Schotterwerke umsonst. Das gesamte Material, wa 1000 cbm, hat also nichts gekostet. Die Ausführung erlgte im Oktober/November 1916. Wagen des öffentlichen erkehrs durften zum Transport der Schüttmassen nicht verendet werden, da die Zeit der Ausführung mit der des stärken Wagenmangels und Rübenverkehrs zusammentraf. Es t sich jedoch Gelegenheit, stets eine Anzahl beschädigter agen zu bekommen, die wegen Überfüllung der Werkstatt cht sofort ausgebessert werden konnten, aber für den Transrt im Bahnhof noch lauffähig waren.

Das Anheben des Gleises erfolgte durch 20 russische Kriegsefangene in Staffeln von 30 bis 50 cm. An Löhnen sind hierr 450 ℳ entstanden. Zwischen Haupt- und Ausziehgleis ußte eine Stützmauer errichtet werden, um einen Laufsteg r Rangierer neben dem Ausfahrgleis zu behalten, da auch eiter die Möglichkeit des Ausziehens auf dem Hauptgleise bestehen bleiben sollte. Die Mauer stellte sich auf 700 ℳ, so daß insgesamt 1150 ℳ außergewöhnliche Kosten entstanden sind. Von den bewilligten 2700 ℳ konnten daher 1550 ℳ als erspart gemeldet werden.

Die Zeitersparnis beim Rangieren über die neue Anlage gegenüber dem alten Verfahren ist ganz erheblich. Aufschreibungen an einer Reihe von Tagen in der Zeit vor Herstellung des Ablaufberges, für einen Zug, der zerlegt werden mußte, zeigen, daß der 60—70 Achsen lange Zug zum Zwecke der Zerlegung stets in 3 Teile geteilt wurde. Die Gesamtzahl der Abstoßbewegungen belief sich auf 20—22. Rechnet man für das Vorziehen, Abkuppeln, Abstoßen und Bremsen bei jedem Schub etwa 1½ bis 2 Minuten, so ergibt sich ein Zeitbedarf von 30 bis 44 Minuten. Für das Abdrücken derselben Züge über den Berg waren nur 4 bis 7 Minuten erforderlich. Einzelne Züge waren nach Inbetriebnahme der neuen Anlage oft eine Stunde vor der planmäßigen Abfahrt fertiggestellt.

Dem Verfasser ist wohl bewußt, daß die in Glatz geschaffene Anlage auf Vollkommenheit keinen Anspruch machen kann. Dazu fehlten nahezu alle Voraussetzungen. In der Hauptsache fehlte Geld und Entwickelungsmöglichkeit. Es durfte an den vorhandenen Anlagen keine Veränderung vorgenommen werden, da der Bahnhof zum Umbau vorgesehen ist. Sollte aber deshalb mit der Verbesserung gezögert werden, besonders wenn man die Unsicherheit der Bewilligung der auf eine Anzahl von Millionen Mark veranschlagten Umbaukosten in näherer Zukunft in Erwägung zieht?

Die Anlage besitzt kein Umfahrungsgleis des Berges, daher müssen die zu zerlegenden Züge über den Berg in das Ausziehgleis gezogen werden. Dies bietet aber keine Schwierigkeiten; auch ist der Energiebedarf keineswegs erheblich höher, als wenn der Berg umfahren wird, denn sobald ein Wagen über den Berg hinweg ist, hilft er den nächsten nachziehen. Auch die Befürchtung, daß kleine Maschinen nicht imstande sein werden, den Zug die Steilrampe 1 : 20 hinaufzuziehen, war irrig, denn die dem in Bewegung befindlichen Zuge innewohnende lebendige Kraft drückt die Maschine, je leichter sie ist, um so sicherer über den Berg. Um die Wirkung der lebendigen Kraft den die Rampe anfänglich immer mit Volldampf hinauffahrenden Führern klar zu machen, ließ der Verfasser ein Stück vor dem Berg den Dampf abstellen.

Der Bahnhof Glatz dürfte nicht der einzige sein, bei dem die Möglichkeit zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Anlage eines Ablaufberges ohne großen Kostenaufwand vorhanden ist. Vielleicht ist es lohnend, auch andere Bahnhöfe auf diese Möglichkeit hin näher zu prüfen und die verhängnisvolle Wirkung der Umlaufstockungen durch Beschleunigung der Beförderung abzuschwächen, sowie den Verbrauch an Stoff und Energie für den Bedarf im Innern des Landes auf ein Mindestmaß herabzudrücken, um davon desto mehr gegen die äußeren Feinde des Vaterlandes aufbieten zu können.

Einiges von den Eisenbahnen im besetzten Osten.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

III.

Ich übergehe hier vorläufig andere Zweige des Eisenbahnenstes und wende mich den beiden Hauptdienstzweigen, dem etriebs- und dem Verkehrsdienste zu. Der Betriebsdienst ist oßartig geregelt und spielt sich auch in Feindesland glatt . Naturgemäß spielen die Bedürfnisse des Heeres und die ihe der Front die Hauptrolle. In dem amtlichen Kursbuche, s von der Militär-Generaldirektion Warschau herausgegeben ird, finden sich daher Unterschiede zwischen den Zügen, e für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind und denen, denen dies nicht der Fall ist. Auf den letzteren kann eine eförderung von Zivilpersonen und von Gütern nur mit benderer, vorher einzuholender Genehmigung der oberen ilitäreisenbahnbehörden erfolgen. Ferner besteht kein Anruch auf Beförderung und die Eisenbahn kann die bekanntgegebenen Züge jederzeit ausfallen lassen. Durch Verabfolgung von Fahrkarten oder durch Annahme des Gepäcks usw. übernimmt die Eisenbahn keine Verpflichtung zur Beförderung, sie kann vielmehr jederzeit nach ihrem eigenen Ermessen aus Rücksichten des Betriebes, Verkehrs usw. die Beförderung verweigern, wobei aber bereits bezahlte Beförderungsgelder auf Antrag erstattet werden. Endlich wird eine Haftung nicht übernommen. Insbesondere wird keine Gewähr geleistet für persönliche Sicherheit der Reisenden, für Erreichung des Reiseziels, für Lieferfrist und für Ersatzansprüche irgendwelcher Art.

Was den Personen- und Güterverkehr im Einzelnen betrifft, so gelten zwar soweit tunlich den Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung und Tarife ähnliche Vorschriften, es bestehen aber, abgesehen von den oben angeführten, doch wesentliche Unterschiede.

Zunächst werden Fahrkarten nur verabfolgt, wenn sich der

Reisende im Besitze der erforderlichen Ausweise, Paß, Passierschein usw. befindet. Der Nachweis hierüber ist in der Regel beim Betreten der Bahnhöfe zu führen, die militärisch besetzt sind. Die Fahrpreise sind hoch, um einen allzu starken Personenverkehr hintanzuhalten. Sie betragen für das Kilometer erster Klasse 0,16 *M*, mindestens jedoch 1 *M*, in zweiter Klasse 0,12 *M*, mindestens 0,70 *M*, in dritter Klasse 0,08 *M*, mindestens 0,50 *M*. Vierte Klasse gibt es nicht, daher auch nur geringen Vorortverkehr, ebensowenig Kinderfahrkarten, doch werden Schoßkinder bis zu vier Jahren frei befördert. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Die Benutzung von Schnellzügen und der Polsterklassen ist Zivilpersonen grundsätzlich nur gestattet, soweit sie deutsche oder österreichisch-ungarische Reichsangehörige sind und zwar sowohl innerhalb Polens, als auch in der Richtung nach Deutschland auf Grund eines Entlausungsscheins, oder einer Bescheinigung, daß ein solcher nicht erforderlich ist. Für besonders empfohlene russische Staatsangehörige sind Erleichterungen von vorstehenden Beschränkungen der Benutzung von Schnellzügen und Polsterklassen zulässig. Für Schnellzüge sind Zuschläge von 1 *M* bis 150 km, von 2 *M* darüber hinaus gleichmäßig für alle Wagenklassen zu entrichten.

Fahrpreisermäßigungen bestehen für Arbeitertransporte, für geschlossene Transporte armer Kinder mit ihren Pflegern, für Schüler bis zum vollendeten 18. Lebensjahre und für Reisen zum Besuche verwundeter und kranker und zur Beerdigung deutscher Krieger. Endlich werden Monatskarten dritter Klasse zu ermäßigten Preisen ausgegeben. Wer ohne giltige Fahrkarte im Zuge betroffen wird, hat das Vierfache des Fahrpreises, mindestens aber 20 *M* zu bezahlen. Gepäckstücke über 50 kg werden zurückgewiesen, die Gepäckfracht beträgt einheitlich 2 *M* für jede Sendung. Die Mitnahme von Gegenständen, die nicht Reisegepäck sind, wird mit 20 *M* gebüßt vorbehaltlich etwaiger strafrechtlicher Verfolgung.

Dies sind im Wesentlichen die Abweichungen, die im Bezirk der Militär-Generaldirektion Warschau hinsichtlich des Personenverkehrs gegenüber den deutschen Friedensvorschriften bestehen. Der Umfang des Personenverkehrs ist im Bereich der großen Städte bedeutend, überall aber überwiegen die Heeresangehörigen, was gegenüber den angeführten Erschwerungen nicht Wunder nehmen kann. Es ist eben Krieg und deshalb schon würden sich keine Vergleiche gegen früher ziehen lassen, selbst wenn es an brauchbaren Unterlagen dafür nicht gänzlich fehlte.

Ich wende mich zum Güterverkehr.

Expreßgut ist auf allen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken der Militäreisenbahndirektion 4 und noch einigen Stationen der Militäreisenbahndirektion 5 zulässig, wird aber über den Bezirk der Generaldirektion hinaus nach Deutschland und Österreich nicht direkt abgefertigt. Leichenbeförderung Privater ist nur mit besonderer Genehmigung der Generaldirektion oder der Militär-Eisenbahndirektionen 5, 6 und 8 gestattet.

Auf den dem öffentlichen Verkehr freigegebenen Strecken ist die Beförderung von lebenden Tieren, Stück- und Wagenladungsgütern eisenbahnseitig gestattet, doch sind etwaige Ausfuhr-, Versand- oder Einfuhrverbote der zuständigen Zivilbehörden zu beachten.

Der zur Zeit freigegebene Tarif für den Privatgüter- und Privattierverkehr auf den im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes ist vom 1. Juni 1916. Vorher hatten am 1. Oktober 1915 die Linienkommandantur Lodz einen Tarif und der Verwaltungsrat am 15. Januar 1916 einen Neudruck desselben herausgegeben. Ursprünglich hatten deutsche Eisenbahndirektionen, besonders Kattowitz, die Tarife erstellt, deren Sätze im Gegensatz zu den Taxen der Personentarife niedriger sind als die in Belgien eingeführten.

Auch hier werde ich nur die Abweichungen gegen die inländischen Tarifvorschriften und einige wichtigeren sons gen Vorschriften kurz anführen: Eine Pflicht zur Beförd rung besteht nicht, ebensowenig bestehen Lieferfristen. I Frachten werden auf Grund deutscher Frachtbriefe beförde Für Sendungen zwischen den deutschen Militäreisenbahn und der k. u. k. Heeresbahn Nord sind durchgehende deutsch österreichische und ungarische Frachtbriefe zugelassen. zollamtlicher Beziehung gelten die Bahnstrecken im besetzt östlichen Gebiete als Ausland. Die Fracht ist innerhalb d besetzten Gebietes stets im voraus zu bezahlen, bei Sendu gen mit durchgehenden Frachtbriefen nach und von Deutsc land bis zu und von bestimmten Übergangsstationen. Al Zahlungen sind in deutscher Währung zu leisten, sowe nicht Aushänge in den Güterabfertigungen Ausnahmen z lassen. Nachnahmen sind unzulässig, ebenso nachträglic Verfügungen des Absenders oder Wegevorschriften. D Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft d Gutes gilt als geschehen, wenn sie durch Aushang in d Güterabfertigung, oder in anderer Weile bekanntgegeben i Werden die Güter nicht innerhalb dreier Tage abgenomme so erfolgt entweder Abgabe an einen Lagerhalter, oder be mögliche Verwertung für Rechnung und Gefahr des Verf gungsberechtigten selbst dann, wenn der Frachtbrief zw schon eingelöst ist, die Ware aber noch lagert.

Dieses Abgehen vom Avisierungsverfahren ist der früh ren russischen Einrichtung nachgebildet, die nur Ankün gung der Ankunft an der Güterabfertigungsstelle kann nach kurzer Frist die Güter auf Lager gehen und zur Decku des Lagergeldes verkaufen ließ. Hierbei war es für d Empfänger in der Regel vorteilhafter, die Güter von der Ba zurückzukaufen, statt die hohen Lagergelder zu bezahle Echt russisch.

Eine von den deutschen Grundsätzen wesentlich abw chende Vorschrift schließt die Haftpflicht der Eisenbahn f Beschädigung oder Verlust von Gütern und Tieren aus. Z Beförderung von Gütern und Tieren auf den dem öffentlich Verkehre noch nicht freigegebenen Strecken, worüber b sondere Bekanntmachungen ergehen, bedarf es in jedem Fa der vorgängigen Genehmigung der höheren Militäreisenbah behörden. Ist diese erteilt, so gelten die Bestimmungen d hier besprochenen Tarifs. Militärische und bauliche Rü sichten haben es nötig gemacht, mit der Freigabe einzeln Bahnstrecken für den öffentlichen Verkehr nur schrittwe vorzugehen. Aus den allgemeinen Tarifvorschriften ist bemerken, daß es eine Eilstückgutklasse und eine Frac stückgutklasse gibt und die Mindestfracht für jede Eilg sendung 1 *M*, für jede Stückgutsendung 0,50 *M* beträgt geg über 0,50 *M* und 0,30 *M* des deutschen Eisenbahngütertari Außerordentlich vereinfacht gegenüber dem letzteren sind Bestimmungen des Wagenladungsverkehrs. Zu den Sätzen Wagenladungsklassen werden diejenigen Güter befördert, der Versender mit einem Frachtbriefe für e i n e n Wagen Wagenladung aufgibt. Die Abfertigung der Güter erfo nach drei Hauptklassen:

Güter der Klasse 1 (früher Wagenladungsklasse) mit Nebenklasse 1 a.

Güter der Klasse 2 (früher Ausnahmetarif 1) mit Nebenklasse 1a.
klasse 3 a.

Güter der Klasse 3 (früher Ausnahmetarif 2) mit der Neb

Dazu noch sechs Ausnahmetarife für Wagenladungen v mindestens 10 000 kg und zwar für Steinkohlen im inner und Übergangsverkehr, für Erze usw. nach oberschlesisch Hochofenstationen, für Bauholz nach Ost- und Westpreuß (auch für 5000 kg) und seit dem 29. Juli 1916 auch für frisch Obst. Es ist dies eine außerordentliche Vereinfachung geg über dem deutschen Eisenbahngütertarif. Auf Einzelhei weiter einzugehen, verbietet der Raum.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs auf Eisenbahnen usw. durch das Reich.** In einem amtlich veröffentlichten Überblick über die Entwürfe der Etats für den Reichshaushalt und für den Haushalt der Schutzgebiete auf das Rechnungsjahr 1917 findet sich unter den Vorbemerkungen zum Reichshaushaltsetat folgender Satz: Zur Herstellung des Gleichgewichts im ordentlichen Etat für das Rechnungsjahr 1917 reichen die Einnahmen aus den bisherigen Kriegssteuern nicht aus. Der zur Deckung fehlende Betrag von 1 250 000 000 *M* soll durch neue Kriegssteuern aufgebracht werden. Es sind in Aussicht genommen eine Kohlenabgabe vo Werte der geförderten Kohle, die Erhebung eines Zuschl s zur außerordentlichen Kriegsabgabe und eine Besteuerg des Personen- und Güterverkehrs auf Eisenbahnen, Wasserstraßen, Kleinbahnen usw.

— **Die Sommerzeit.** Durch eine Verordnung des Bundesrats vom 15. Februar 1917 wird auch für das laufende Jahr die Sommerzeit eingeführt. Sie beginnt am 16. April vormittags 2 Uhr (mitteleuropäische Zeit) und endet am 17. September, vormittags 3 Uhr (Sommerzeit). Zu dem erstgenannten Zeitpunkte werden die öffentlichen Uhren um eine Stunde vor-, zu dem letztgenannten um eine Stunde zurückgestellt. Am Vormittag des 17. Septembers erscheint dann die Stunde von 2 bis 3 Uhr doppelt; die erste dieser Stunden trägt die amtliche Bezeichnung 2 A (2 A 1 Min. usw.

2 A 59 Min.), die zweite die amtliche Bezeichnung 2 B (2 B 1 Min. usw. bis 2 B 59 Min.). Die Früherlegung des Sommerzeitabschnitts gegenüber dem Vorjahre ermöglicht eine noch bessere Anpassung an die tatsächlichen Lichtverhältnisse. Tag und Stunde des Übergangs zur Sommerzeit sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs gewählt worden. Die Sommerzeit hat sich im Vorjahre bewährt und insbesondere die erwarteten Ersparnisse an künstlicher Beleuchtung gebracht. Gewisse Nachteile, über die geklagt wurde, können zum größten Teile, insbesondere durch geeignete Verlegung der Eisenbahnzüge in den Morgenstunden sowie durch zweckmäßige Änderungen des Schulbeginns (Beibehaltung des Winterstundenplans während des Sommers) behoben werden.

— **Einschränkungen im württembergischen Eisenbahnverkehr.** Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen teilt mit: Zur Schonung der Lokomotiven und Ersparnis an Betriebsstoffen werden von Mitte Februar an bei einer Anzahl von Zügen Wagen der 1. und 2. Wagenklasse nicht mehr geführt. Die bereits gelösten Zeitkarten 1. und 2. Klasse werden auf Wunsch an den Fahrkartenschaltern gegen solche niederer Klasse umgetauscht. Der Fahrgeldunterschied wird dem Verhältnis der Benutzungszeit entsprechend zurückerstattet, wenn bei dem Umtausch Name, Wohnort und Wohnung des Inhabers angegeben werden.

— **Präsident von Gayer †.** Der Präsident der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh., Alexander Ritter von Gayer, ist, wie bereits in Nr. 13 mitgeteilt, am 9. Februar unerwartet infolge eines Schlaganfalls verschieden.

Präsident von Gayer ist nach Vollendung seiner maschinentechnischen Studien an den polytechnischen Hochschulen in Stuttgart und Aachen im Jahre 1876 in den Dienst der bayerischen Staatsbahnen eingetreten und im Jahre 1881 als Abteilungsmaschinenmeister bei der vormaligen Generaldirektion der Königl. Bayer. Staatseisenbahnen angestellt worden. 1882 trat er in den Dienst der Direktion der pfälzischen Eisenbahnen über und wurde 1886 zum Direktionsrat und 1905 zum stellvertretenden Direktor der pfälzischen Eisenbahnen ernannt. Schon während seiner Privatbahntätigkeit nahm er auf den Konferenzen über den europäischen Fahrplan, über Wagenbeistellung, über die zahlreichen Betriebs-, Militär- und sonstigen Fragen infolge seiner gedankenreichen, auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens und Wirtschaftslebens erfahrenen Persönlichkeit eine überaus angesehene Stellung ein. Zahlreiche und wertvolle Fortschritte auf dem Gebiete des Fahrplan- und Militär-Eisenbahnwesens sind auf seine Anregung zurückzuführen. An der Ausarbeitung der süddeutschen Fahrdienstvorschriften, aus denen die einheitlichen deutschen Fahrdienstvorschriften hervorgegangen sind, war er besonders beteiligt.

Mit der Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1909 wurde er zum Präsidenten der neu geschaffenen bayerischen Eisenbahndirektion Ludwigshafen berufen und hatte als solcher den Staatsbetrieb auf dem Netze der früheren Privatbahn einzurichten. Diese schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe hat er mit außergewöhnlicher Umsicht und Tatkraft und trefflichem Erfolge gelöst. Der Krieg, der an die linksrheinischen Staatsbahnen infolge ihrer Lage nahe dem Kriegsschauplatz ganz besondere Anforderungen stellte, hat auch seine Arbeitskraft bis zum äußersten in Anspruch genommen und seine in letzten Jahren schon geschwächte Gesundheit erschüttert. Um die glatte Abwicklung des militärischen Transportwesens, an dessen Organisation er hervorragend beteiligt war, wie überhaupt um die gesamte Regelung von Betrieb und Verkehr auf den Eisenbahnen der Pfalz im Verlaufe des Krieges hat er sich in hohem Maße verdient gemacht. Was er während seines vieljährigen Wirkens im Dienste der Privatbahnen und der Staatseisenbahnen geleistet hat, sichert ihm ein bleibendes Andenken bei seiner Verwaltung wie im Kreise der verkehrstreibenden Bevölkerung der Pfalz.

Seine Verdienste wurden durch Verleihung des Bayerischen Kronen-Ordens, mit der der persönliche Adel verbunden war, des Ordens vom heiligen Michael II. Kl., des Preußischen Kronen-Ordens II. Kl., des Württembergischen Komturkreuzes I. Kl. vom Friedrich-Orden, des Preußischen Roten Adlerordens II. Kl., des Luitpoldkreuzes und des König-Ludwigkreuzes, seine Leistungen auf dem Gebiete des Militär-Eisenbahnwesens durch Verleihung des Ritterkreuzes I. Kl. des bayerischen Militärverdienstordens und des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet.

Aus der großen Zahl der Trauerkundgebungen ist das Beileidstelegramm Seiner Majestät des Königs an die Witwe und die prächtige Blumenspende, die Seine Majestät der König und Ihre Majestät die Königin an der Bahre niederlegen zu lassen geruhten, hervorzuheben. Seine Exzellenz der K. Staatsminister von Seidlein hob in seinem Beileidschreiben an die Witwe hervor, er beklage für die bayerische Verkehrsverwaltung den Heimgang dieses tüchtigen, auf allen Gebieten des Verkehrswesens hervorragenden Beamten, dessen große Fähigkeiten auf dem gerade während des gegenwärtigen Krieges so schwierigen und verantwortungsvollen Posten des Leiters der pfälzischen Eisenbahnen zur Geltung gekommen und der Verkehrsverwaltung zu außerordentlichem Nutzen gereicht hätten.

Die Leiche des Präsidenten von Gayer wurde nach München überführt und am 13. Februar im Waldfriedhof daselbst beigesetzt. Vor der Überführung fand im reich geschmückten Sitzungssaal der Eisenbahndirektion zu Ludwigshafen a. Rh. eine erhebende Trauerfeier statt, bei der alle Beamte der Eisenbahndirektion und viele aus dem Direktionsbezirk zugegen waren.

An der Beisetzungsfeier nahmen Staatsminister von Seidlein und der frühere Verkehrsminister von Frauendorfer sowie zahlreiche Beamte der Verkehrsverwaltung aus der Pfalz und dem rechtsrheinischen Bayern teil.

In tiefempfundener Gedächtnisrede schilderte Oberregierungsrat Lieberich der Eisenbahndirektion Ludwigshafen die hervorragenden Verdienste und vorzüglichen persönlichen Eigenschaften des so früh verstorbenen Präsidenten, wobei er dessen großen Gerechtigkeitssinn besonders hervorhob; er legte im Namen des Gesamtpersonals der Eisenbahndirektion einen Kranz nieder. Hierauf widmete Eisenbahndirektions-Präsident von Welcker aus Würzburg im Namen der Präsidenten herzliche Abschiedsworte und einen Kranz. Der ehemalige Chef des Feldeisenbahnwesens und nunmehrige Chef des Kriegsamtes, Generalleutnant von Groener, ließ durch den Linienkommandanten, Major Freiherrn von Imhoff, einen Kranz mit dem Ausdruck aufrichtigen Dankes für die Leistungen des Dahingegangenen auf dem Gebiete des Militäreisenbahnwesens niederlegen. Direktionsrat Vorndran sprach im Namen der Inspektionsvorstände.

Von den zahllosen Kranzspenden sollen nur noch erwähnt werden jene des K. B. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Eisenbahndirektion Saarbrücken, der stellvertretenden 6. Infanterie-Brigade usw.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Präsident der Eisenbahndirektion in Cöln, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Martini, in gleicher Eigenschaft nach Mainz und der Präsident der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz v. Schaewen in gleicher Eigenschaft nach Cöln versetzt.

Dem Oberbaurat bei der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Mehr ist der Titel und Rang als Geheimer Baurat verliehen worden.

Bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist der tit. Oberbaurat Kräutle zum Oberbaurat bei dieser Behörde befördert.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurde Oberbauinspektor Ludwig Maas in Heidelberg zur Wahrnehmung der Dienstgeschäfte der Bahnbauinspektion I nach Mannheim versetzt.

Österreich.

— **Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.** Amtlich wird verlautbart: Die Eisenbahnen stehen fortgesetzt unter den größten Anforderungen. Die Ausdehnung der Kriegsschauplätze, die Vorsorgen für einen ungehemmten Nachschub an Mann und Material zur Armee im Felde, die Zufuhr der Lebensmittel nach den Verbrauchsorten und ähnliches mehr erfordern schon an sich die stärkste Inanspruchnahme aller Betriebsmittel und angesichts der schwierigen Materialerneuerung die strengste Sparwirtschaft. Nun wirkt noch die andauernde Winterkälte der Leistungsfähigkeit der Bahnen in erheblichem Maße entgegen. Unter dem Zwange solcher Verhältnisse müssen nunmehr weitergehende Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr Platz greifen, wobei allerdings aus gemeinwirtschaftlichen Gründen auf den Geschäftsverkehr und die Arbeiterbeförderung tunlichste Rücksicht vorwaltet. Die Einschränkung im Personenverkehr setzt, wenn sie ebenso wirksam als erträglich sein soll, die einsichtsvolle Mitwirkung der Allgemeinheit voraus. An die Bevölkerung ergeht daher der Aufruf, bis auf weiteres jede nicht unbedingt nötige Reise zu unterlassen, sohin namentlich von Vergnügungs- und Ausflugsfahrten abzustehen. In dieser Erwägung wurde auch die Beförderung von Skiern und Rodeln als Hand- und Reisegepäck auf den österreichischen Eisenbahnen vorderhand eingestellt. Es ist vaterländische Pflicht jedes einzelnen, den Eisenbahnverkehr, der jetzt vor allem der Vaterlandsverteidigung dienen muß, zu entlasten und ihn ausschließlich den wichtigsten Kriegszwecken dienstbar zu machen.

— Schnellzugverbindung von Wien nach Eger und Prag. Seit dem 12. Februar wird der von Wien Franz Josef-Bahnhof um 8 Uhr 5 Minuten früh nach Prag abgehende Schnellzug mit dem um 8 Uhr 40 Minuten früh nach Eger abgehenden Schnellzug vereinigt geführt. Die Abfahrt von Wien Franz Josef-Bahnhof erfolgt um 8 Uhr 5 Minuten früh.

— Zum Bau der Wiener Untergrundbahnen. Die Pläne für den Bau der Untergrundbahnen werden neuerlich eingehend überprüft, da die Frage angesichts der Schwierigkeiten des Verkehrs als eine besonders dringliche bezeichnet wird. Sollte sich die Gemeinde Wien für diesen Bau entschließen und ihn noch im laufenden Jahre in Angriff nehmen wollen, so würde zu diesem Zwecke eine neue städtische Anleihe zur Ausgabe gelangen. Diese Anleihe würde nur die erste Rate des Erfordernisses umfassen. Die Entscheidung, ob die Anleihe begeben werden soll oder nicht, dürfte im Laufe des Frühjahres erfolgen.

— Folgenschwerer Zusammenstoß auf der Wiener Straßenbahn. Am 7. Februar um etwa halb 8 Uhr früh hat sich in Wien im 12. Bezirk ein Straßenbahnwagenzusammenstoß ereignet, welcher von derart schweren Folgen begleitet war, wie sie schon lange kein Straßenbahnunglück nach sich gezogen hat. Bei dem Unglück ist ein Todesopfer zu beklagen, 3 Personen sind schwer und 35 leicht verletzt worden. Auch der Schaden an Betriebsmitteln ist sehr groß.

Auf dem Margaretengürtel an der Ecke der Steinbauergasse kreuzen sich die Straßenbahnlinien 18 und 61. Ein Straßenbahnzug der Linie 61 fuhr über die Kreuzung, als ein zweiter Straßenbahnzug der Linie 18 herankam. Statt seine Schnelligkeit zu mindern, setzte er die Fahrt mit voller Geschwindigkeit fort und fuhr mitten in die Flanke des Triebwagens des Zuges der Linie 61, der aus Trieb- und Anhängewagen bestand, hinein. Der Zusammenstoß war ungemein heftig und von schweren Folgen begleitet. Der angefahrene Triebwagen wurde mitten entzweigerissen, und auch der Triebwagen des Zuges der anderen Linie wurde mehrfach beschädigt. Aus dem Innern des fast ganz zertrümmerten 18er Wagens ertönten laute Hilferufe. Die Mehrzahl der Fahrgäste war durch die Wucht des Anpralles umgeworfen worden. Die Erhebungen über die Ursachen des Zusammenstoßes sind noch nicht abgeschlossen.

— Zu dem Eisenbahnunglück an der Südbahnlinie Cilli-Laibach, über das wir in Nr. 9 S. 71 nach dem „Leipz. Tagebl.“ berichtet hatten, geht uns von unterrichteter Seite folgende berichtigende Mitteilung zu: Der Unfall fand in Krain (nicht Steiermark) gegen 2 Uhr früh des 16. Januars zwischen Trifail und Sagor statt und entstand dadurch, daß knapp vor dem Personenzug Nr. 34 a ein durch einen plötzlichen Wasserausbruch hervorgerufener Bergsturz das eine Gleis verlegte, wodurch die zwei Maschinen des Zuges 34 a entgleisten und die nachfolgenden sieben Wagen zertrümmert und durch die weiter abstürzenden Felsmassen verschüttet wurden, so daß beide Gleise verlegt waren. Die rückwärtigen Wagen mit ihren Insassen blieben ziemlich unverletzt. Es wurden 11 Tote geborgen (und nicht 40) und 20 Schwerverletzte nach Laibach überführt. In den Fluß gesprungen ist niemand, daher auch niemand ertrunken. Der weitaus größte Teil der im Zuge Befindlichen ist daher unbeschädigt weiterbefördert worden. Die Rettungsarbeiten haben nicht erst am anderen Vormittag, sondern sofort, nach einer Stunde von beiden Seiten eingesetzt. Zur Bergung wurde kein Militär befohlen, sondern wurden die Bergungsarbeiten vom Betriebs-Inspektorat der Südbahn in Laibach geleitet, welches hierzu in erster Linie eigenes Personal und dann russische Kriegsgefangene verwendete. Die Ursache des Unfalles war insbesondere auf die seit Monaten andauernde Regenperiode zurückzuführen.

— Die Kohlenausfuhr des Ostrau-Karwiner Reviers im Kriege. Nach den jetzt vorliegenden amtlichen Zahlen über die Ausfuhr von Kohle und Koks aus dem Mährisch-Ostrauer Revierbergamtsbezirk für 1915 hat die Ausfuhr an Kohle und Koks in Meterzentnern betragen: nach Ungarn 9,6 Millionen Kohle und 3,9 Millionen Koks, nach Bosnien 14 162 Kohle und 204 900 Koks, nach Deutschland 6,6 Millionen Kohle und 0,32 Millionen Koks; nach Serbien und Rumänien gingen weiter kleine Mengen. Bemerkenswert ist, daß die Ausfuhr nach Ungarn gegenüber dem letzten Friedensjahr in Steinkohle nicht abgenommen hat, während sie in Koks einen Rückgang um etwa eine Million aufweist. Nach Deutschland gingen im Jahr 1915 aus dem genannten Revier 6,6 Millionen Steinkohle und 326 012 Koks. Die Ausfuhr nach dem Deutschen Reich hat also im Jahre 1915 fast die gleiche Höhe erreicht, wie im Jahre 1913 die gesamte österreichische Steinkohlenausfuhr nach dem Zollausland betragen hat (6,7 Millionen). Für das Jahr 1913 waren nach Deutschland aus dem Ostrau-Karwiner Revier nur einig[e] hunderttausend Meterzentner an Kohle und Koks gegangen. Die beträchtliche Ausfuhr nach Deutschland aus dem Ostrauer Revier ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß in Zeite[n] der Knappheit an Inlandwagen deutsche Wagen für di[e] Abfuhr der Kohle nach Deutschland zur Verfügung gestell[t] worden waren.

Ungarn.

— Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen standen im I. Halbjahre des Voranschlagsjahres 1916/17 (1. Juli bis 31. Dezember 1916) noch unter dem störenden Einflusse des Weltkrieges und gestalteten sich wie folgt:

	1916	gegen 1915
Personen und Gepäck . .	134 963 425 K.	— 742 127 K.
Eil- und Frachtgüter . .	154 143 936 K.	— 7 888 491 K.
Zusammen	289 107 361 K.	— 8 630 618 K.

Es zeigt sich somit beim Personen- und Gepäckverkehr ein[e] Verminderung der Betriebseinnahmen um 0,55, beim Eil- un[d] Frachtgüterverkehr hingegen eine solche von 4,87, zusamme[n] also ein Ausfall um 2,90 %.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug im Dezembe[r] 1916 8875,5 km gegen 8864,8 km des Vorjahres, daher u[m] 10,7 km mehr. Die Vermehrung rührt von der auf eigen[e] Rechnung in Betrieb genommenen Linie Zabok-Stubica he[r]. Mr.

Übrige europäische Länder.

— Die Bern-Lötschberg-Simplonbahn beförderte im Jahr 1916 insgesamt 1 266 005 Personen und 1 358 145 Gütertonnen, was gegenüber dem Vorjahre bei den Personen ein Mehr vo[n] 414 711, bei den Gütertonnen ebenfalls ein Mehr von 478 533 b[e]deutet. Die Gesamteinnahmen belaufen sich für das gan[ze] Jahr auf 4 271 195 Fr. oder auf 440 938 Fr. mehr als im Vo[r]jahre.

— Spanische Eisenbahnschwierigkeiten. Wie aus Madri[d] 15. d. M. gemeldet wird, erklärte der Minister für öffentlich[e] Arbeiten, daß die Schwierigkeiten im spanischen Eisenbahn[-]verkehr zugenommen hätten. Der Grund liege in dem Man[-]gel an rollendem Material und der Zurückhaltung von 32[0] spanischen Eisenbahnwagen an der französischen Grenze, di[e] nicht entladen werden könnten, weil die französische[n] Bahnen nicht über genügende Transportmittel verfügten. De[r] Personenverkehr in Spanien werde eingeschränkt werden.

— Englische Eisenbahnschmerzen. Auch in Deutschlan[d] ist noch vielfach die Meinung verbreitet, als ob England unte[r] dem Kriege wenig zu leiden hätte. Demgegenüber ist ei[n] Stimmungsbild lehrreich, das ein englischer Schriftsteller i[n] der Londoner Wochenschrift „World“ über die Leiden d[er] Eisenbahnreisenden entwirft. Er schildert zunächst d[ie] Schwierigkeiten, einen Frachtwagen zu finden, und fährt dan[n] fort: Bei der Ankunft am Bahnhof muß man wieder selb[st] das Gepäck vom Wagen herunternehmen, wofür man de[m] Fahrer aber 50 % mehr bezahlen muß, als die Taxe beträg[t], weil der Kraftwagen jetzt eine unbezahlbare Seltenheit g[e]worden ist. Dann läßt man das Gepäck stehen und begi[bt] sich auf die Suche nach einem Handkarren. Dienstmänne[r] gibt es nämlich nicht mehr, und man muß seine Koffer selb[st] an den Gepäckwagen rollen und meist auch selbst in diese[n] hineinbefördern. Ist dies geschehen, so nimmt man seine[n] Platz am Ende einer langen Reihe, die sich vor dem Fah[r]kartenschalter aufgestellt hat, ein. In der jetzigen Zeit wi[rd] man dann die Erfahrung machen, daß die meisten Leute E[r]laubnisscheine haben, um zu reisen, die mit großer Umstän[d]lichkeit untersucht werden.... Natürlich gibt es keinen Speis[e]wagen mehr im Zuge. Heutigentages haben die Züge ni[r]gends mehr langen Aufenthalt, weil sie sonst vielleicht de[m] Güterverkehr, der den Vorrang vor dem Personenverkehr b[e]kommen hat, behindern könnten. Man kann daher nirgen[d] aussteigen, um während der Fahrt sich mit Nahrungsmittel[n] zu versehen. . . . . Die Heizung hat schon seit lange ih[re] Arbeit eingestellt. In mißtrauischem Schweigen beobachte[n] sich die Mitreisenden gegenseitig, da die angeklebte Warnun[g] ihnen verbietet, Unterhaltung anzuknüpfen und durch Staatsgeheimnisse zu verraten. Ihren Gefühlen geben sie n[ur] Ausdruck, wenn der Schaffner wegen der Fahrkarten komm[t], und das tut er heute an jeder Station, wo der Zug hält. E[s] mag ein Nebel herrschen, dann verdoppelt sich der Durc[h]schnitt der Leiden. Es mag gerade eine Zeppelinpanik sei[n], dann wird der Zug, in dem man sitzt, nach Möglichkeit i[n] einen Tunnel geschoben, wo er die Entwicklung der Ding[e]

ıbwartet. Man kann mit der größten Sicherheit wetten, aß auf der Fahrt irgend ein Maschinenschaden oder eine onstige „Panne“ eintritt, denn das rollende Material ist seit wei Jahren nicht mehr erneuert oder ausgebessert worden. Die meisten Lokomotiven, die überhaupt sich noch fortbewegen können, sind arme, alte, röchelnde, asthmatische Dinger, bei denen es wirklich eine Tierquälerei scheint, daß man sie bei schlechtem Wetter nicht in ihrem Schuppen läßt.. . . .

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 12. Februar d. Js. verschied an einem Herzschlag plötzlich der

Königliche Geheime Baurat **Arnim Wegner.**

Der Verblichene, der seit dem 15. April 1876 im Staatsdienst und seit dem 1. Juli 1903 bei der Königlichen Eisenbahndirektion hierselbst beschäftigt war, hat sich während seiner langen dienstlichen Laufbahn durch unermüdliche Pflichterfüllung und hochverdienstliche Leistungen in hervorragendem Maße ausgezeichnet. Durch Herzensgüte und liebenswürdiges Wesen hat er sich die vollste Zuneigung seiner Mitbeamten und seiner Untergebenen erworben.

Wir werden sein Andenken stets in hohen Ehren halten. (300)

Der Präsident
und die Oberbeamten der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (M).

2. Wagenstandgeld.

Mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. ab ird das Wagenstandgeld wie folgt :höht:
für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3,00 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6,00 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen auf 8,00 ℳ.

Halle a. S., 15. Februar 1917. (313)
Halle-Hettstedter Eisenbahn.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

röffnung des Bahnhofs 4. Kl. Jeddinen für den Güter- und Tierverkehr.
Am 1. März 1917 wird der zwischen en Stationen Visselhövede und Benngbostel rechts der Bahnstrecke Uel-n-Langwedel gelegene Bahnhof Kl. Jeddingen, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ıch für die Abfertigung von Wagendungs- und Stückgütern, Leichen und benden Tieren eröffnet werden.
Die Abfertigung von Sprengstoffen t bis auf weiteres ausgeschlossen.
Mit demselben Tage wird der Bahnof 4. Kl. Jeddingen in den Staatsıd Privatbahn-Gütertarif und in den aats- und Privatbahn-Tiertarif aufenommen.
Über die Höhe der Tarifsätze geben e Dienststellen Auskunft.
Hannover, im Februar 1917. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 20. Februar 1917 bis auf weiteres ird der an der Bahnstrecke Anderıch-Gerolstein zwischen den Statioen Mayen Ost und Monreal gelegene ahnhof IV. Klasse Mayen West für n Eil- und Frachtstückgutverkehr schlossen. Dieser Verkehr wird ıch dem Bahnhof Mayen Ost verwien. Bestehen bleibt nur der Eil- und achtgutverkehr für die Anschlußinıber H. Eickhoff und für die Amerinische Petroleumgesellschaft, sowie Markttagen aus und nach der Richng Gerolstein.

Die Tarife und Stationsverzeichnisse sind zu berichtigen.
(Saarbrücken 8. III. 362 vom 15. Februar 1917.) (310)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.
Am 1. März 1917 treten neue Frachtsätze für Naundorf b. Dresden in Kraft. Ferner werden die örtlichen Bestimmungen für einige Bahnhöfe geändert oder ergänzt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch - Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 16. Februar 1917. (302)
Kgl. Gd. der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 19. Februar 1917 wird die Station Kiel als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 k für Eisenerz einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 16. Februar 1917. (304)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch - Hessisch - Schweizerischer Güterverkehr.
Im Tarif Teil II, Heft 4, vom 1. IV. 1908 wird der Frachtsatz der Frachtstückgutklasse 2, Königsee (Thür.) - Neuchâtel von 882 berichtigt auf 828 Cts. für 100 kg.
Karlsruhe, den 16. Februar 1917. (307)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914.
Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 wird der Ausnahmetarif 3 (Malz) aufgehoben. Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.
Dresden, am 15. Februar 1917. (308)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn.
Mit Ablauf des Monats April 1917 tritt der Gütertarif, Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1907, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für Getreide, Kleie usw. vorläufig ohne Ersatz außer Kraft. Näheres über die dadurch eintretenden Frachterhöhungen ist durch unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, zu erfahren.
Dresden, am 17. Februar 1917. (309)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation usw. — Tfv. Nr. 2 IV p.
Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1917 werden im Warenverzeichnis des oben bezeichneten Ausnahmetarifs nachgetragen:
Roggenfuttermehl,
Roggenkleie,
Weizenfuttermehl,
Weizenkleie
beim Übergang vom Auslande.
Der vertrauliche Ausnahmetarif für Weizen- und Roggenfuttermehl aus dem Auslande vom 22. März 1915 wird hierdurch aufgehoben.
Berlin, den 19. Februar 1917. (318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.
Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1917 wird die Station Königslutter als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 b (Mergel) aufgenommen. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. April 1917 die Station Gapel in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen. (317)
Berlin/Wien, den 15. Februar 1917.
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. März 1917 treten in Kraft:
1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A vom 1. Januar 1912 der Nachtrag XI,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Mai 1916 der Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Gleichzeitig erscheint zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B nebst Erläuterungen und Entscheidungen sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis“ vom 1. Mai 1916 der Nachtrag III. Er enthält neben dem vollständigen Wortlaut des Nachtrages unter 2, unverbindliche Erläuterungen.
Druckabzüge der Nachträge können vom 28. Februar d. J. an zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz), bezogen werden.
Berlin, den 12. Februar 1917. (316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird für den Verkehr zwischen Hamburg L. B. und Kallies Stadt eine direkte Entfernung von 457 km eingeführt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Februar 1917. (314)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. preußische Staatseisenbahnen.
K. k. österr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Tarif für die Überführung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der kgl. preußischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Oderberg, gültig vom **1. Januar 1910.**

Mit Gültigkeit vom 8. März 1917 gelangen die Überfuhrgebühren des obenbezeichneten Tarifes mit einer Erhöhung von 30 %, d. s. dreißig Prozent zur Anwendung, wobei sich ergebende Hellerbruchteile auf ganze Heller aufgerundet werden.

In den erhöhten Überfuhrgebühren ist die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag bereits enthalten.

Wien, am 15. Februar 1917. (315)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr.
Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Güterverkehr.
Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).
Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.
Sächsisch-österreichischer Verkehr.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Direkter Güterverkehr mit der Heeresbahn Nord (Verkehr mit Österreich).
Kombinierter Bahn- und Schiffsverkehr, Tarif, Heft 3 (Getreide usw.).
Norddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Direkter Dalmatienverkehr.

Hinausschiebung des Wirksamkeitsbeginnes der die Frachtsteuer betreffenden Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 R. G. Bl. Nr. 14 über den 1. Februar 1917 für die in Kronenwährung geltenden Frachtsätze.

Nachstehend werden die Eisenbahnverkehre, hinsichtlich deren auf Grund der im § 9, Absatz 2, der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 R. G. Bl. Nr. 14 über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse erteilten Ermächtigung der Wirksamkeitsbeginn der die Frachtsteuer betreffenden Bestimmungen der erwähnten Kaiserlichen Verordnung für die in Kronenwährung geltenden Frachtsätze dieser Verkehre über den 1. Februar 1917 hinausgeschoben wird, sowie der Tag des Wirksamkeitsbeginnes der angeführten Bestimmungen für diese Verkehre angegeben:

Bezeichnung des Verbandes oder Verkehres (Kronenwährung)	Hinausschiebung erfolgt bis einschließlich	Wirksamkeitsbeginn
Österreichischer Grenzverkehr	14. Februar 1917	15. Februar 1917
Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Güterverkehr	28. Februar 1917	mit Einführung neuer Frachtsätze
Süddeutsch-österreichischer Verkehr	28. Februar 1917	"
Süddeutsch-ungarischer Verkehr	28. Februar 1917	"
Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn)	28. Februar 1917	"
Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr	14. Februar 1917	"
Sächsisch-österreichischer Verkehr	14. Februar 1917	"
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	28. Februar 1917	"
Direkter Güterverkehr mit der Heeresbahn Nord (Verkehr mit Österreich)	14. März 1917	15. März 1917
Kombinierter Bahn- und Schiffsverkehr, Tarif, Heft 3 (Getreide usw.)	15. März 1917	mit Einführung neuer Frachtsätze
Norddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr	28. Februar 1917	1. März 1917
Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr	28. Februar 1917	1. März 1917
Direkter Dalmatien-Verkehr	Wird besonders verlautbart werden.	

Wien, am 6. Februar 1917. (305)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 treten im Rahmen des Ausnahmetarifs 30 B von Piwniczna, Rytro und Zegiestów nach Grottau und Kratzau Frachtsätze in Hellern für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 12. Februar 1917. (311)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien Westbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1917, bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1918 gelangen für den Verkehr zwischen Wien Westbahnhof und Lindau-Reutin folgende Frachtsätze zur Einführung und zwar:

für Güter, die nach dem österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B wie folgt tarifieren

	Heller
1. nach Eilgut, gewöhnlichem	2338
" " ermäßigtem	1237*) / 1221
" sperrigem Frachtgut	1522
" Klasse I	1015
" " II	895
2. a) bei Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen „sperrig" oder nach Klasse I oder II	790**)
b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen „sperrig" oder nach Klasse I oder II	703**)
c) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen nach Klasse A	601

für 100 kg. —

Zu 2 a) und b): Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

*) Nur gültig für Lindau Stadt.

**) Die Frachtsätze zu 2 a) und b) finden keine Anwendung auf Leichen, lebende Tiere, Salze der Pos. S—7—a), sowie auf jene Gegenstände, für die im eingangs genannten Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, B, Abschnitt C, eine besondere Frachtberechnung festgesetzt ist.

Wien, am 13. Februar 1917. (312)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif. Heft A. Mit Wirkung vom 1. Mai 1917 wird die besondere Bestimmung C XV zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, betreffend die Ausgabe von Sommerkarten von Mannheim nach Heidelberg bis auf weiteres aufgehoben. Die Aufhebung ist nach den Vorschriften in § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, d. 14. Februar 1917. (301)

Gr. Generaldir. d. Staatseisenbahnen.

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 250 000 kg Silikatroststäben soll verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau Fürstenstraße 1—10 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 10. März 1917, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. April 1917. (306)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 16. | 24. Februar 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt

Die rechtliche Natur des Personenbeförderungsvertrags.

In der Rechtsprechung werden zur Beurteilung der sich aus dem Personenbeförderungsvertrag (Abschn. III der EVO.) regelnden rechtlichen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Reisenden die Bestimmungen des BGB. über den Werkvertrag (§§ 631 ff.) herangezogen mit der Begründung, daß der Gegenstand des Vertrags ein durch Dienstleistung herbeizuführender Erfolg, nämlich die Verbringung von Personen an einen anderen Ort sei.[1] Dem entgegen möchte, wenn auch von vornherein zuzugeben ist, daß die Absicht, die beim Vertragsabschluß den Reisenden leitet, die Erreichung eines entfernten Ortes ist, der Beweis geführt werden können, daß der Vertrag selbst, der die Absicht verwirklichen soll, einen teils engeren, teils weitergehenden Inhalt hat.

Durch den einzelnen Personenbeförderungsvertrag, als welcher sich der Erwerb einer Fahrkarte (§ 13 EVO.) darstellt, wird die Eisenbahn nicht zu einer auf Beförderung gerichteten Dienstleistung veranlaßt. Der Vorgang spielt sich vielmehr in der Weise ab, daß die Bahn nach Maßgabe eines veröffentlichten Fahrplans (§§ 4, 10 EVO.) Personenwagen in Zügen bereitstellt und befördert, ohne Rücksicht darauf, ob für die Züge Verträge zustandekommen, und daß sie den Reisenden auf Grund des Vertrags auf einen dem Vertrag entsprechenden Platz eines Personenwagens zuläßt und ihn daselbst beläßt, bis der Wagen im Fahrplan an die vereinbarte Zielstation (bei Wagenwechsel an die Umsteigstation, worauf der Vorgang der Zulassung sich wiederholt) gelangt ist. Daß der Reisende durch die Beförderung eines von ihm benutzten Wagens seine Absicht des Ortswechsels erreicht, liegt außerhalb des Vertrags und ist seinem richtigen, rechtzeitigen Handeln (beim Ein-, Um- und Aussteigen) überlassen.

Der Personenbeförderungsvertrag charakterisiert sich demnach als ein Mietvertrag (§§ 535 ff. BGB.), als Miete eines Platzes in einem Personenwagen, wobei die Besonderheit, daß der Wagen als Bestandteil eines Zuges nach einem bestimmten, dem Reisenden bekannten Fahrplan befördert wird, als eine zugesicherte Eigenschaft im Sinne des § 537 [2] BGB.[2] zu bewerten ist. Alle die zahlreichen Bestimmungen der EVO. über Art (§§ 20, 15, 18), Umfang (§§ 19, 12 [2], 27, 28) und Übertragbarkeit[3] (§ 13 Ausf.-Best. 1, 7) des Anspruchs auf einen Platz, ferner über Art und Dauer des Rechts, den Zug zu wählen (§§ 13, 21, 25), über den Schutz des Platzanspruchs gegen dritte (§§ 11, 22), die Folgen der Nichtgewährung (§ 20) und über die Rechte der Bahn bei Beschädigung (§ 23) sind Bestimmungen, die dem Mietrecht entnommen sind, und die Rechte des Reisenden nach § 26 EVO. ergeben sich als Folgerungen aus der erwähnten Zusicherung im Mietvertrag.

Ist sonach der Beförderungsvertrag ein Miet-, kein Werkvertrag, so müssen auch die in der EVO. nicht geregelten, aus dem Vertrag sich ergebenden rechtlichen Beziehungen nach dem Mietrecht beurteilt werden. Es wird also das Schuldverhältnis wirksam mit dem Einnehmen des Platzes im Wagen, ruht in der Zeit des Wagenwechsels und endet mit dem Verlassen des Platzes auf der Zielstation, ist also zeitlich begrenzt (§ 564 BGB.); nur für diese Zeitdauer (Mietzeit) haftet die Bahn nach Vertragsrecht, vor und nach dieser Zeit nur außervertraglich; die Rechtsprechung, die die Bahn vom Vertragsabschluß ab bis zum Verlassen des Bahnhofs haften läßt, ist schon vom Standpunkt des Werkvertrags aus schwer zu begründen (siehe Eger Entsch. Bd. II S. 14, V S. 237) und vom Standpunkt des Mietvertrags aus meines Erachtens unhaltbar. Auf die Verjährung sind, soweit nicht § 558 BGB. zutrifft, die §§ 194 BGB. anzuwenden, für die Beweislast gelten die Regeln des Mietrechts.[4]

Der Umfang der Ansprüche des Reisenden ist dem § 536 BGB. zu entnehmen, sohin aus dem Begriff „des zu dem vertragsmäßigen Gebrauche geeigneten Zustandes“ abzuleiten; hiernach wird der Reisende nur fordern können, was die Bahn in der EVO., in der Fahrkarte und im Fahrplan (z. B. bezüglich der Mitführung von Speise- und Kurswagen) zusagt und was nach allgemeiner Verkehrssitte vorausgesetzt werden kann (z. B. Polstersitze in der 1. und 2. Klasse, Betriebssicherheit). Erfüllt die Bahn die Verpflichtungen nicht, so stehen dem Reisenden, soweit die EVO. nicht selbst die Folgen regelt (wie z. B. in §§ 20, 26), Ansprüche

[1]) Eger EVO. 3. Aufl. S. 28, Staudinger BGB. 3./4. Aufl. S. 944, 940, Rundnagel, Beförderungsgeschäfte S. 1515. Die Bereitstellung eines Platzes ist sonach nur Mittel zum Zweck.

[2]) Über den Begriff „zugesicherte Eigenschaft“ siehe Staudinger BGB. § 537 Ziffer 2 b.

[3]) Soweit die EVO. die Übertragbarkeit nicht ausschließt, ist das Recht aus der Fahrkarte als aus einer Inhabermarke (Siehe Cosack VGO. § 268) übertragbar.

[4]) Siehe die Zusammenstellung in JW. 1913 S. 236. Über die zum Beförderungsvertrag ergangene Rechtsprechung über die Beweislast siehe Eger Entsch. Bd. XXXI. S. 180 u. J. W. 1915 S. 585.

nach §§ 537, 538 BGB. zu, wobei bezüglich der Frage des Verschuldens § 5 EVO. (Haftung für das Personal) hereinspielt; kann die Bahn aber erweisen, daß der Reisende sich mit dem Mangel abgefunden hat (§ 539 BGB., z. B. bei Zugsüberfüllung) oder daß er seiner Verpflichtung zur Anzeige des Mangels nach § 545 BGB. nicht nachkam (z. B. bei Versagen der Dampfheizung, bei Stoßen infolge schlechter Kuppelung) oder daß er gar selbst den Mangel verschuldete (z. B. schlechte Verstauung des Handgepäcks), so ist sie entlastet; auch in dieser Richtung geht die den Begriff des Werkvertrags zugrunde legende Rechtsprechung in der Verurteilung der Eisenbahn vielfach zu weit (Siehe Vereinszeitung 1902 S. 1065, Eger Entsch. Bd. XXXI S. 33).

Regierungsrat Dr. Weber, München.

Anm. d. Schriftl. Wir geben obigen Ausführungen des Herrn Verfassers gern Raum, da sie eine in mancher Beziehung neue Auffassung über die Natur des Personenbeförderungsvertrags vertreten. Ob alle daraus gezogenen Folgerungen geteilt werden können, scheint uns zweifelhaft. Vielleicht geben die Ausführungen zu weiteren Erörterungen der Rechtsfragen Anlaß.

Großschiffahrtsweg Main-Donau.

Das bayerische Verkehrsministerium hat, wie bereits in Nr. 12, S. 96, gemeldet, dem am 31. Januar zu einer außerordentlichen Tagung zusammengetretenen Landtag einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau. Nach § 1 des Entwurfs soll zu diesem Zweck als erster Teilbetrag die Summe von 1 005 000 ℳ aus staatlichen Mitteln bereitgestellt werden.

In der Begründung heißt es nach einer Einleitung, die sich mit der Kanalisierung des untern Mains beschäftigt: Die Erfahrungen im gegenwärtigen Krieg, wie die Rücksicht auf die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn und dessen östlichen Nachbarländern, legen es nahe, es nicht bei der Fortführung der Kanalisierung des Mains bis Bamberg bewenden zu lassen, sondern den baldigen Ausbau einer für die Großschiffahrt geeigneten Verbindung zwischen Main und Donau ins Auge zu fassen. Ein leistungsfähiger Rhein-Donau-Wasserweg neben den bestehenden Eisenbahnverbindungen hat sich aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. Er verstärkt dauernd die mitteleuropäische Kräftegruppe und ihre wirtschaftliche und militärische Wehr und fördert den Ausbau eines engeren Wirtschaftsbundes der zu dieser Kräftegruppe gehörigen Staaten. Die von Aschaffenburg bis Passau bereits vorhandene Wasserstraßenverbindung des Mains, des Ludwig-Donau-Mainkanals und der Donau reicht für die Großschiffahrt nicht aus; es wird daher der baldige Ausbau dieser Wasserstraße zu einem Großschiffahrtsweg von den verschiedenen beteiligten Kreisen in Anregung gebracht.

Hinsichtlich der Linienführung sagt der Entwurf, daß die bestehenden Verkehrsbeziehungen, die Rücksicht auf die vorhandenen Umschlagsanlagen und Anschlußeinrichtungen und die Förderung der bereits angesiedelten Industrie und gewerblichen Unternehmungen die Beibehaltung der allgemeinen Richtung der bisherigen Wasserstraße nahe lege, die für den Anschluß der bayerischen Landesteile günstig verläuft und auch den Erfordernissen des Durchgangsverkehrs Rechnung trägt.

Nur in der Teilstrecke zwischen der Stadt Nürnberg und der Donau, wo der Ludwig-Donau-Mainkanal in seiner Scheitelhaltung das Hochflächengebiet der Jura durchzieht, muß wegen der Schwierigkeit der Wasserbeschaffung ein anderer Weg gesucht werden. Die Unmöglichkeit, den erhöhten Wasserbedarf durch Inanspruchnahme des Oberflächenwassers und durch Ausnutzung von Grundwasserbecken zu decken, zwingt hier zur Heranziehung von Wasser aus der Donau oder ihren südlichen Nebenflüssen und damit zu einer Kanalführung, die den Anschluß an die Donau bei Steppberg erreicht.

Nach der geographischen Lage, dem Wasserabfluß und den Geländeverhältnissen wird es zweckmäßig und wirtschaftlich sein, das Speisewasser dem Lech zu entnehmen und es in einem offenen Kanal der Scheitelhaltung des neuen Kanals bei Steppberg zuzuführen. Der Großschiffahrtsweg würde demnach in einer Gesamtlänge von 734 km von Aschaffenburg mainaufwärts bis Bamberg, von hier in gesondertem Kanal über Nürnberg nach Steppberg, dann im Donautal teilweise in Seitenkanälen bis Saal oder Regensburg und weiter auf der Donauwasserstraße zur Reichsgrenze unterhalb Passau führen.

Die Längenentwicklung der Wasserstraße Aschaffenburg-Passau wird durch die drei großen Mainkrümmungen zwischen Aschaffenburg und Schweinfurt ungünstig beeinflußt.

Der Donauanschlußpunkt Steppberg ist durch die Wasserversorgung des Kanals festgelegt, die am günstigsten durch die Zuleitung von Lechwasser erfolgt. Weiterhin ist ein Festpunkt für die Kanalführung durch die Notwendigkeit gegeben, die Städte Nürnberg und Fürth als den Hauptsitz der bayerischen großgewerblichen Tätigkeit, möglichst nahe zu berühren. Dagegen wären zwischen Nürnberg und dem Main neben der Führung über Bamberg die Wege nach Ochsenfurt-Marktbreit und nach Bettingen-Kreuzwertheim für den Kanal an sich möglich; außerdem wären Abkürzungen der Mainkrümmungen zwischen Aschaffenburg und Lohr a. M., dann zwischen Kreuzwertheim und Würzburg und zwischen Karlstadt und Schweinfurt denkbar.

Die Untersuchung dieser Abkürzungsmöglichkeiten hat ergeben, daß die Linie von Ochsenfurt-Marktbreit über Uffenheim nach Nürnberg, die zwar 94 km kürzer ist als die Linie über Bamberg, doch nicht so bauwürdig ist als die letztere, die Linie von Kreuzwertheim-Bettingen über Uffenheim nach Nürnberg wegen ungünstiger Verhältnisse von der weiteren Erwägung ausscheidet, ferner die Abkürzung der Mainkrümmung zwischen Aschaffenburg und Lohr wegen der außerordentlich ungünstigen Geländeverhältnisse sich zur weiteren Verfolgung nicht eignet und endlich den Abkürzungen der Mainkrümmung zwischen Kreuzwertheim und Würzburg sowie zwischen Karlstadt und Schweinfurt wegen der Mehrkosten und schwierigen Wasserbeschaffung die wirtschaftliche Berechtigung abzusprechen sei.

Mit Rücksicht auf die zu erwartende Verkehrsmenge an Massengütern, insbesondere an Kohlen und Eisen und wegen der Erfordernisse einer vorteilhaften Bedienung des Wechsel- und Durchgangsverkehrs würde sich für die neue Wasserstraße das 1200 Tonnenschiff empfehlen. Die Zulassung dieses Schiffes verlangt für die freien und kanalisierten Flußstrecken eine Wassertiefe von mindestens 2,5 m. Die seit vielen Jahren im Gang befindlichen Regulierungsarbeiten auf der ungarischen Donau bezwecken die Herstellung einer Fahrtiefe für die Schiffahrt von 2 m bei Niederwasser. An den ganz vereinzelten Punkten, wo diese Tiefe noch nicht erreicht ist, werden derzeit Verbesserungsarbeiten durchgeführt. Es sind ferner noch Verbesserungen der Fahrrinne in der Strecke des Eisernen Tores notwendig. Nach Durchführung dieser Arbeiten steht überall eine Mindesttiefe von 2 m bei Niederwasser auf der ungarischen Donau zur Verfügung. Ebenso wird nach den für die österreichische Donau geltenden Regulierungsgrundsätzen eine Mindesttiefe von 2 m unter den niedrigsten Schiffahrtswasserstand erreicht. Es kann damit gerechnet werden, daß die Donau auf österreichischem und ungarischem Staatsgebiet schon in naher Zeit so ausgebaut wird, daß auch bei Niederwasser die für das vollbelastete 1200 Tonnenschiff erforderliche Wassertiefe vorhanden ist.

Für die Kanalstrecken, die nach den Betriebserfahrungen zweckmäßig nicht einen trapezförmigen, sondern einen muldenförmigen Querschnitt erhalten, erfordert die Zulassung des 1200 Tonnenschiffes eine Wassertiefe von 3,6 m in der Mitte des Kanals. In Wasserspiegelhöhe wäre eine Breite des Kanals von 38 m vorzusehen.

Die Beförderung der Massengüter könnte auf dem Main und der Donau wie bisher durch Schleppzüge erfolgen. Auf dem Donau-Mainkanal selbst dürfte für die Großschiffahrt nur das Schleppen mit Dampfern oder die elektrische Treidellokomotive in Betracht kommen. Bei dem in Aussicht zu nehmenden Ausbau können bei Tagesbetrieb in der Main- und Donaustrecke und bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb auf der Kanalstrecke in 270 Schiffahrtstagen jährlich 10 bis 12 Millionen Tonnen Güter befördert werden. Für einen größeren Verkehr müßten die Schleusen in Doppelschleusen umgebaut werden.

Für die Durchführung der Treidelei käme die Gewinnung elektrischer Kraft an den Gefällstufen im Zuleitungskanal bei Steppberg in Frage. Die Baukosten werden nach der Begründung geschätzt: a) für die Seitenkanäle und teilweise die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg (282,5 km je 607 000 ℳ) rund 171 Mill. Mark, b) für den Kanal von Bamberg bis Steppberg (167,5 km je 1 970 000 ℳ) rund 330 Mill. Mark, c) für die Seitenkanäle der

Donau zwischen Steppberg und Saal (Regensburg) (75 km) und die Niederwasserregulierung in Verbindung mit Baggerung der 209 km langen Strecke Regensburg-Reichsgrenze unterhalb Passau, dann für die Verbesserung einzelner Flußstrecken durch Wehreinbauten oder Kanalanlagen und den Ersatz oder die Umgehung von zwei, die Schiffahrt hemmenden Straßenbrücken erforderlichen größeren Bauwerke, zusammen 149 Mill. Mark. Hiernach würde sich der Bauaufwand für die 734 km lange Wasserstraße auf 650 Mill. Mark oder rund 886 000 ℳ für 1 km beziffern.

Diese Baukosten erfordern für Verzinsung und Tilgung einen Jahresaufwand von 32,5 Mill. Mark. Die Kosten des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraße berechnen sich auf jährlich 7,5 Mill. Mark bei einem 5 Mill. Tonnen-Verkehr und auf 7,9 Mill. Mark bei 10 Mill. Tonnen-Verkehr. Hierzu kommen noch die Kosten der Treidelei zu 1,24 Mill. Mark (bei 5 Mill. Tonnen) bzw. 1,95 Mill. Mark (bei 10 Mill. Tonnen), so daß der Gesamtaufwand bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. Tonnen auf 41,24 Mill. Mark und bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. Tonnen auf 42,35 Mill. Mark sich beläuft.

Die jährlichen Gesamteinnahmen berechnen sich auf etwa 17,41 Mill. Mark bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. Tonnen und 41,12 Mill. Mark bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. Tonnen. Hierbei wurden die Befahrungsgebühren auf das Tonnenkilometer bei der Strecke Aschaffenburg-Saal für Massengüter mit 0,80 ℳ, und für Kaufmannsgüter mit 1,60 ℳ, und bei der freien Donaustrecke Saal-Passau für Massengüter mit 0,20 ℳ, und für Kaufmannsgüter mit 0,40 ℳ angenommen.

Eine genaue Berechnung des wirtschaftlichen Ergebnisses ist erst auf Grund eines ausführlichen Entwurfes mit den davon abhängigen Verkehrserhebungen möglich. Dabei ist besonders auch die Menge der für den Verkauf in Betracht kommenden elektrischen Arbeit noch festzustellen. Unter Einrechnung der hieraus und aus anderen Nebennutzungen zu gewinnenden Einnahmen würden an sich die oben berechneten Ausgaben bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. Tonnen gedeckt werden. Für Erzielung eines entsprechend großen Verkehrs auf der Wasserstraße und für den Wettbewerb mit der Eisenbahnfracht erscheinen jedoch die angenommenen Sätze der Befahrungsgebühren zu hoch. Es ist deshalb eine wesentliche Abminderung des zu verzinsenden und zu tilgenden Anlagekapitals durch verlorene Zuschüsse notwendig. Infolge des Übergangs beträchtlicher Mengen des gegenwärtig von den Eisenbahnen bedienten Verkehrs auf den neuen Großschiffahrtsweg ergeben sich für den bayerischen Staat — wenigstens in erster Zeit nach der Einführung des Großschiffahrtsbetriebes — nicht unerhebliche Ausfälle an Frachteinnahmen der Eisenbahnen. Ein Ausgleich dieser ungünstigen Wirkung des Großschiffahrtsweges auf die Rente der Staatseisenbahnen muß zunächst in den Vorteilen gesucht werden, die sich aus der Herstellung der Wasserstraße für die allgemeine Volkswirtschaft durch Verbilligung der Beförderungskosten und durch Gewinnung von Neuland für die Ansiedelung von gewerblichen und industriellen Unternehmungen ergeben werden. Weiterhin kann nach den Erfahrungen bei anderen Wasserstraßen angenommen werden, daß die anfänglichen Schädigungen der Eisenbahnen nicht nur durch den zu erwartenden natürlichen Verkehrzuwachs allmählich ausgeglichen wird, sondern daß aus der allgemeinen Verkehrssteigerung, die als Wirkung der Eröffnung der Großschiffahrtsstraße erwartet werden darf, die Staatseisenbahnen, wenn auch nicht sofort, so doch in absehbarer Zeit bedeutenden Nutzen ziehen werden.

Auf Grund einer überschlägigen Berechnung ergibt sich infolge der Benutzung des Wasserweges statt des Bahnweges auf der bayerischen Strecke Aschaffenburg-Passau eine Gesamtfrachtersparnis von rund 6 Mill. Mark bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. Tonnen und von rund 18 Mill. Mark bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. Tonnen. Wenn die anzustrebende Abminderung der oben angenommenen Befahrungsgebühren erreicht wird, erhöht sich dementsprechend auch die gegenüber dem Bahnweg zu erzielende Frachtersparnis. Der weit überwiegende Frachtvorteil trifft auf den Durchgangsverkehr, sonach auf außerdeutsche Interessenten.

Die Anforderungen an die Verkehrswege sind im gegenwärtigen Kriege außerordentlich gestiegen. Die Eisenbahnverwaltungen sind bei der großen Ausdehnung des Kriegsschauplatzes nur schwer im Stande, die unmittelbar für das Heer erforderlichen Verkehrsleistungen zu erfüllen, dazu kommen im inneren Verkehr die überaus großen Ansprüche für die Bedürfnisse der Kriegsindustrie, für die Volksernährung und für die Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Lebens. Die Eisenbahnverwaltungen haben bei der Notwendigkeit der gleichzeitigen Bewältigung dieses öffentlichen Verkehrs neben jenem für Heereszwecke große, zum Teil hart empfundene Verkehrseinschränkungen eintreten lassen müssen. Wasserwege, die die Eisenbahn ergänzen und entlasten, sind daher von größtem Vorteile; namentlich wäre das Vorhandensein einer leistungsfähigen Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau zur Mitwirkung bei der Bedienung des gerade während des Krieges sehr starken westöstlichen Verkehrs von hoher Bedeutung gewesen. Bei Ausnutzung einer solchen, für einen Jahresverkehr von 10 Mill. Tonnen ausgebauten Wasserstraße wäre Eisenbahnfahrmaterial für 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 t frei geworden.

Hierzu tritt auch die hohe militärische Bedeutung der Wasserstraße, die darin liegt, daß durch dieselbe die Ausnutzung der Vorteile der inneren Linie ganz wesentlich gesteigert wird. Von dem Gesichtspunkt aus, daß der wohl überwiegende Vorteil der Großschiffahrtsstraße nicht dem bayerischen Verkehr, sondern dem allgemeinen Durchgangsverkehr zugute kommt, ist es gerechtfertigt, daß sich die außerbayerischen Interessenten an den Kosten des Ausbaues der Wasserstraße beteiligen. Mit Rücksicht auf die aus den Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges sich ergebende militärische und wirtschaftliche Bedeutung einer leistungsfähigen, ganz Mitteleuropa durchziehenden Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau darf auch mit einer finanziellen Beteiligung des Reichs an diesem Unternehmen gerechnet werden.

Bei dem Interesse, welches das Reich, die außerbayerischen und bayerischen Kreise, Städte und Industrien und der bayerische Staat gemeinsam an der Herstellung der Main-Donau-Wasserstraße haben, ist der Ausbau im Wege eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens nahegelegt. Der für diesen Zweck in Aussicht zu nehmende Main-Donau-Stromverband hätte gemeinsam die Kosten für die Bearbeitung der Entwürfe und für den Bau aufzubringen, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu gewährleisten und durch einen besonderen Strombeirat bei der Aufstellung und der Ausführung der Entwürfe, bei der Verwaltung der Wasserstraße und besonders bei der Festsetzung der Befahrungsgebühren mitzuwirken.

Zunächst steht die Bearbeitung der Entwürfe in Frage. Diese können nach dem Stand der bereits geleisteten Vorarbeiten in etwa drei Jahren baureif für die ganze Strecke von Aschaffenburg bis Passau fertiggestellt werden. In den Bau einzelner Abschnitte jedoch, wie jener der Donaustrecke und des Mains von Aschaffenburg aufwärts, könnte schon früher eingetreten werden.

Es ist beabsichtigt, für die Bearbeitung der Entwürfe ein Kanalbauamt beim k. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten und 14, diesem Ministerium zu unterstellende Projektierungsabteilungen im äußeren Dienst zu errichten. Als Sitze dieser Abteilungen sind vorerst in Aussicht genommen: Aschaffenburg, Kreuzwertheim, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Nürnberg, Roth, Treueßlingen, Neuburg a. D., Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Deggendorf und Passau.

Die Kosten für die Herstellung der baureifen Entwürfe werden mit rund 5 Mill. Mark angenommen. Hiervon würden nach dem Maße des Interesses 3 Mill. Mark durch das Reich, die beteiligten Kreise, Städte und industriellen Unternehmungen, der Rest durch den Staat Bayern in Form von verlorenen Zuschüssen zu übernehmen sein.

Einiges von den Eisenbahnen im besetzten Osten.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

IV.

Es wird für die Leser dieser Zeitung erwünscht sein, einiges über Eisenbahn-, besonders die Bahnhofsverhältnisse einiger größerer Orte des besetzten Ostens zu erfahren. Ich beginne mit der Hauptstadt Warschau. Sie und die zugehörige auf dem rechten Weichselufer gelegene Vorstadt Praga haben sieben, dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnhöfe. Auf dem linken Weichselufer den Vorbahnhof Warschau, den Warschau-Kalischer Bahnhof, den Warschau-Wiener Bahnhof, und den Warschau-Koweler Bahnhof; auf dem rechten Weichselufer den Warschau-Brester, den Warschau-Petersburger Bahnhof und den Bahnhof Praga. Allen Bahnhöfen gemeinsam war zu russischer Zeit das Fehlen größerer Bahnhofshallen, es gab und gibt nur unzu-

reichende Bahnsteighallen. Ferner fehlen Über- und Unterführungen für den Personen- und Güterverkehr. Bei noch so großer Gleisezahl gab es nur ebenschienige Übergänge, die vielfach nicht durch Schranken in unserem Sinne, sondern durch große hölzerne Lattentore abgeschlossen sind. Dagegen finden sich, besonders außerhalb Warschaus, eiserne, über den Bahnhof führende Fußgängerbrücken, deren Länge bei der großen Gleiszahl oft eine sehr erhebliche ist. Die Anlagen für den Freiladeverkehr sind beschränkt, dagegen gibt es überall große Lagerschuppen, was mit dem oben erwähnten Fehlen des Avisierungsverfahrens zusammenhängt, endlich fällt allgemein auf ein entsetzlich schlechtes Pflaster, meist aus rundköpfigen Wackersteinen, das einen Vorgeschmack gibt für das berüchtigt schlechte Pflaster der Landstraßen und auch vieler Ortsstraßen. Andererseits ist bei vielen Anlagen eine bedeutende Großzügigkeit nicht zu verkennen. Die jetzt nur noch in ihren kahlen Umfassungsmauern dastehenden ausgebrannten Empfangsgebäude des Brester und des Petersburger Bahnhofs zeugen davon. Diese Bahnhöfe, seit Anfang der neunziger Jahre in der Hand des russischen Staates und früher, den großartigen Anlagen nach zu schließen, für einen sehr bedeutenden Verkehr bestimmt, dienen zur Zeit im ganzen nur dem Güterverkehr. Personenverkehr findet nur in ganz geringem Umfange statt, vom Petersburger Bahnhof, wo die ehemalige Umladehalle als Bahnsteig und Bahnsteighalle benutzt wird, Vorortsverkehr bis Tluschtsch, vom Brester Bahnhof solcher nach Novo Minsk. Früher begannen hier auch die Vorortzüge nach Otwozk (Richtung Iwangorod), sie sind aber wegen mangelnden Verkehrs eingegangen.

Im Güterverkehr haben beide Bahnhöfe Stückgut-, Wagenladungs- und Tierabfertigung, im übrigen ist der Petersburger Bahnhof nur Zwischenstation der Strecke nach Malkin, es können aber auf sämtlichen Bahnhöfen Güter für sämtliche Strecken aufgegeben werden, wobei die Wagen und Stückgüter vom Petersburger Bahnhofe durch besondere Übergabezüge nach dem Brester Bahnhofe überführt werden. Dieser ist Bildungsbahnhof der Züge nach dem Westen, auch beginnen daselbst einzelne Züge nach dem Osten, Richtung Litauisch Brest (Brest-Litowsk) und je ein Zug nach Deblin (Iwangorod) und nach Malkin.

Der sehr weit abgelegene Bahnhof Praga ist für den Personenverkehr nur Durchgangsbahnhof der Strecke nach Modlin (Novo Georgiewsk) und Mlawa, im Güterverkehr Zugbildungsstation für einzelne Züge verschiedener Richtungen.

Die von der Vorstadt Praga abgehenden Bahnen sind jetzt zweigleisig, Warschau-Modlin ist erst deutscherseits zweigleisig hergestellt und der Ausbau des zweiten Gleises von da nach Mlawa geht seiner Vollendung entgegen. Anderseits ist die früher zweigleisige Strecke Warschau-Deblin deutscherseits nur bis Otwozk zweigleisig wiederhergestellt. Die Verbindung zwischen den Bahnhöfen des rechten Weichselufers (Vorstadt Praga) und denen des linken Ufers wird durch Brücken hergestellt, eine eingleisige und eine zweigleisige. Erstere war zur Zeit des deutschen Einmarsches nur Straßenbrücke und ist nur zwischenzeitlich als Eisenbahnbrücke benutzt worden. Ursprünglich war sie wohl als Doppelbrücke, oben Eisenbahn, unten Landverkehr, gebaut worden, die aber nach dem Bau der zweigleisigen Brücke, die aus neuerer Zeit stammt, als Eisenbahnbrücke nicht mehr benutzt wurde. Diese zweigleisige Brücke trug ein normalspuriges und ein russischspuriges Gleise zur Überführung von den westlichen auf die östlichen Gleise, die beide jetzt normalspurig sind; sie besteht aus Gitterträgern und hat eine untere Fahrbahn für den Landverkehr. Ihre Länge beträgt 224,88 Saschen = 480 m bei 9 Öffnungen. Sie ist von den Russen bei ihrem Abzuge sehr stark zerstört, war aber schon Mitte Oktober 1915, also rund zehn Wochen nach der Einnahme Warschaus in ihrem früheren Zustande wieder benutzbar gemacht worden. Auch ein Beweis für deutsche Tatkraft und Leistungsfähigkeit.

Der erste auf dem linken Weichselufer gelegene Bahnhof ist der Warschau-Koweler, der frühere Bahnhof der der Weichselbahn gehörenden Warschauer Verbindungsbahn. Die Hauptlinie der ehemaligen Weichselbahn geht von Kowe Station der russischen Südwestbahnen, über Praga z preußischen Grenze bei Mlawa. Der jetzige Warschau-K weler Bahnhof besteht nur aus neu errichteten Aushilfsba ten, von den ehemaligen Bauten konnte ich nur ein noc stehendes Stück Brandmauer wahrnehmen. Der Bahnh dient als Durchgangsbahnhof für alle von und nach d anderen Bahnhöfen kommenden und gehenden Züge. Nur ei Güterzug nach Richtung Sosnowice nimmt auf ihm seine Anfang. Er hat nicht unerheblichen Eilgutverkehr, der Ve kehr hat sich im ersten Halbjahr 1916 durch Eröffnung neu Stationen für den Güterverkehr gehoben, steht aber unt dem Einflusse der Beschlagnahme vieler Güter und der mi destens vorgeschriebenen Ein- und Ausfuhrgenehmigung. D letzteren Verhältnisse beeinflussen natürlich auch den Ve kehr anderer Bahnhöfe.

Vom Koweler Bahnhof gelangt man über die Verbindung bahn, an der viele Anschlußgleise liegen, z. B. das d Krankentransportabteilung, nach dem heutzutage wichtigste Bahnhofe Warschaus, dem Warschau-Wiener. Eine öffen liche Zwischenstation besteht auf dieser Strecke nicht, doc lassen angefangene Erdarbeiten erkennen, daß die Russe eine solche geplant hatten.

Der Warschau-Wiener Bahnhof ist jetzt gewissermaße Hauptbahnhof für den Personenverkehr, neben dem nur d Koweler Bahnhof noch einige Bedeutung hat. Die Züge, au die vom Westen kommenden, soweit sie nicht im Warscha Wiener Bahnhofe enden, werden auf der Verbindungsbal über den Koweler Bahnhof weiter geführt, wobei der Wa schau-Wiener Bahnhof Kopfstation ist. Früher diente d Verbindungsbahn fast ausschließlich dem Güterverkehr, d Reisenden waren genötigt, den weiten Weg nach und von d Pragaer Bahnhöfen durch die Stadt zurückzulegen. Spät wurden dann die durchgehenden Personenzüge, zuerst weg der Breitspur wohl die Kalischer, dann die Expreßzüge üb die Verbindungsbahn geleitet, bis man endlich dazu übe ging, durch Einlegung von sog. Ringzügen eine Verbindu zwischen den Bahnhöfen links und rechts der Weichsel herz stellen.

Der Warschau-Wiener Bahnhof ist alt, sehr lang gestrec mit nur vier Gleisen und eines Neubaus dringend bedürfti wie denn die Warschauer Bahnhofsfrage eine der dringen sten für die zukünftige Regierung werden dürfte. Zur Er lastung dient ein Vorbahnhof, an dem sich auch eine Pe sonenhaltestelle befindet. An den Warschau-Wiener Bahnh schließt sich unmittelbar der Kalischer Bahnhof, er dient n dem Verkehre in Richtung Skalmierzyce und ist nur schwa besetzt. Als Wartesäle dienen große heizbare Hallen.

Der Eilgut- und Frachtgutverkehr wird für alle in Warscha Wien einmündenden Linien auf dem W. W. Güterbahnhof g meinschaftlich abgefertigt, der Verkehr ist in erfreuliche Steigen, doch sind statistische Vergleiche gegen früher u möglich. Für die Gepäckträger ist eine Gemeinschaft g bildet, die Tagelöhne der ausschließlich polnischen Güte bodenarbeiter wurden ebenso wie die der anderen Arbeit nach den örtlichen Tagelohnsätzen durch die Amtsvorstän festgesetzt und betrugen 2—3 ℳ, bei Schreibhilfen e sprechend mehr.

Der Abfertigungs- und Kassendienst wird — und dies g von allen Abfertigungsstellen im besetzten Gebiete — im A gemeinen nach den für die preußischen Staatseisenbahn giltigen Vorschriften besorgt, wobei aber zu berücksichtig ist, daß daneben ein großer Verkehrsanteil auf die Heer sendungen entfällt. Erwähnen möchte ich noch, daß Milc verkehr wie in der Heimat besteht.

Es würde die mir für diese Aufzeichnungen gesteckt Grenzen überschreiten, wollte ich erzählen, was ich in Wa schau alles gesehen und erlebt und wie viele bedeutende u interessante Menschen ich kennen gelernt habe. Eines ab möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß ich nämlich die ve witwete Frau Eisenbahndirektionspräsidentin Anna So bart geb. Weishaupt begrüßen durfte, die dem trefflich ei gerichteten Soldatenheim in der Szucha-Allee vorsteht und mit sachkundiger Hand leitet.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preußische Bauverwaltung im Landtage.** Im Abgeordnetenhause gelangte man am 19. d. M. bei der zweiten Beratung des preußischen Staatshaushaltsplans für 1917 zum Sonderplan der Bauverwaltung. Hierbei gab Staatsminister v. Breitenbach in bezug auf die Wasserstraßenpolitik eine Anzahl wichtiger Erklärungen ab. Die Wasserstraß haben sich während des Krieges in steigendem Maße bewäh und für die Staatseisenbahnen wesentliche Hilfe geleist und zwar alle Wasserstraßen, in erster Linie die natürlich wie Rhein und Elbe, dann aber auch die künstlichen, unt ihnen wiederum besonders diejenigen, die erst vor zwei od drei Jahren in Betrieb genommen worden sind. Selbstverstä lich haben sich, wie bei allen Neuschöpfungen, auch eini Mängel gezeigt. Beim Rhein-Herne-Kanal, dessen Verkeh entwicklung weit über die Schätzung hinausging, haben si

ese Mängel an der Mündung gezeigt. Es ist klar erkennbar, ß eine zweite Mündungsschleuse fehlt; der Minister hofft, egen deren Erbauung noch in dieser Tagung eine Vorlage achen zu können. Gegen den staatlichen Schleppzwang, der f dem Rhein-Hannover-Kanal eingeführt sei, könne nicht e leiseste Einwendung erhoben werden. In Bezug auf die waige Fortsetzung des Kanals bis zur Elbe erklärte der inister, er könne sich nicht als einen Gegner dieses alten turgemäßen Projekts bezeichnen, aber man müsse, nachdem egierung und Landtag vor elf Jahren beschlossen haben, nur s Hannover zu bauen, zunächst die Ergebnisse dieses Baues warten. Weiter trat der Minister dem Vorwurf des Abgednneten Mathies entgegen, daß er nicht rechtzeitig für die ganisation des Wasserverkehrs auf ein Zusammenwirken mit m Eisenbahnverkehr hingewirkt habe. „Die Staatseisenhnen sind bis zum Herbst, bis weit in den September hinein, rchaus in der Lage gewesen, den Anforderungen des Verhrs zu entsprechen. Das möchte ich auch hier bei der Verndlung des Etats der Wasserbauverwaltung auf das nachücklichste betonen. Wenn später gewisse Schwierigkeiten ngetreten sind, so hat das seine ganz besonderen Gründe. ber schon zu einer Zeit, als die Staatseisenbahnen den Verhr auf den Eisenbahnen voll bedienen konnten, haben wir s für den Übergang des Verkehrs auf die Wasserstraßen ngesetzt. Wir haben diesem Übergang überall die Wege genet, haben aber feststellen müssen — und auch darauf habe h hingewiesen —, daß der Verkehr zwangsweise sich nur m kleinen Teile auf die Wasserstraßen drängen läßt, wenn cht die natürlichen Voraussetzungen, wie bei dem großen afenplatz Ruhrort-Duisburg oder in Cosel an der Oder, in rvorragendem Maße gegeben sind. Unser gesamter kriegsirtschaftlicher Verkehr steht unter dem Zeichen der Dringhkeit, und er läßt sich nur dirigieren, wenn ein Zwang ausübt wird. Nun möchte ich bitten, daß der Herr Abgeordnete athies sich daran erinnern möge, daß, solange die Schiffhrt ein frei betriebenes Gewerbe ist, es außerordentlich hwer ist, einen Zwang auszuüben. Es gibt Möglichkeiten, eses zu tun, aber diese Möglichkeiten sind beschränkt, sie nnen von der Staatseisenbahnverwaltung auch nur wieder beschränktem Umfange ausgeübt werden. Heute stehe ich f dem Standpunkt, daß ich als Chef der Staatseisenbahnen ordnen kann: in dieser oder jener Verkehrsbeziehung steht ne Waserstraße zur Verfügung, und weil dem so ist, sperre h den Eisenbahnweg. Das kann ich tun und habe ich getan Einvernehmen mit den Militäreisenbahnbehörden. Auf den hiffspark als solchen habe ich gar keinen Einfluß, kann ihn cht üben, ich kann ihn nicht zwingen; den kann nur die ilitärbehörde im Wege der Beschlagnahme äußersten Falles r Verfügung stellen. Der Herr Abgeordnete Mathies kann ch aber beruhigen, daß in der Richtung der Heranziehung r Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen nach Inngsetzung unserer jetzt stilliegenden Binnenschiffahrt alles schehen wird, was geschehen kann, vielleicht in einem Umnge geschehen wird, daß aus diesem zwangsweisen Vorhen manche Beschwerde an mich herantreten wird. — Eine hwierigkeit, über die man ja hinwegkommen kann, ist, daß e Kombination des Wasserweges und des Eisenbahnweges elfach teurer ist als der direkte Eisenbahnweg. Wir haben eses in Verkehrsbeziehungen, in denen ein Massenverkehr befördern ist, gerade in den letzten Wochen bei den Erörrungen über die Dirigierung des Verkehrs feststellen üssen. Da muß ein Dritter einspringen, und dieser Dritte nn nur das Reich sein oder der interessierte Bundesstaat. h denke in solchen Fragen nicht kleinlich, das brauche ich cht erst zu sagen."

Weiter erörterte der Minister die Frage der elektrischen ersorgung des Landes, die wir hier als mit dem Eisenbahnesen nicht unmittelbar zusammenhängend übergehen.

Auf verschiedene vom Abg. Lippmann angeregte Wasserraßenfragen äußerte der Minister zunächst, daß die Angeleenheit der Donau-Main-Verbindung erst in den letzten Tagen ihn herangetreten sei. Die preußische Staatsregierung abe diese Pläne mit voller Sympathie begleitet. „Der Herr bgeordnete Lippmann hat im Zusammenhang mit diesem rojekt eine Reihe von anderen sehr wichtigen Fragen ertert, die sich auch gar nicht davon trennen lassen: das ist ne Verbindung der Oder mit der Donau und die von einer hr großen Interessentengruppe erstrebte Verbindung der lbe mit der Donau, vielleicht unter Zusammenfassung beir Projekte. Aber damit sind die Konsequenzen noch lange icht erschöpft. Ich bitte, zu erwägen, daß eine Fortsetzung er Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Bamberg und e Herstellung eines neuen Main-Donau-Kanals für die roßschiffahrt den süddeutschen, den südwestdeutschen, zum eil auch den mitteldeutschen Verkehr über den Rhein nach n Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen hinlenkt. Es ist ohl mit einiger Sicherheit zu erwarten, daß unsere deutschen ordseehäfen Wert darauf legen, durch eine so bedeutsame und wichtige Verkehrsstraße in ihren Interessen nicht verkürzt zu werden. Wir werden daher aller Voraussicht nach von jener Seite Berufungen zu gewärtigen haben. Auch damit wird es noch nicht erledigt sein. Es schweben mir eine ganze Reihe von anderen großen Fragen vor, die hiermit in Zusammenhang stehen, die ich aber heute absichtlich nicht erwähne."

Wir übergehen hier die weiteren Äußerungen des Ministers zur Kanal- und Wasserstraßenpolitik im allgemeinen, und zu einzelnen Kanalprojekten und Wasserbaufragen und führen hier noch die bedeutsamen Schlußworte des Ministers an: „Hinsichtlich der Frage der Elektrisierung des Landes habe ich mich über die Pläne und Ziele meines Ressorts eingehend geäußert. Ich stelle noch einmal fest, daß aus meinen Ausführungen keinesfalls entnommen werden kann, daß die Königliche Staatsregierung nach ihrer heutigen Auffassung auf ein Elektrizitätsmonopol hinsteuert, daß sie vielmehr der Auffassung ist, daß die wirtschaftliche Entwicklung durch Kraftwerke, die der Staat selbst baut oder als gemischtwirtschaftliche Werke in Betrieb setzt oder in irgend einer andern Form begünstigt, die sein wird, daß diese Werke so billigen Strom zur Verfügung stellen, daß für die Allgemeinwirtschaft — und darauf kommt es meines Erachtens ausschließlich an — erhebliche Vorteile erwachsen. Ich habe in meinen ersten Ausführungen unterlassen, auf eine bedeutsame Tatsache hinzuweisen, auf die die Herren Vorredner auch ihrerseits Bezug genommen haben, daß wir ein starkes Interesse daran haben, die Wasserkräfte des Landes zum Schutze unserer Brennstoffe auszunutzen. Da spielt ein gewaltiges Projekt zurzeit eine große Rolle. Das ist die Ausnutzung der Wasserkräfte am Oberrhein. Diese Frage befindet sich in vollem Fluß unter der Autorität des Reiches; denn es sind hier nicht allein bundesstaatliche Interessen, sondern große Reichsinteressen zu schützen und wahren. Die preußische Staatsregierung nimmt das lebhafteste Interesse an dem Fortgange dieser Ermittlungen und hofft, daß das, was auf diesem Gebiete geschehen kann, in nicht zu ferner Zeit ins Leben treten wird."

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** Auf der Tagesordnung für die am 24. März d. J. in Breslau stattfindende ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Breslau stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände: 1. Ersatzwahlen. 2. Vorlage der Eisenbahnverwaltung, betreffend völlige oder teilweise Aufnahme der Ausnahmetarife für Holz- und Holzzellstoff, hölzerne Schachteln, Steinsalz, Salzsäure, Kalksteine, Steine, rohe usw., Blei und Zink. 3. Anträge auf Verbesserung von Zugverbindungen auf den Strecken Berlin-Breslau, Gleiwitz-Idaweiche und Gleiwitz-Orzesche.

— **Einrichtung von Suppenküchen für Eisenbahnpersonal in Württemberg.** Zur Verpflegung der Eisenbahnunterbeamten und Arbeiter mit warmen Speisen sind von der württembergischen Eisenbahnverwaltung in den Bahnhofskantinen Stuttgart, Ulm und Mühlacker und in der Wagenwerkstätte Cannstatt Suppenküchen eingerichtet worden, die vermöge der Zuweisung geeigneter Nahrungsmittel durch die Landesverteilungsstellen und der Bewilligung staatlicher Zuschüsse in der Lage sind, besonders kräftige und nahrhafte Suppen zu dem billigen Preis von 10 Pf. für das halbe Liter herzustellen.

Die Hauptsuppenküche in Cannstatt besitzt 3 Dampfkochkessel mit 340 Liter Inhalt; sie gibt täglich auf Bestellung warme Suppen in Mindestmengen von 10 Liter an alle Dienststellen ab. Die Suppen werden in Blechkannen mit Wärmeschutz, der sie bis zu 15 Stunden heiß erhält, als Dienstgut befördert.

Den Bezug von Suppen aus den Bahnhofskantinen Stuttgart Ulm und Mühlacker vermitteln die zuständigen Bahnstationen.

Österreich.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Ergebnisse der Bahn waren im Jahre 1916 geringere als im Jahre zuvor. Die Erhöhung der Einnahmen hat in den letzten Monaten des Jahres nachgelassen, die Steigerung der Ausgaben hielt unvermindert an. Im vorausgegangenen Jahre hatte die Aussig-Teplitzer Bahn eine Dividende von 55 K. bezahlt. Man nimmt an, daß für das Jahr 1916 die Dividende sich etwas über 40 K. stellen dürfte.

Im Januar d. J. betrugen die Einnahmen auf dem alten Netze 1 104 877 K. (— 59 715 K.) und auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 288 976 K. (— 4861 K.).

— **Buschtiehrader Eisenbahn.** In der Sitzung des Verwaltungsrates am 8. Februar wurde die von dem bisherigen Präsidenten der Gesellschaft, Geheimen Rate Dr. Rudolf Sieg-

hart, gegebene Demission mit tiefstem Bedauern und dem Ausdrucke der Anerkennung und des Dankes für seine ausgezeichnete und verdienstvolle Wirksamkeit zur Kenntnis genommen. An seiner Stelle wurde der Gouverneur der Österreichischen Bodenkreditanstalt, Geheimer Rat und Minister a. D. Dr. Karl Ritter v. Leth, in den Verwaltungsrat kooptiert und zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt.

An Einnahmen wurden im Januar d. J. 2161 034 K., um 41 800 K. weniger als im Januar 1916, eingenommen. Hiervon entfallen auf die Linie A 874 278 K., das sind 41 800 K. weniger, auf die Linie B 1 286 756 K., das sind 400 K. mehr als im Vorjahre. Im Personenverkehr wurden 510 863 Personen befördert (+ 120 000) mit einer Einnahme von 458 589 K. (+ 67 418 K.). Im Güterverkehr wurden 686 609 t (— 58 292 t) mit einer Einnahme von 1 702 445 K. (— 108 818 K.) verfrachtet. Die Septemberregelung ergab auf der Linie A eine Mehreinnahme von 132 955 K. Die Mindereinnahme von 41 800 K. im Januar 1917 ist fast ausschließlich auf den Rückgang im Kohlenverkehr zurückzuführen. Der Ausfall beträgt für die Linie A 58 765 K., während für verschiedene Güter 14 324 K. weniger eingenommen wurden. Auf den Braunkohlenlinien der B-Strecken beträgt der Ausfall im Kohlenverkehr gegen das Vorjahr 77 714 K. Die Mindereinnahme wurde hier durch eine Mehreinnahme bei der Beförderung verschiedener Güter in der Höhe von 41 085 K. teilweise ausgeglichen. Auch das verhältnismäßig gute Ergebnis im Personenverkehr (+ 67 000 K.) hat das Ergebnis günstig beeinflußt.

— **Die Bekämpfung der Preistreiberei.** Eisenbahnminister Baron Forster hat an die staatlichen Eisenbahndirektionen sowie an die Privatbahnverwaltungen einen Erlaß gerichtet, in dem der Auftrag erteilt wird, in wirksamster Weise die Gerichte bei der Verfolgung aller jener Straffälle zu unterstützen, in denen die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife dazu mißbraucht werden, um die Lebensmittel und Bedarfsartikel in ungebührlicher Weise im Preise zu steigern. Der Eisenbahnminister führt hierbei einen Erlaß des Justizministeriums an, in dem sämtliche Staatsanwaltschaften angewiesen werden, in allen Strafsachen wegen Preistreiberei oder Wucher, in denen als offenbar übermäßig oder wucherisch angezeigte Preise von den Beschuldigten mit der Erhöhung der Frachtkosten begründet werden sollten, darauf zu dringen, daß durch Abforderung der Frachtbriefe oder bahnamtliche Auskünfte u. dergl. die Höhe der Frachtkosten verläßlich festgestellt werde.

— **Die rumänische Kriegsbeute auf der Donau.** Aus Wien wird unter dem 14. Februar der „Köln. Ztg." berichtet: In einem von unterrichteter Seite gegebenen Überblick über die Kriegslage stellen die Blätter fest, daß die Donau nicht zugefroren ist, sondern eifrig benützt wird als Verkehrsstraße für die Abfuhr rumänischer Beute an Getreide, Benzin, Holz, Leder usw. mit Hilfe eines Schiffsparks von mehr als 400 Dampfern und 2500 Schleppkähnen, deren viele zu zehn in einem Zuge vereinigt, die Last von 650 Wagen tragen, und von denen nur die ganz großen von mehr als 2000 t Gehalt in Turnu Severin ihre Last umladen müssen.

Ungarn.

— **Die Fertigstellung der festen Eisenbahnbrücke bei Belgrad.** Der Chef des Generalstabes Feldmarschall Conrad Freiherr v. Hötzendorf hat aus Anlaß der dauernden Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke bei Belgrad auf Befehl des Kaisers an den Ministerpräsidenten Grafen Tisza eine Zuschrift gerichtet, nach der die hervorragenden Leistungen im Bau von Eisenbahnkriegsbrücken in jüngster Zeit durch die in zwei Tagen erfolgte Einschiebung der festen Eisenbahnbrücke zwischen Zemun und Belgrad gekrönt wurden. Die dauernde Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke sei eine Tat von geschichtlicher Bedeutung. Dann heißt es weiter: „Unser gesicherter regelmäßiger Verkehr zu den verbündeten Mächten auf dem Balkan quer durch das Land des im harten Kampfe niedergerungenen serbischen Feindes wurde hierdurch mächtig gefördert. Ungarische Industrie und Technik haben sich hierdurch unter der Leitung der Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen ein dauerndes Denkmal ihrer fachlichen Tüchtigkeit, ihrer wirkenden Kraft, ihrer jedes Hindernis bewältigenden Energie und ihrer weisen Erkenntnis der Notwendigkeit gesetzt, daß der Kämpfer in der Front und der schaffende Arbeiter jetzt nur einem Ziele zustreben dürfen: dem Siege. Allen denen, die sich um das mächtige Werk der neuen Eisenbahnbrücke bei Belgrad verdient gemacht haben, sei es durch die führende Kraft des Geistes, sei es mit der schwieligen Hand des Arbeiters, wird im Allerhöchsten Auftrage Seiner kaiserlichen und apo lisch königlichen Majestät der Dank des Armeeoberkomn dos ausgesprochen."

— **Die Frachtbegünstigungen der ungarischen Staatsbah und der Kaschau-Oderberger Bahn für das Jahr 1917.** Nummer des „Vasuti és Közlekedési Közlöny" vom 1. Feb veröffentlicht die Tarifbegünstigungen der Staatsbah der Kaschau-Oderberger Bahn und der Vizinalbah für 1917. Die Liste weist eine sehr starke absetzung der Frachtbegünstigungen auf. So gab auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen Jahre 1890 in 24 Gruppen 506, im Jahre 1916 in 14 Gru noch 136 Refaktien, während das heurige Heft in 13 Gru insgesamt nur 38 Begünstigungen aufweist unter ents chender Erhöhung durch die 30 %ige Eisenbahnkriegsste Die Begünstigung erstreckt sich diesmal in der Haupts auf Zuckerrüben, Rübenschnitten, Kalkschlamm, ferner Beorsinea Zement, Papierwaren und auf die nach heimis Hochöfen beförderte Kohle und Koks. Die Refaktien rohen und raffinierten Rübenzucker haben ganz aufgeh ebenso die Begünstigung der Webwarenindustrie und Mehlrefaktien. Auch die Begünstigungen für Petrol fehlen im neuen Verzeichnis, ferner für Schwefelkies. Ei stellt wurden die von Bánhida nach Gyanafalva besteher Begünstigungen, die zur Förderung der Ausfuhr ungaris Braunkohle nach Österreich bestimmt waren. Ferner die überseeischen Verkehr über Fiume gewährten Refaktien Eisen- und Stahlwaren, ferner für Chlorkalk, Aceton, schiedene Säuren usw., welche die Unterstützung der ung schen chemischen Industrie bezweckten. Endlich fehlt gewöhnliche Eilgüter jene Begünstigung, die an die Befö rung von zumindest 6000 t gebunden war und die Begün gung für die nach der Budapester Zentralmarkthalle beför ten Lebensmittel.

Hinsichtlich der letztbenannten Refaktie hielt die ha städtische Markthallenkommission in Budapest eine Sitz ab, in der erörtert wurde, daß infolge der Entziehung di Begünstigung sich die ohnedies schweren Verhältnisse, we die Versorgung der Hauptstadt mit Lebensmitteln betref noch ungünstiger gestalten werden. Es wurde daher stimmig der Antrag angenommen, den Handelsminister ersuchen, seine Verfügung zurückzuziehen.

— **Maximilian Ritter v. Brám †.** Der Generalbetriebsdi tor der ungarischen Linien der Südbahngesellschaft, Min rialrat Maximilian Brám Ritter von Bárdány, ist am 10. bruar d. J. in Wien gestorben. In dem Dahingeschied sinkt einer der hervorragendsten Fachmänner auf dem biete des Eisenbahnwesens ins Grab. Namentlich die Südb verliert in ihm einen Mann, der sein ganzes Lebenswerk Dienste dieser Gesellschaft gewidmet hat. Im Jahre 184 Budapest geboren, trat Brám schon im jugendlichen Alter 19 Jahren in den Dienst der Südbahn, wo er sich durch se mustergültigen Fleiß, seine außerordentliche Arbeits und seine volle Hingebung bald die Anerkennung se Vorgesetzten zu erwerben wußte. Als es sich im Jahre darum handelte, eine Betriebsleitung für die ungarischen nien zu errichten, lenkte sich das Vertrauen der an Spitze der Südbahn stehenden Verwaltung auf Brám, die Aufgabe bereitwilligst übernahm. Zunächst als Inspe nach Budapest berufen, hat er das ungarische Netz und Betriebsleitung für Ungarn aus bescheidenen Anfängen mählich auf die heutige Höhe emporgebracht. Seine dienste wurden nicht nur von der Leitung der Südbahnge schaft gewürdigt, die ihn von Stufe zu Stufe bis zum Gen betriebsdirektor der ungarischen Linien beförderte, son auch von allerhöchster Stelle wiederholt durch Ordens zeichnungen und die Verleihung des ungarischen Ministe ratstitels anerkannt. Die Trauerbotschaft von Bráms Abl erweckte in Budapest die allgemein aufrichtige Teilnahm allen, die ihn gekannt und in den Eisenbahnfachkreisen, ihn geschätzt haben.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen rend der drei Kriegsjahre.** Von den Betriebsergebnissen französischen Eisenbahnen während der drei Kriegsjahre der „Economiste français" ein wenig erfreuliches Bild. das Jahr 1913 wurde von den 6 Bahnnetzen: der Ostbahn Nordbahn, der Südbahn, der Staatsbahn, der Paris-Lyon-Mi meerbahn und der Orléans-Bahn eine Gesamteinnahme 2017 Mill. Franken nachgewiesen. Diese Ziffer sank Jahre 1914 mit Einschluß von 191 Millionen Einnahmen Militärtransporten auf 1671 Millionen herunter, d. i. ein derertrag von 17,16 %. Sie erhöhte sich im darauffolge Jahre wieder auf 1698 Millionen, d. i. um 1,6 %. Da

n die Einnahmen von Militärtransporten mit 371 Millionen ommen, so liegt tatsächlich eine weitere Verringerung geschäftsmäßigen, d. h. der Einnahmen aus dem Per- - und Güterverkehr vor. Die Gesamteinnahmen das Jahr 1916 werden auf Grund zuverlässiger Angaben 1989 Mill. Franken unter Einschluß von 525 Mill. aus ärtransporten veranschlagt. Es würde sich hieraus eine einnahme von 17,17 % gegenüber 1915 ergeben, aber hin noch eine Mindereinnahme von 1,4 % gegenüber verbleiben. Die Einnahmen aus dem Personen- und verkehr zeigten so eine fortschreitende Besserung über dem Vorjahr und nähern sich wieder denjenigen Jahres 1914. Diesen Einnahmen stehen für 1913 Gesamtausgaben im Betrage von 2059 Mill. Franken gegen- welche sich im Jahre 1914 infolge des Rückganges des onen- und Güterverkehrs während der ersten Kriegs- te auf 2015 Millionen ermäßigten. Sie erhöhten sich im ffolgenden Jahre auf 2069 Millionen und werden vor- chtlich für das Jahr 1916 2443 Millionen Franken er- en, d. i. eine Zunahme von 18,08 % gegenüber 1915 und 18,66 % gegenüber 1913. Das letztgenannte Jahr schloß ts mit einem Ausgabenüberschuß von 42 Mill. Franken ler sich für die zwei ersten Kriegsjahre auf 343 und Iillionen, also auf insgesamt 714 Millionen Franken stellt. ngleich der Löwenanteil an diesem Verlustbetrag auf m Kriegsbereich liegenden Ost- und Nordbahn entfällt, uß dagegen wieder festgestellt werden, daß keines der en Bahnnetze mit irgendwelchem Nutzen gearbeitet hat. Besserung dieser Lage wird auch das abgelaufene Jahr bringen können. Im Gegenteil. Dieses wird voraus- ich einen neuen Ausgabenüberschuß von 450 Mill. Fran- achweisen. Der leichten Erhöhung der Einnahmen eilen Ausgaben mit Riesenschritten voraus. Das wachsende erhältnis ist zunächst auf das Zurückbleiben der Ein- en hinter den Friedenseinnahmen zurückzuführen und r auf den Umstand, daß die Heerestransporte jeglichen ebsgewinn ausschließen. Der Hauptgrund liegt aber in ußerordentlichen Steigerung der eigentlichen Verkehrs- ben oder des Förderungsdienstes, d. h. in den Kosten Kohlen und sonstigen Verbrauchsmaterialien wie Öl, , Holz usw., welche bisweilen ins Ungemessene stei- Preissteigerungen verzeichnen. Während im Jahre 1913 Bezugspreis für Kohlen durchschnittlich 30 Fr. für die e betrug, schnellte er sprungweise auf 65 Fr. im abge- nen Jahre hinauf. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ver- hte im Jahre 1913 für 56 Mill. Franken Brennstoffe, für ll. im Jahre 1915 und im abgelaufenen Jahre schätzungs- für 170 Mill. Franken. Schienen sind seit dem Kriegs- n von 180 Fr. auf 550 Fr. für die Tonne gestiegen, ellen von 5 Fr. auf 11 Fr. für das Stück; der Anschaf- preis erhöhte sich für eine Lokomotive von 115 000 Fr. 60 000 Fr., für einen gedeckten Güterwagen von 5000 Fr. 0 000 Fr. Einen ganz ungewöhnlich raschen Lauf hat die steigerung für sämtliche Betriebsmaterialien während tzten Jahreshälfte angeschlagen. Die Ausgaben für die haltung. Erneuerung und Ergänzung der baulichen und inellen Anlagen sowie des Fahrparks dürften sich gegenüber 1913 um 150 % erhöht haben und teilweise bis zu 400 % hinaufreichen. Hierzu treten dann noch die durch die Lebensteuerung bedingten erheblichen Mehrausgaben für das Personal. Da der Staat für die ungeheuren Betriebsausfälle, die sich in der Folge noch erweitern düften, aufzukommen hat, so schlägt der „Economiste français“ eine Erhöhung der Eisenbahntarife zur Wiederherstellung des durch das Anwachsen der Verkehrsausgaben gestörten Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben vor. Wie sich die vom Kriege hart mitgenommene Volkswirtschaft mit dieser Mehrbelastung abfinden würde, ist schwer zu übersehen.

Fremde Erdteile.

— **Die Stauung von Gütern in Amerika.** Der „Times“ wird aus Neuyork unterm 14. Februar gemeldet: Die tatsächliche Sperrung der amerikanischen Häfen infolge der Weigerung amerikanischer und anderer neutraler Schiffe, in See zu gehen, verursacht eine gewaltige Anhäufung von Gütern auf den Staden und Eisenbahnrampen. Nach einer Schätzung wartet schon etwa eine Million Tonnen in Neuyork auf eine Schiffsgelegenheit. Die Güterzüge, die ihren Inhalt nicht löschen können, weil keine Schiffe ausfahren, nehmen ebenfalls zu. Schon seit einiger Zeit herrschte ein empfindlicher Wagenmangel für den inländischen Verkehr. Die Lage hat sich jetzt verschlimmert infolge der Unmöglichkeit, die Güterwagen in den atlantischen Häfen zu entladen. Namentlich der Getreideverkehr ist so gut wie gänzlich gestört. In Chicago lagert die vierfache Menge des um diese Jahreszeit gewöhnlich vorhandenen Weizens. Boston hat so viel Getreide, daß es keines mehr aufnehmen will; heute ist dort nurmehr eine Wagenladung Weizen angekommen. Die Delaware-Lackawanna-Eisenbahn folgte heute dem Beispiel der Pennsylvania- und der Newyork-Central-Eisenbahn mit der Ankündigung, daß es die Betriebsleitung ablehnt, Güter aus den westlichen Häfen in Fracht zu nehmen, ehe die jetzige Stauung beendet ist.

Ferner wird hierzu unterm 19. Februar aus dem Haag gemeldet: In einer Drahtung der „United Preß“ heißt es, daß wegen Stockung der Verschiffungen über 20 000 beladene Güterwagen auf den Eisenbahnlinien nach Neuyork, Philadelphia und Baltimore stehen, die nicht befördert werden können. Die Eisenbahnen und die Regierung werden mit Beschwerden von industriellen und landwirtschaftlichen Verbänden überschüttet. Die Güterbahnhöfe, Hafenanlagen und Packhäuser sind überfüllt. Viele Waren liegen auf den Hafenkais, wo sie dem Verderben ausgesetzt sind. Im Staate Minnesota fehlen täglich etwa 3000 Eisenbahnwagen und 150 Lokomotiven zur Beförderung der Güter. Die Preise für Getreide, Fleisch und sonstige Lebensmittel sind in den östlichen Staaten in der letzten Zeit bis zu 20 % gestiegen. Aus dem Westen, der bisher durchweg pazifistisch gesinnt war, werden jetzt auch schon besorgte und ungehaltene Stimmen laut. Die Haltung der Regierung in der letzten Zeit ist äußerst zurückhaltend. Wilson hat seit Beginn der letzten Woche selbst seinen vertrautesten Ratgebern keine Mitteilung gemacht.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgeld.

eustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Genehmigung der Aufsichtsbe- wird mit sofortiger Gültigkeit Wagenstandgeld, wie folgt, er-

ir die ersten 24 Stunden auf 3 ℳ,
ir die zweiten 24 Stunden auf 6 ℳ,
ir jede weiteren 24 Stunden auf 8 ℳ.

ustadt O./S., 14. Februar 1917 (326)
Direktion
Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Strecken.

1. März d. J. wird die bisher dem nladungsverkehr dienende Neu- ecke Riesenburg-Miswalde mit ahnhöfen 4. Kl. Riesenkirch, Jacobsdorf (Kreis Rosenberg Westpr.), Groß-Teschendorf, Groß-Münsterberg, Alt-Christburg und Vorwerk (Kreis Mohrungen) auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Danzig, den 17. Februar 1917. (332)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 7 i (Bes. Tarifheft N a) für Eisenerz aus dem Lahn- usw. Gebiet nach Neheim-Hüsten. Ausnahmetarif 7 c (Bes. Tarifheft N) für Eisenerz usw. aus bzw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet.

Der Ausnahmetarif 7 i für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz (Braunstein) aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet nach der Station Neheim-Hüsten (Bes. Tarifheft N a) wird vom 1. Mai 1917 ab aufgehoben. Zu demselben Zeitpunkte treten im Ausnahmetarif 7 c (Bes. Tarifheft N) in der Abt. a für Eisenerz usw. nach Neheim-Hüsten unter gleichzeitigem Wegfall der für diese Station im Tarif vorgesehenen Fußanmerkung noch weitere Frachtsätze in Kraft.

Essen, den 20. Februar 1917. (329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. April 1917 wird die Station Gapel der Brandenburgischen Städtebahn in den Tarif aufgenommen. Vom 1. Mai 1917 erhalten die Stationen Friedrichstraße-Sickingen und Laucherthal der Hohenzollerischen Landesbahn den Vermerk „Zu“.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. Februar 1917. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Nachrufe.

Am 18. Februar d. J. verschied nach kurzer Krankheit der

Königliche Regierungsbaumeister

Herr **Kurt Großmann,**

Vorstand des Werkstättenamtes b in Osnabrück.

Seine Pflichttreue und volle Hingabe an seinen Beruf sowie das Wohlwollen und die Fürsorge, die er seinen Untergebenen entgegen brachte, sichern ihm auch innerhalb der Eisenbahnverwaltung ein ehrendes und freundliches Andenken.

Münster (Westf.), den 19. Februar 1917. (327)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirkes Münster.

Am 11. Februar d. J. starb nach kurzem Leiden in Wien der Herr königlich ungarische Ministerialrat

Ing. **Maximilian Brám Ritter von Bárdány,**

General-Direktor-Stellvertreter und General-Betriebsdirektor der ungarischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Direktions-Präsident der Barcs-Pakracer Eisenbahn, Komtur und Ritter hoher in- und ausländischer Orden, Besitzer zahlreicher Auszeichnungen,

im Alter von 75 Jahren.

Durch mehr als 56 Jahre rastlos im Dienste unserer Gesellschaft tätig, der er sein hervorragendes Fachwissen in seltener Pflichttreue bis an sein Lebensende gewidmet hat, war er gleichzeitig in selbstlosester Weise um das Wohl seiner Beamten, die in ihm einen väterlichen Fürsorger verlieren, bemüht.

Wir werden dem Dahingeschiedenen stets ein dankbares Andenken bewahren.

Wien, am 15. Februar 1917. (324)

Der Verwaltungsrat der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding - Vedstedt und Warnemünde - Gjedser.

Am 1. Mai 1917 treten für die Stationen Boulstrup und Hou der Hads-Ning Herreders Eisenbahn und Odder der Horsens-Odder Eisenbahn neue, zum Teil erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 15. Februar 1917. (322)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 ist bei der Station Laucherthal der Hohenzollerischen Landesbahn das Verweisungszeichen „Zu" nachzutragen.

Gleichzeitig werden für Laucherthal im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl usw. und im Ausnahmetarif S 38 für Rohkupfer die Frachtsätze um 3 Pf. für 100 kg erhöht.

Hannover, den 20. Februar 1917. (323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Vom 1. Mai 1917 werden die Frachtsätze nach den Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn um 3 ₰ für 100 kg erhöht. (333)

Saarbrücken, den 20. Februar 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch- bezw. Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Zufolge einer Veröffentlichung der K. K. österr. Staatsbahnen gelten die Frachtsätze der Tarife für vorbezeichneten Verkehr einschließlich der 15%igen österreichischen Frachtsteuer. Eine Erhöhung der direkten Sätze tritt also durch diese Steuer einstweilen nicht ein.

Karlsruhe, den 17. Februar 1917. (319)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1, 3—7, 9—11 und 13.

Vom 1. Mai 1917 an finden für Thomasschlackenmehl die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 B in den Tarifheften 3—6, 9—11 und 13 sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 C in den Tarifheften 1 und 7, ferner für rohe Kalisalze als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvenit die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 C in den Tarifheften 3—6, 10, 11 und 13 bis auf weiteres nur Anwendung bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht. Für Wagen mit einem anderen Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t wird das Ladegewicht

von mehr als 10 t aber weniger a
12,5 t nur für 10 t,
von mehr als 12,5 t aber wenig
als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Der Frachtnachlaß für Ausnutzu des Ladegewichts der Wagen wird f die genannten Güter nicht mehr g währt.

München, den 15. Februar 1917. (33
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. R
namens der Verbandsverwaltungen

Tv. 1100. Oberschlesischer Staats- u Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3, Ausnahmetarif 6, gültig vom 1. März 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 i zur Durchführung im Tarifwege wi die Station Gapel der Brandenbu gischen Städtebahn mit direkten Fracl sätzen in den obenbezeichneten Ko lenverkehr (Abteilung A des Tarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geb die beteiligten Dienststellen Au kunft.

Kattowitz, 16. Februar 1917. (3
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 we den die Frachtsätze der Stationen d Hohenzollerischen Landesbahn für E und Frachtstückgut um 4 Pf. und f Wagenladungen um 3 Pf. für 100 erhöht. Näheres bei den Dienststell und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 17. Februar 1917. (3
Generaldirektion der K. Württ. Staa-
eisenbahnen.

Elbeumschlagsverband. Elbeumschlagstarif für Ungarn, Teil vom 1. April 1909.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der amtlichen Bekanntmachu Nr. (1686) in Nummer 102 dies Blattes vom 30. Dezember 1916 si die Worte: „1. Der Kundmachu [238] in Nr. 14 dieses Blattes v 16. Februar 1916" 2. und im Schluß satz die Worte „unter 1. angeführ Kundmachung [238] ist der Term „Ende April 1917" auf „Ende Ap 1918" und in der unter 2." zu streich

Wien, am 19. Februar 1917. (3
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltung

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 741 t alten Oberbau- u Baumaterialien,

bestehend aus zu Eisenbahnzweck nicht mehr verwendbaren 180 t Stal schienen (Zwangschienen, ge gene Schienen), 5 t Drahtschr 430 t Stahlschrot (Zungenvorri tungen, Herzstücken, Radlenker 55 t Gußschrot, 46 t Blec schrot und 25 t eisernen Übe bauten.

Der Angebotbogen kann von unse Kanzlei, hier, gegen kostenfreie E sendung von 55 Pf. bezogen oder selbst eingesehen werden. Die öffnung der Angebote wird 10. März 1917, vorm. 10 Uhr, erfolg

Elberfeld, den 17. Februar 1917. (3
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 17. 28. Februar 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt

Offene Güterwagen mit Selbstentladeeinrichtung.

Vom Eisenbahn-Obersekretär **Jösch**, Frankfurt (Main).

Vorbemerkung der Schriftleitung.

Im März 1913 erließ der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin ein Preisausschreiben, in dem drei Aufgaben zur Bearbeitung gestellt waren. Die erste Aufgabe lautete wie folgt:

„Unter welchen Umständen bieten Selbstentladewagen für Seiten- und Bodenentleerung bei der Beförderung von Massengütern, wie Kohlen, Koks und Erzen, Vorteile zugunsten der Verkehrtreibenden und der Eisenbahnverwaltung gegenüber den offenen Normalwagen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes?"

Im ganzen wurden 28 Bearbeitungen dieser Aufgabe eingesandt. Von ihnen mußten 16 wegen offenbarer Mängel oder formeller Fehler von der Prüfung ausgeschlossen werden. Von den übrigen 12 Arbeiten konnten wiederum 10 für die Preisverteilung nicht in Betracht gezogen werden. Nur zwei Arbeiten boten, wenn sie auch keine ausreichende Lösung der Aufgabe brachten, doch nach verschiedenen Richtungen beachtenswerte Anregungen und Feststellungen, die für die weitere Verfolgung der behandelten wichtigen Frage nützlich sein können. Der für die Beurteilung der Lösungen eingesetzte Ausschuß läßt auch dem auf die Arbeiten verwendeten Fleiß Gerechtigkeit widerfahren. Die beste der beiden Arbeiten konnte mit einem zweiten Preise von 1000 ℳ bedacht werden. Ihre Lösung rührt vom Eisenbahn-Obersekretär Jösch in Frankfurt am Main her und ist im folgenden, mit Zustimmung des Vereins für Eisenbahnkunde, in einem Auszuge wiedergegeben, dessen Einteilung den der Preisaufgabe beigegebenen Erläuterungen entspricht. Aus dem Bericht, den Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurat Dr. Ing. Blum in der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 14. April 1914 über die vorliegende Lösung der Preisaufgabe erstattet hat, heben wir folgendes hervor:

„Um die Überlegenheit der Selbstentlader gegenüber den Normalwagen darzutun, stellt der Verfasser für einige Verkehrsbeziehungen, die der Praxis entnommen sind, Umlaufpläne bei Zügen beider Wagengattungen auf. Die hieran geknüpften Bemerkungen sind aber nicht in allen Punkten einwandfrei. Auch hätten die besonderen Anlagen zur Nutzbarmachung der Selbstentlader für Seiten- und Bodenentleerung eingehender behandelt werden müssen. Der Verfasser war mit Erfolg bemüht, die Vorteile der Selbstentlader darzutun, wobei auch die klare und sachliche Darstellung zu loben ist. Die Arbeit geht aber über die beschränkte Verwendung der Talbotwagen in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Frankfurt a. Main und Saarbrücken und der Reichseisenbahnen zu wenig hinaus. Der Verfasser meint, die Eisenbahnverwaltung solle die Einstellung der Selbstentlader als Privatgüterwagen allgemein in solchen Verkehrsbeziehungen zugestehen, für die sich die Beschaffung bahneigener Selbstentlader aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht empfehle. Die Einstellung müsse aber, um die Eisenbahnverwaltung nicht mit erheblichen Leerläufen zu belasten, an die Bedingung geknüpft werden, daß nur kurze Entfernungen, etwa bis 100 km, in Frage kommen und daß sich innerhalb 24 Stunden ein voller Umlauf erzielen lasse. Mit dem Vorschlag, für den Massenverkehr Privatwagen zuzulassen, würde eine Bahn beschritten werden, die nach den Erfahrungen in anderen Ländern sehr verhängnisvoll werden kann. Man wird daher dem Verfasser hierin kaum beitreten können." Im folgenden geben wir nun dem Verfasser selbst das Wort.

Bei der Beurteilung vorstehender Frage müssen alle nicht im Wesen des Selbstentladers begründeten Vorteile ausscheiden. Hierhin gehört zunächst das hohe Ladegewicht des Selbstentladers, sein unter Berücksichtigung dieses hohen Ladegewichts verhältnismäßig geringes Eigengewicht, sowie der Umstand, daß die Selbstentladewagen wegen ihrer Beförderung in eigens für sie eingerichteten Güterzügen bereits zum großen Teil mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind;

dies sind Eigenschaften, die den gewöhnlichen offenen Normalwagen auch gegeben werden können, wenn man von der derzeitigen Regelbauart abweichen will. Scheidet man also alle diese Punkte aus, so bleibt als Vorteil des Selbstentladewagens lediglich die Selbstentlademöglichkeit übrig, die man allerdings unter gewissen Voraussetzungen ziemlich hoch veranschlagen kann.

Im Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main) werden seit einer Reihe von Jahren Selbstentladewagen für die regelmäßige Zufuhr der Rohstoffe (Eisenstein und Kalkstein) zu den Hochöfen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets benutzt. Die Wagen werden durch die Eisenbahnverwaltung beschafft und den Verkehrtreibenden gegen Zahlung der tarifmäßigen Frachten unter der Bedingung gestellt, daß mit ihnen tägliche regelmäßige Sendungen ausgeführt werden, bei denen die Wagen innerhalb 24 Stunden mindestens einen vollen Umlauf zurücklegen können; die Wagen laufen täglich nach einem bestimmten Umlaufplan zwischen denselben Stationen und müssen innerhalb 24 Stunden beladen, nach der Empfangsstation befördert, daselbst entladen und nach der Beladestation zurückbefördert werden. Infolgedessen sind sie als „Spezialwagen“ der betreffenden Versandstationen bezeichnet.

Der zweiachsige Wagen besteht aus dem Untergestell und dem auf diesem unbeweglich angebrachten Kasten. Die Kastenwände sind schräggestellt, so daß die darin angebrachten Entladeklappen sich unter dem Druck der Ladung selbsttätig öffnen, sobald sie von dem benachbarten Wagenende aus mittels Hebels freigegeben werden. Die Selbstentladung erfolgt je nach Erfordernis entweder nach einer beliebigen Seite oder gleichzeitig nach beiden Seiten der Gleise. Zum Schließen werden die Klappen zugedrückt; sie fangen sich von selbst. Die Verschlußeinrichtung ist sehr einfach und von sicherer Wirkung. Unbeabsichtigtes Offenschlagen der Entladeklappen ist ausgeschlossen. Die Bedienung ist einfach und ungefährlich. Der hier benutzte Selbstentlader stellt die einfachste Art solcher Wagen dar; er ist — wie die Normalwagen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes — nur zweiachsig und hat auch kein höheres Ladegewicht, wie die derzeitigen gewöhnlichen 20 t-Wagen. Seine Bauart läßt wohl ein Ladegewicht von 20 t zu; da jedoch das Eigengewicht für die Wagen mit Bremse mehr als 10 t beträgt, so mußte das Ladegewicht zur Vermeidung einer Überschreitung des höchst zulässigen Raddrucks auf 18,5 t und die Tragfähigkeit auf 19 t herabgesetzt werden. Das ist schon ein unerwünschter Zustand; die Beladung eines Wagens mit einem solch ungewöhnlichen Ladegewicht kann unter Umständen Schwierigkeiten bereiten. Bei der Einführung des Wagens entschied man sich für einen zweiachsigen Wagen mit nur 20 t Ladegewicht, weil hierdurch Änderungen an den Be- und Entladeanlagen nicht nötig waren. Die Beladung erfolgt zwar meistens aus Füllrümpfen (Silos), in die der Eisenstein aus den Grubenwagen aufgenommen wird, sie ist aber auch — was namentlich bei der Verladung kleinerer Mengen geschieht — auf einfachste Art durch Einkarren mittelst Handwagen (wie bei den gewöhnlichen Normalwagen) möglich. Auf den Hütten erfolgt die Entladung meist auf freiliegenden Hochgleisen in die tieferliegenden Vorratstaschen. Solche Hochgleise und tieferliegende Vorratstaschen sind wohl bei allen Hochofenanlagen vorhanden, so daß es auch hier der Einrichtung besonderer Anlagen zur Entladung der Selbstentlader nicht bedurfte. Die Gleitfläche, über die der Wageninhalt bei der Entladung gleitet, liegt zwischen den beiden Achsen, eine verbesserte Bauart, die sich erst bei der Ausprobe des ursprünglichen Wagens als zweckmäßig ergab. Bei den ersten Versuchswagen erstreckte sich diese Gleitfläche über die ganze Länge des Wagenkastens, dabei die Achsen und Federn verdeckend. Hatte sich nun in beladenem Zustande der Wagenkasten gesenkt, so war ein Schmieren der Lager nicht möglich; auch waren Schäden an dem Untergestell, die während der Fahrt leicht auftreten können, kaum zu erkennen. Ferner wurde bei dem Wagen verbesserter Bauart eine Unterteilung der Entladeklappen vorgenommen; bei den ersten Versuchswagen waren diese Klappen einteilig.

Wesentlich zweckmäßiger, als die zweiachsigen Selbstentlader erscheinen die dreiachsigen Selbstentlader mit 25 t Ladegewicht und die vierachsigen Selbstentlader mit 37,5 t Ladegewicht, wie solche bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendet werden. Sie sind ebenfalls beide für Seitenentleerung (nach Wahl nach einer beliebigen Seite oder auch gleichzeitig nach beiden Seiten) eingerichtet. Der dreiachsige Wagen ist für eine Tragkraft von 30 t gebaut; das Ladegewicht mußte jedoch zur Vermeidung einer Überschreitung des höchst zulässigen Raddrucks auf den Strecken, auf denen die Wagen regelmäßig verkehren, auf 25 t heruntergesetzt werden. Aus dem gleichen Grunde mußte das Ladegewicht des vierachsigen Wagens, das 50 t beträgt, auf 37,5 t heruntergesetzt werden. Beide Wagenarten sind übrigens noch mit durchgehender Bremse versehen; die geschlossenen Züge, in denen sie regelmäßig laufen, werden mit Luftdruckbremse gefahren.

Die Be- und Entladung dieser drei- und vierachsigen Wagen erfordert allerdings schon besondere Einrichtungen, namentlich wenn gleichzeitig eine größere Anzahl solcher Wagen be- oder entladen werden soll. Sie werden zur Beförderung größerer regelmäßiger Eisensteinsendungen von den lothringischen Gruben nach den Hütten des Saargebiets verwendet und verkehren in geschlossenen Pendelzügen, die nur Selbstentladewagen führen, zwischen Algringen und Völklingen, zwischen Entringen und Dillingen, sowie zwischen Entringen und Neunkirchen oder Ückingen.*) In diesen Verkehrsverbindungen sind die täglichen regelmäßigen Beförderungsmengen so groß, daß sich die Einrichtung geschlossener Züge für die Beförderung der Selbstentladewagen wohl lohnt. Die großen Vorteile, die den Empfängern durch die Verwendung dieser Wagen erwachsen, rechtfertigen schon die Einrichtung besonderer Ladeanlagen, die die Be- und Entladung der Wagen binnen kürzester Frist — u. U. auch während der Nacht — ermöglichen. Die Eisenbahnverwaltung stellt diese Wagen nur in solchen Verbindungen, in denen sie innerhalb 24 Stunden mindestens einen vollen Umlauf machen können, wobei wieder Voraussetzung bleibt, daß die Ladefristen — sowohl für die Be- als auch für die Entladung — grundsätzlich nicht mehr als eine Stunde betragen. Diese Frist wird nur dann unwesentlich verlängert, wenn eisenbahnbetriebliche Gründe (Fahrplan) einen längeren Aufenthalt auf der Be- oder Entladestation bedingen. Die Ladeanlagen auf den lothringischen Versandstationen sind so eingerichtet, daß der ganze aus 8 bis 12 vierachsigen Wagen bestehende Zug unter die in entsprechenden Abständen angelegten Füllrümpfe geschoben wird und hier die Wagen dann gleichzeitig beladen werden. Die Vorratstaschen für die Aufnahme des Eisensteins auf den Entladestationen sind ebenfalls entsprechend eingerichtet, daß an jede Tasche ein Wagen zu stehen kommt. Auf diese Weise ist es möglich, den ganzen Zug gleichzeitig in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit zu entladen. Für die dreiachsigen Wagen, die bis zu 18 Stück in einem geschlossenen Zuge laufen, ist allerdings eine Verschiebung des Zuges während der Be- und Entladung nötig, um die Wagen richtig unter die Verladeeinrichtungen oder an die Vorratstaschen der Entladeanlagen zu bringen (da diese auf die längeren vierachsigen Wagen eingerichtet sind).

(Fortsetzung folgt.)

*) Vergl. „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“ Band I, Seite 172.

Einiges von den Eisenbahnen im besetzten Osten.

(Schluß aus Nr. 16.)

V.

Aus Mangel an Zeit habe ich leider nur einen Teil er polnischen Bahnen bereisen können. Ein Ausug führte mich nach Brest-Litowsk (Litauisch Brest), wozu h am Koweler Bahnhof den von Berlin kommenden D-Zug estieg. Die Landschaft ist wenig ansprechend, es ist nur die ne schöne Ansicht von Warschau bietende Fahrt über die eichselbrücke zu erwähnen und der Blick auf die Pragaer ahnhöfe. In Sjedletz, wo Bahnen nach Malkin und nach scheremcha abzweigen, fielen große runde Lokomotivhuppen, Militärrampe und bedeutende Gleisanlagen auf; berhaupt gewann man beim Vordringen in östlicher Richng immer mehr den Eindruck, daß die Russen der militärihen Bedeutung der Bahnanlagen das Hauptgewicht beigeessen haben. In Lukow, wo die Bahnen nach Deblin und ublin abzweigen, war das zerstört gewesene Empfangsebäude ausgebessert, auf der Strecke waren viele Ruinen chtbar. Das Empfangsgebäude Maseritza, auch viele runnen waren zerstört, ein Wasserturm war erhalten und ug, wie viele Bahngebäude Holzverschalung, wohl gegen e Kälte. Über Biala fuhr der Zug in den großen Hauptahnhof Brest ein, wo mich Herr Regierungsrat, Hauptmann R. Silberkuhl empfing und im Verein mit anderen Herren er Militäreisenbahndirektion 6, in deren Kasino ich gastliche ufnahme fand, in liebenswürdigster Weise im Kraftwagen mherführte und mir alles Sehenswerte zeigte. Auch der ommandeur, Herr Major Heubes, hatte mich sehr entgegenommend empfangen und ich möchte ihm und den Herren, die ch meiner angenommen haben, auch an dieser Stelle warmmpfundenen Dank aussprechen.

Brest, die große am Einfluß des Muchawez in den Bug geegene Festung wurde von den Russen vor ihrem Abzuge ast völlig zerstört und bietet auch heute noch einen ruinenaften Eindruck, besonders die große nach Rußland führende eerstraße, an der fast alle Gebäude Trümmer sind, daunter auch der große ehemalige Basar. Auch die fünf ahnhöfe waren durch die Russen fast völlig zerstört und esprengt worden, von den massiven Gebäuden standen nur och die Umfassungsmauern. Heute sind die Ruinen mit enigen Ausnahmen wiederhergestellt und in Benutzung. ersonenverkehr ist nur auf dem Hauptbahnhof, dessen roßartiges, ausgebranntes Empfangsgebäude durch innere ushilfsbauten wieder benutzbar gemacht ist. Dieser „Zenralbahnhof“ diente auch den Russen nur für Personen- und epäck-, daneben auch Tierverkehr, etwas Ortsgüter- und üterumladeverkehr. Der Güterbahnhof der Russen ist icht mehr vorhanden, er lag zwischen dem Haupt- und Ostahnhof, der noch heute Rangierbahnhof ist. Der sog. Krankenbahnhof soll von den Russen erst vor dem Kriege ngelegt sein; neben den Krankenpflegeanstalten für Menchen befand sich dort auch ein großes Pferdelazarett, wie enn Brest offenbar ein großartiges Kriegslager gewesen st. Darauf deutet auch der große, von den Russen Cholmer Bahnhof genannte Zitadellenbahnhof in unmittelbarer Nähe er großen Zitadelle; sein Personenverkehr war rein militäisch, der Koweler Bahnhof diente in der Hauptsache dem üterverkehr der in seiner Nähe gelegenen heute völlig zertörten Fabriken, Webereien, Gießereien usw. Personenverehr hatte er nicht. Das Darniederliegen von Handel und Verkehr bringt es mit sich, daß es bis jetzt keinen Privatüterverkehr gibt, obwohl an sich die Vorbedingungen daür gegeben sind. Aber von den Russen war alles zerstört nd von der Bevölkerung geräumt und der große Eisenbahnnotenpunkt Brest Litowsk dient heute noch hauptsächlich en Bedürfnissen der Heeresverwaltung. Die von ihmausehenden Bahnen nach Warschau, Tscheremcha, Baranoitschi, Pinsk, Kowel und Cholm sind heute wieder sämtlich m Betriebe. Auch hier hat unsere Militäreisenbahnverwalung Großartiges geleistet, die Linien konnten aber bis jetzt ur teilweise dem öffentlichen Verkehr freigegeben werden nd dienen meist, zum Teil ausschließlich militärischen Zwecken.

Nach meiner Rückkehr nach Warschau war mein dortiger Aufenthalt schnell beendet. Mein Weg führte mich zunächst ber Skierniewice nach Bahnhof Koljuschki. Er ist Durchangsbahnhof der Linie Warschau-Sosnowice, Endpunkt der Zweigbahn von Lodz und der Bahn über Tomaschow nach karzisko. Die Bahn von Lodz gehört zur Lodzer Fabrikahn, die 74 Werst lang, noch Privatbahn ist, jetzt aber auch ilitärisch betrieben wird. Der Bahnhof Koljuschki ist vorviegend Betriebsbahnhof, auch über ihn führt eine lange iserne Fußgängerbrücke. Was dort meine besondere Aufmerksamkeit erregte, war das Eisenbahnerheim, das ich unter Führung des Herrn Pfarrers Geißler, ev. Feldgeistlichen beim Generalgouvernement Warschau, besuchte. Der Ausschuß für Soldaten- und Eisenbahnerheime an der Ostfront in Berlin, an dessen Spitze die Exzellenzen Unterstaatssekretär Michaelis und Oberhofprediger D. Dryander stehen, hat neben einem halben Hundert Soldatenheimen an der Front von Libau bis Bagdad, auch einige Heime für Eisenbahner eingerichtet. Es trieb hierzu die Erkenntnis, daß den Eisenbahnern im Felde vielleicht noch mehr als den Soldaten die Bewahrung vor den Versuchungen und Gefahren des Fernseins von der Heimat not sei. Die Heime sind uneigennützig geleitete Reformgastwirtschaften mit behaglicher Einrichtung auch an Schreib-, Lese- und Unterhaltungsräumen. Übernachtungsgelegenheit bieten sie nicht. Die Preise der kräftigen Speisen sind mäßig, der Ausschank leichten Bieres ist gestattet. An der Spitze der Häuser stehen Schwestern, die durch ihr stilles Walten den rechten Heimcharakter erwecken. Außerdem ist als Hausvater ein Missionar angestellt, der Vorträge, auch musikalische Unterhaltungen veranstaltet, und denen, die darnach verlangen, in Andachten und Bibelstunden dient, das Ganze ohne jede konfessionelle Engherzigkeit und Aufdringlichkeit. Auch auf anderen Gebieten der Wohlfahrtspflege hat die Militäreisenbahnverwaltung schon Vieles geleistet und baut es weiter aus. Hierher gehören Übernachtungsräume, Küchengemeinschaften (z. B. auf dem Warschau-Koweler Bahnhof), Badeanstalten u. dgl. mehr. Hierher gehört auch in etwa die Frage des Versicherungswesens. Deutsche vertraglich angestellte Arbeiter sind gegen Krankheit und Unfall versichert. Polnische Arbeiter genießen zwar den Schutz der Versicherung nicht, sie werden aber vorkommendenfalls aus Billigkeitsrücksichten entschädigt.

Die Bahn von Koljuschki nach Lodz führt über Galkow und Andreshejew, früher Ausflugsorte der Lodzer, in der Nähe schöner Wälder und deutscher Kolonien gelegen, jetzt umgeben von den Zeugen blutiger Kämpfe bei dem Durchbruche der Litzmannschen Division nach Brzeziny.

Lodz, die zweitgrößte Stadt Polens, hat zwei Bahnhöfe, den Warschauer und den Kalischer. Auf ersterem kam ich an. Er macht keinen übermäßig großartigen Eindruck; Hallen fehlen, das Empfangsgebäude enthält auch die Räume für die Eisenbahnämter, der Bahnhof ist Kopfstation, dem Güterverkehr dienen vorwiegend einstöckige Holzschuppen.

Der auf der entgegengesetzten Seite der Stadt gelegene Kalischer Bahnhof, dessen Anlagen bis auf einige gesprengte Brücken erhalten sind, ist auf hoher Dammschüttung erbaut und über eine große Freitreppe zugänglich, die Bahnsteige sind überdacht. Man sagt, daß beim Abzuge der Russen die Güterböden geöffnet und der Plünderung freigegeben worden seien. Die großen Schuppen, meist zweistöckig, in denen sich der Ladeverkehr in hochwertigeren Gütern abspielte, während auf der Ladestraße nur Holz, Kohlen und Steine geladen wurden, sind unversehrt, sie sind aus Stein aufgeführt.

Auf beiden Bahnhöfen finden sich ausgedehnte Gleisanschlüsse nach den wichtigsten industriellen Anlagen, auf dem Kalischer Bahnhof z. B. ein solcher von Bendatt, Sammelgleis mit fächerartig eingereihten Plätzen, auf dem Warschauer Bahnhof sind viele Lagerplätze u. a. für das Elektrizitätswerk und die Lichtverteilungsstelle.

Bekanntlich ist Lodz eine Stadt mit hochentwickelter Industrie, auch ist das Deutsche viel verbreiteter als in Warschau. Die hauptsächlichsten Industriezweige sind: Verarbeitung von Wolle und Baumwolle in allen Arten und Nebenbetrieben einschließlich Färberei und Glättung (Appretur), Wirkwaren, Watte, Tuche. Ferner Seiden- und Spitzenfabriken, Gießereien und Maschinenfabriken, Hutfabriken und Brauereien. Auch die beiden großen Vororte von Lodz, Pabjanize und Zgiers sind sehr industriereich. Freilich müssen die meisten Fabriken aus Mangel an Rohstoffen feiern, einige arbeiten für die Militärverwaltung. Eine elektrische einmetrige Fernbahn vermehrt die Beförderungsmöglichkeiten. Außerdem führt eine erst deutscherseits zweigleisig ausgebaute, normalspurige Verbindungsbahn von der Kalischer Linie in den Lodzer Vorbahnhof Widsew der Bahn nach Koljuschki.

Bei der in Richtung Lowitsch gelegenen Station Strykow ist ein Anschluß an das 60 cm breite Kleinbahnnetz des Betriebsamts Krosniewize, und östlich von Lowitsch beginnen die durch den Stellungskampf an der Rawka und Bsura, später durch den Rückzug verursachten Zerstörungen. Bis

Blonie sind die Bahnhöfe und ländlichen Ansiedlungen zerstört gewesen, und die Einwohner müssen teilweise noch in alten Unterständen hausen.

Wenn in den meisten Industriezweigen noch gefeiert worden ist, so hat dagegen die Zuckerherstellung einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen. Während der Kämpfe in Polen waren gerade die Bezirke der höchsten Zuckererzeugung in Mitleidenschaft gezogen, wobei ein Teil der Fabriken zerstört wurde, ein anderer infolge mangelnden Rübenertrags in der Nähe der Fabriken nicht in Betrieb gesetzt werden konnte; es war daher eine geregelte Zuckerherstellung nicht möglich gewesen. Die Bedeutung der Zuckererzeugung für Polen aber geht schon daraus hervor, daß im Jahre vor Kriegsbeginn in Polen 53 Zuckerfabriken im Betriebe waren und daß durchschnittlich jährlich 7,5 Millionen Doppelzentner Zuckerrüben verarbeitet und daraus 1,263 Millionen Doppelzentner Zucker gewonnen wurden.

Die diesjährige Zuckererzeugung kann nun wieder in geregelte Verhältnisse zurückkehren. Hierzu tragen die von der Militärverwaltung zu 60 und 75 cm spurigen Kleinbahnen umgebauten Rübenbahnen der Fabriken sehr wesentlich bei, indem sie diese von dem im besetzten Gebiete nicht immer zu vermeidenden Wagenmangel unabhängig machen. Andererseits hat die Kohlenversorgung sich dank der Voraussicht der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen glatt vollzogen, wobei die nach den Eisenbahnhöfen geführten Kleinbahnen sich ebenfalls sehr bewährt haben. Die Aussichten auf eine befriedigende diesjährige Zuckererzeugung sind günstig und diese wird ihre günstige Wirkung auf den Eisenbahnverkehr ohne Zweifel geltend machen.

VI.

Von Lodz aus machte ich noch eine Fahrt auf der Kalischer Bahn nach Skalmierzyze und kehrte dann von Lodz aus über Petrikau, Tschenstochau, Sosnowice nach Deutschland zurück, zunächst nach Kattowitz. Beide Fahrten waren lohnend und lehrreich. Die erstere machte ich in Begleitung des Herrn Obergütervorstehers Gigling, Vorstandes des Militäreisenbahnverkehrsamts in Lodz, dem ich, wie seinem Amtsgenossen in Tschenstochau, Betriebskontrolleur Stegner manche schätzbare Anregung und Belehrung verdanke, wie nicht minder dem Herrn Eisenbahnverkehrsinspektor Caesar in Warschau.

Die Bahn nach Kalisch berührt zunächst noch einige industriereiche Orte, um dann in dem an der Warthe gelegenen Sierads den Hauptort des durch große Fruchtbarkeit ausgezeichneten, an der Warthe sich hinziehenden Kreises gleichen Namens zu erreichen. Die Einrichtungen für die hier in großem Maße stattfindende Gänseverladung, Reinigungs- und Erfrischungsweiher, doppelbödige Güterwagen und Rampe fallen auf. Daß aus dem westlichen Polen ein großer Gänse- und Geflügelversand nach Deutschland stattfand, ist bekannt. Auch jetzt sind die polnischen Grenzkreise dafür freigegeben. Eine große, bei Sierads über die Warthe führende eiserne Brücke hat während des Krieges mancherlei Schicksale gehabt. Ursprünglich von den Russen zerstört und von den Deutschen wieder aufgebaut, wurde sie von diesen beim Rückzuge im Oktober 1914 wieder gründlich unbrauchbar gemacht, um dann später wieder hergestellt zu werden. Überhaupt haben viele Bauwerke der westlichen polnischen Eisenbahnen eine wiederholte Zerstörung und Wiederherstellung erlebt. An letzterer hatte die Eisenbahndirektion Kattowitz rühmlichen Anteil.

Einige Stationen westlich, in Opatuwak, zweigt eine 75 m spurige, die Kreise Kalisch und Turek erschließende Schmalspurbahn ab, die auch die große Zuckerfabrik Sbiersk verbindet. Bald darauf wird Kalisch erreicht, das infolge feindlichen Benehmens der Bewohner gegen die einziehenden Deutschen von diesen zum größeren Teile in Ruinen verwandelt ist. Das Empfangsgebäude und der Güterschuppen sind notdürftig wieder hergerichtet. Die Stadt hatte über 40 000 Einwohner und bedeutende Industrie, Spitzenfabriken, Webereien usw., die heute stilliegen. Neuerdings ist in Kalisch die große Mühle von Reich in Betrieb genommen mit täglicher Leistung von 1500 Zentner, steigerungsfähig auf 5000 Zentner, zunächst für die Versorgung von Lodz. Auch andere Mühlen sind in Polen auf Veranlassung der Kriegsgetreidegesellschaft in Betrieb geset worden. Als ein versteckter Spott der Geschichte erschei das noch stehende Denkmal, das zur Erinnerung an d Bündnisvertrag zwischen Rußland und Preußen vom 28. F bruar 1813 errichtet ist. Von Kalisch führt eine Zweigbal seitab nach der großen Entlausungsanlage, auch ein Zeich des Krieges. An Schtschipiorno vorbei, wo die großen A lagen für den Umladeverkehr von Deutschland nach Ru land wohlerhalten sind, gelangt man zu dem leider no polnisch mit Skalmierzyze bezeichneten, schönen deutsch Bahnhof Skalmierschutz, wo die großen dem Umladeverke aus Rußland dienenden Anlagen, Umladerampen für Schüt getreide, Flachs, Holz, auch ziemlich stilliegen. Unter d Holzstämmen fiel die Roteiche auf, die in Rußland vo kommt, z. B. in dem großen urwaldähnlichen Forste Bielo jesch, wo besondere Holzfällerkompagnien die Zubereitu des Holzes für die Zwecke der Militäreisenbahnverwaltu vornehmen, in erster Linie für die Schwellengewinnung.

Der letzte Teil meiner Reise ging anfänglich durch öste reichisches Einflußgebiet. Der berühmte Wallfahrtso Tschenstochau, dessen, die schwarze Madonna bergend Kloster auf der Jasua Gora zwischen österreichischen Gren pfählen steht, zählt über 50 000 Einwohner und besitzt ei bedeutende Industrie, die zurzeit freilich fast gänzlich ru In ihr arbeitete viel französisches und belgisches Geld, d Compagnie Motte u. Czenstochowienne. Die Hauptindustri zweige sind Webstoffwaren, Handtkesche Eisenwerke, Zieg leien, Spiritus- und Zündholzfabrik. Von Tschenstoch bis Sosnowice durchfährt man ein reiches Industrie- u Bergbaugebiet. Bei Porai ist Toneisenstein und Holzve sand und unter der deutschen Verwaltung sind neue Grub erschürft. Bei Myschkow finden sich Gruben und Zellulos fabriken im Betriebe. In Sawjerze feiert eine Plüschfabr wegen Rohstoffmangels, während eine chemische Fab Düngemittel herstellt und die Huldschinskischen Eisenwer etwas arbeiten. In Lasy ist ein großer Umschlagbahnh und die Grube Ludmilla fördert Keuperkohlen. In Sombk wice, wo ein Übergang nach Österreich stattfindet, arbei eine Schwarz- und Luxusglasfabrik, die ihre Rohstoffe a Platze findet, und das in der Nähe befindliche Grodiz Kohlenrevier ist im Aufblühen begriffen. In Dombro finden sich Kohlengruben deutschen und österreichisch Besitzes, auch französischer und belgischer Geldmänn letztere jetzt unter österreichischer Bergverwaltung. D Kohlen gehen meist nach Polen, teils nach Österrei Bendzin und Altbendzin sind Hochburgen des Handels Lebensbedürfnissen. Eine Kohlengrube des französisch Grafen Renard steht unter Zwangsverwaltung, auch in d großen Industrieknotenpunkte Sosnowice, wo die W.-W.-Ba endigt, werden mehrere Kohlengruben zwangsweise verw tet. Würde man nicht durch die vielen feldgrauen Uniform und mancherlei militärische Maßnahmen an den Ernst d Zeit erinnert, so könnte man sich inmitten dieses groß Verkehrs friedlichen Gedanken hingeben. Dank deutsch Verwaltung und dank der großartigen Maßnahmen des M litäreisenbahnbetriebes kann sich dieser Verkehr, d sich der Friedensstärke nähert, glatt abwickeln. Die Kohl verteilungsstelle des Generalgouvernements sucht allen B dürfnissen und Ansprüchen gerecht zu werden. Etwa e Viertel der Kohlen geht nach Deutschland, der Rest na Deckung des Bedürfnisses der Militäreisenbahnverwaltu nach Polen, das außerdem für die in Polen mangelnd Gaskohlen solche aus Oberschlesien und Mährisch-Ostr bezieht.

Die vorstehend aufgeschriebenen Reiseerinnerungen sollt einen Abriß geben von den Eisenbahnbetriebs- und Verkeh verhältnissen im besetzten Polen, sie sollten den Nachw erbringen, daß die Militäreisenbahnverwaltung es verstand hat, trotz ihrer großen Aufgaben in Heeressachen, auch d Bedürfnissen der friedlichen Bevölkerung in hohem Ma gerecht zu werden. Und wenn dereinst das wieder erricht polnische Königreich die Verwaltung seiner Eisenbahn selbst in die Hand nehmen wird, so wird es auch auf dies Gebiete erkennen, daß deutscher Fleiß, deutsche Sachkenntnis und deutsche Tatkraft eine Grundlage geschaffen hab auf der sich weiter bauen läßt zum Wohle des Landes u seiner vaterlandsliebenden Bewohner.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

In der am 14. und 15. Dezember v. J. in Hamburg abgehaltenen 117. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende, die deutschen Eisenbahntarife, Teil I, betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern zur Beförderung aufgegeben werden, gehören zu den bedingungswe zur Beförderung zugelassenen Gütern und dürfen nach r Ausführungsbestimmung IV (3) zu § 54 der Eisenbahn-V kehrsordnung nicht als Eilgut angenommen werden. Die Bestimmung wird bis auf Widerruf, längstens für die Dau des Krieges, dahin ergänzt, daß K e s s e l w a g e n, die zur Beladung gehen, oder nach Entladung zurückgesandt w

ı, auch als Eilgut befördert werden können, soweit dies h den Betriebsverhältnissen angängig ist. Während diese erläufe bei Aufgabe der Kesselwagen als Frachtgut fracht- i sind, ist bei Aufgabe als Eilgut Fracht gemäß § 27. 2 b Allgemeinen Tarifvorschriften (0,07 ℳ für die Achse d das km sowie 2 ℳ Abfertigungsgebühr für die Achse) entrichten. **(ÄD.)**

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

. Die Bestimmungen betreffs der Frachtberechnung für gleich tarifierte Stückgüter werden dahin geändert, daß nftig im Falle der Einzelberechnung die sich hiernach er- oende Fracht, mindestens jedoch bei Eilstück- t für 20 kg nach der Allgemeinen Eilstück- tklasse, bei Frachtstückgut für 20 kg nach r Allgemeinen Stückgutklasse, zu erheben ist. erdurch wird die jetzt bestehende Tarifunstimmigkeit be- tigt, daß sich bei größeren Entfernungen die Fracht für ı Gut der Allgemeinen Eilgutklasse oder der Allgemeinen ickgutklasse bis zu 10 kg Gewicht billiger stellt, wenn n im ersteren Falle ein Gut des Spezialtarifs für bestimmte lgüter, im letzteren Falle des Stückgutspezialtarifs, bis zu kg Gewicht beigegeben wird. So stellt sich zurzeit die acht bei 400 km für 10 kg Gut der Allgemeinen Eilgut- asse und 10 kg des Eilgutspezialtarifs, in getrennter Ver- ckung auf einen Frachtbrief aufgeliefert, auf 1,20 ℳ, für kg Gut der Allgemeinen Eilgutklasse allein dagegen auf 0 ℳ; zukünftig ist auch in ersterem Falle 1,60 ℳ zu be- hnen. **(D.)** 2. Binitrochlorbenzol wird zur Be- rderung in Kesselwagen (Verzeichnis V) zugelassen. **(ÄD.)** Die Stelle „Salat" in Ziffer 6 des Eilgutspezialtarifs und Spezialtarif II (Ziffer 5 der Stelle „Feld- und Garten- ichte") erhält folgende Fassung: „Kopfsalat, Stechsalat, hnittsalat, Bindesalat, römischer Salat, Pflücksalat, Endivien- lat und Rapünzchen (Feldsalat)"; die Einbeziehung von eichzichorie (belg. Chicorée) in diese Stelle wird abge- ınt, weil sie weder botanisch noch handelsüblich als „Salat" gesehen wird. 4. Die Aufnahme von Chlorlauge atriumhypochloritlauge) in den Spezialtarif I rd mangels eines wirtschaftlichen Bedürfnisses abgelehnt, gegen die Aufnahme des Gutes in das Verzeichnis V (zur förderung in Kesselwagen zugelassene Güter) empfohlen. Eine Anmerkung zu den Stellen „Holzstoff und Holz- llstoff" der Spezialtarife I und II verweist bearbeiteten olzzellstoff — d. s. dünne Blätter oder Flocken aus Holz- llstoff (Nitrierstoff, Zellstoffwatte, Flockenzellstoff usw.) in die Allgemeine Wagenladungsklasse. **(ÄD.)** 6. Isolier- r Kupfer- und Bronzedraht, alt abgängig, und Ab- ll von isoliertem Kupfer- und Bronzedraht, Kabel mit upfer- oder Bronzeleiter, alt abgängig, und Abfälle von abeln mit Kupfer- oder Bronzeleiter werden in den Spezial- rif I und den Stückgutspezialtarif (Stelle „Metallhaltige bfälle und Zwischenerzeugnisse") eingereiht. 7. Abfälle r Be- oder Verarbeitung von Kunstwolle und der Er- ugung von Kunstwolle werden den Abfällen der Be- oder erarbeitung von Wolle, Abfälle der Be- oder Verarbeitung n Kunstbaumwolle und der Erzeugung von Kunst- umwolle den Abfällen der Be- oder Verarbeitung von aumwolle in der Tarifierung gleichgestellt. **(ÄD.)** ie Frage der Tarifierung der Mischabfälle von olle oder Kunstwolle und Baumwolle oder Kunst- umwolle wird als noch nicht spruchreif vertagt. In den Spezialtarif III wird folgende neue Stelle fgenommen: „Sauerfutter, Süßfutter, Süßpreß- utter, aus Futterkräutern, Kartoffeln, Kartoffelpülpe, üben aller Art, Rübenschnitzeln (auch entzuckert), Schnitz- fällen, Köpfen und Blättern von Rüben, auch aus Gemen- n dieser Stoffe, auch mit Zusätzen von Häcksel, Spreu d Salz. Die Bestandteile sind im Frachtbriefe vollständig zugeben." **(D.)** 9. Es wird deklaratorisch beschlossen, ß Waschmittel aus geformtem Ton und ähnlichen Stoffen ıch dann nach der Allgemeinen Wagenladungs- und Stück- tklasse abzufertigen sind, wenn sie keine Zusätze, z. B. iechstoffe, Chemikalien, enthalten **(ÄD.)**; Ton in Pulver- rm (Tonpulver) für Wasch- und Reinigungszwecke fällt doch als gemahlener Ton unter den Spezialtarif III, falls keine fremden Bestandteile enthält. Die genannten Ar- kel werden, neben Bimsstein, während des Krieges in gro- m Umfange als Seifenersatz verwendet. 10. Die Stelle preu" des Spezialtarifs III und des Verzeichnisses IV ur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zuge- ssene Güter) wird durch Aufnahme von Wiesenheu- preu ergänzt; hinsichtlich der Aufnahme des Gutes in das erzeichnis II (zuschlagsfrei bedeckt zu befördernde Güter) ird indes die Bedürfnisfrage verneint. 11. Die Versetzung n Zinkvitrol in den Spezialtarif III wird abgelehnt; e Versammlung beschließt jedoch, die jetzige Stelle im pezialtarif I erschöpfend, wie folgt, zu fassen: „Zinkvitriol, ristallisiert (roh und gereinigt), auch kalziniert." 12. Zinkvitriollauge (Zinksulfatlösung), roh, wird in den Spezialtarif II eingereiht. 13. Im Spezialtarif III wird folgende neue Stelle vorgesehen: „Zweige, frische, von Buche, Eiche, Kiefer, Fichte und Tanne." Hierdurch wird dem billigeren Bindegrün, das hauptsächlich zur Herstellung von Girlanden dient und auch in der Kranzbinderei verwen- det wird, ein seinem Werte und seiner Bedeutung angemesse- ner Tarif eingeräumt; anderes Bindegrün, insbesondere das in Handelsgärtnereien gezogene (frische Zweige von Ilex, Mahonia, Thuya, Buchsbaum usw.) sowie Gewinde und Kränze aus Bindegrün tarifieren wegen ihres höheren Wertes auch zukünftig nach der Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutklasse. 14. Die im Abschnitt X, Ziffer 2, des Neben- gebührentarifs vorgesehene Gebühr von 10 ₰, die bei An- trägen auf Benachrichtigung des Absenders von der Ein- zahlung der Nachnahme zur Erhebung gelangt, wird wegen Erhöhung des Postportos und angesichts der mit der- artigen Anträgen verbundenen, nicht unerheblichen Arbeits- leistung der Eisenbahn auf 20 ₰ erhöht. **(ÄD.)** 15. Beson- deren Unterausschüssen zur Vorberatung überwiesen werden folgende Anträge:

I. a) Festsetzung des Ladegewichts der gestellten Wagen als Mindestgewicht der Hauptklassen für Wagenladungen bei bestimmten Gütern; b) Prüfung der Bestimmungen über die Beförderung der Güter in bedeckten oder offenen Wa- gen; c) Erhöhung der Wagenstandgelder und einiger an- derer Nebengebühren.

II. a) Frachtberechnung für Eisen- und Stahlabfälle, b) Prüfung der Ziffer 1 der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III.

16. Die Vertagung wird bei folgenden Anträgen be- schlossen:

a) Beseitigung einiger Tarifunstimmigkeiten;
b) Versetzung von Siliziumkarbid in die Spezialtarife II und III.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Die Telegrammgebühr für Vormeldung von Vieh- sendungen zwecks Fütterung oder Tränkung (Abschnitt XI des Nebengebührentarifs) wird entsprechend der Erhöhung der Telegrammgebühren bei der Reichspost von 25 ₰ auf 50 ₰ erhöht. **(D.)**

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Es wird festgestellt, daß der Deutsche Hilfsbund für kriegsverletzte Offiziere als behördlich anerkannte Organi- sation für Kriegsbeschädigte im Sinne der Ausfüh- rungsbestimmung C XI zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsord- nung anzusehen und daher berechtigt sei, diese Fahrpreis- ermäßigung in Anspruch zu nehmen. Die Regelung der Frage, welche Behörden für die Anerkennung privater Organisationen für Kriegsbeschädigtenfürsorge im Sinne des Tarifs als zuständig zu erachten seien, sowie ferner, ob Kriegsbeschädigte, die noch im Heeresverbande seien, etwa angesichts der bestehenden Fürsorgepflicht der Heeresver- waltung von der Fahrpreisermäßigung auszuschließen sein möchten, wird bis auf weiteres vertagt.

2. Folgende Telegrammgebühren werden entspre- chend der Erhöhung der Privattelegrammgebühren bei der Reichspost erhöht: a) für Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen (Ausführungsbestimmung 1 (2) zu § 14 EVO.) von 25 ₰ auf 50 ₰; b) für Vorausbestellung von Abteilen (Ausführungsbestimmung 1 (4) zu § 15 EVO.) von 50 ₰ auf 70 ₰; c) für Vorausbestellung bestimmter Plätze in D-Zügen, auch wenn gleichzeitig Fahrkarten, Gepäck- scheine und bestimmte Plätze bestellt werden (Ausführungs- bestimmung 2 zu § 15 EVO.) von 25 ₰ auf 50 ₰; d) für Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen), für das Bestell- und Antworttelegramm zusammen ohne Rück- sicht auf die Anzahl der bestellten Plätze (Ausführungsbe- stimmung 3 (8) zu § 15 EVO.) von 50 ₰ auf 1 ℳ. **(D.)**

3. Bei telegraphischer Vorausbestellung von Bett- plätzen (s. Ausführungsbestimmung 3 (8) zu § 15 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) kann der Reisende zukünftig verlangen, daß das Antworttelegramm an eine andere Station als die Bestellstation zu richten ist. Hierdurch soll es dem Reisenden ermöglicht werden, sich auch nach dem Verlassen der Bestellstation über das Ergebnis der Bestellung zu ver- gewissern, zumal viele Reisende die Ausführung der Reise von der Erlangung eines Bettplatzes abhängig machen. **(D.)**

Die äußerst dringlichen **(ÄD.)** Beschlüsse (unter A. sowie in Ziffer 2, 5, 7, 9 und 14 unter B) werden voraussichtlich zum 1. März 1917, die dringlichen **(D.)** Beschlüsse (Ziffer 1 und 8 unter B., unter C. sowie in Ziffer 2 und 3 unter D.) zum 1. Mai 1917 in Kraft gesetzt, falls nicht nach der Geschäftsordnung wirksamer Widerspruch erhoben ist. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit noch der Genehmigung der im Juni dieses Jahres zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland.

- **Die neuen Steuervorlagen des Reiches**, unter denen sich auch eine Kohlensteuer und eine Verkehrsabgabe befinden, sind am 23. d. M. im Reichstag eingebracht und vom Staatssekretär des Reichsschatzamts Grafen v. Roedern in ausführlicher Rede begründet. Wir werden aus ihr das Wichtigste nach Eingang des stenographischen Berichts mitteilen. Über den wesentlichen Inhalt der Vorlagen betreffend die Kohlensteuer und die Verkehrssteuern geben die untenstehenden Mitteilungen Auskunft. Als wahrscheinlichen Ertrag der Kohlensteuer nannte der Staatssekretär die Summe von 500 Mill. Mark, als den der Verkehrssteuern die Summe von 300 Mill. Mark neu, mit dem Frachturkundenstempel zusammen rund 400 Mill. Mark jährlich. Die so viel getadelte Fahrkartensteuer wird aufgehoben. Die neue Steuer ergreift auch die IV. Klasse und den Straßenbahnverkehr. Um die Entrichtung der Steuer zu ermöglichen, wird eine Zwischenmünze zwischen 2 und 5 Pf., vermutlich ein 2½-Pfennigstück geschaffen werden.

— **Der Gesetzentwurf über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs** ist in der Sitzung des Bundesrats vom 22. d. M. angenommen. Über den Inhalt des Gesetzentwurfs ist zunächst folgendes mitzuteilen: Er schlägt eine Besteuerung des gesamten Personen- und Güterverkehrs vor. Nach dem § 1 unterliegt die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienen und Seilbahnen sowie auf Wasserstraßen einer in die Reichskasse fließenden Abgabe. Die Beförderung von Personen und Gütern auf Landwegen unterliegt dieser Abgabe insoweit, als die Beförderung durch ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Unternehmen auf bestimmten Linien mit planmäßigen Fahrten betrieben wird. Als Beförderung auf Landwegen gilt auch der Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften, nicht aber der Brief- und Paketverkehr der Post und der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebes. § 11 des Gesetzes: Bei der Personenbeförderung beträgt die Abgabe in der ersten Wagenklasse 16 %, in der zweiten 14 %, in der dritten 12 %, in der vierten (3 b) 10 % des Beförderungspreises; im Gepäckverkehr beträgt die Abgabe 7 % des Beförderungspreises. Bei der Güterbeförderung beträgt die Abgabe 7 % des Beförderungspreises. Der Abgabe unterliegt nach § 2 die Beförderung a) von Personen und Gütern innerhalb des Reichsgebietes, b) von Personen und Gütern im Schiffsverkehr zwischen deutschen Ost- und Nordseehäfen einschließlich der Rheinseehäfen; ferner die Beförderung von Personen bei Fahrten in die freie See, und zwar auch dann, wenn die Fahrten nach dem inländischen Ausgangshafen ohne Berührung anderer Ortschaften zurückkehren, c) von Gütern im Schiffsverkehr zwischen inländischen Häfen und ausländischen Festlandshäfen des Kanals und der Nord- und Ostsee, von Le Havre einschließlich bis Kap Domesnaes mit Ausschluß der dänischen Häfen.

Nach § 7 ist Schuldner der Abgabe derjenige, der den Beförderungspreis zu zahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten.

§ 3 handelt von den Befreiungen. Befreit sind u. a. Personenbeförderungen im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr, Güterbeförderungen, die den Zwecken des eigenen Beförderungsunternehmens dienen, Beförderungen auf nichtöffentlichen Bahnanlagen, wenn diese innerhalb derselben geschlossenen Betriebsanlage beginnen und endigen, wenn die Bahnanlage 3 km Länge nicht überschreitet, wenn die Bahnanlage in einer Feldbahn oder einer ähnlichen Bahn besteht, die nur zu vorübergehenden Zwecken angelegt ist.

Der Gesetzentwurf hat 32 Paragraphen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes soll durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt werden.

Besonders hervorzuheben ist noch, daß neben dieser Abgabe der Frachturkundenstempel bestehen bleibt, die bisherige Fahrkartensteuer aber wegfällt. Wir werden noch auf einzelne Bestimmungen des Entwurfs zurückzukommen haben.

— **Eisenbahnverkehrsordnung.** Auf Grund des § 2 Abs. (4) der Eisenbahnverkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 14. d. M. für die Dauer des Krieges folgende Änderungen dieser Ordnung verfügt:

Im § 63 Abs. (6) wird nach dem dritten Satz hinter den Worten „abgelaufen ist" und nach dem vierten Satz hinter dem Worte „erheben" ein Sternchen *), im § 63 Abs. (7) am Schluß ein Doppelsternchen **) gesetzt. Am Fuße der Seite werden folgende Anmerkungen hinzugesetzt:

*) Die Vorschriften, daß für Sonn- und Festtage Wagenstandgeld nur dann zu zahlen ist, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist, und daß bei auf einanderfolgenden Sonn- und Festtagen nur für eine Tag Wagenstandgeld zu erheben ist, werden für di Dauer des Krieges insoweit außer Kraft gesetzt, al an solchen Tagen die Eisenbahn Güter annimmt un nach polizeilicher oder militärischer Vorschrift die An fuhr von Gütern statthaft ist.

**) Der Lauf dieser Fristen ruht während der Dauer de Krieges an Sonn- und Festtagen nicht, soweit an diese Tagen die Eisenbahn Güter annimmt und nach polize licher oder militärischer Vorschrift die Anfuhr vo Gütern statthaft ist.

Im § 80 wird der Abs. (4) für die Dauer des Krieges ge faßt:

An Sonn- und Festtagen kann die Eisenbahn Fracht gut ausliefern. Zur Auslieferung von Eilgut ist si verpflichtet, wenn seiner zoll- oder steueramtlichen Be handlung kein Hindernis entgegensteht.

Im § 80 Abs. (5) wird am Schluß ein Sternchen *), i § 80 Abs. (6) nach dem dritten Satz hinter den Worten „al gelaufen ist" und nach dem letzten Satz hinter dem Wort „erheben" ein Doppelsternchen **) gesetzt. Am Fuße de Seite werden folgende Anmerkungen hinzugesetzt:

*) Der Lauf dieser Fristen ruht während der Dauer de Krieges an Sonn- und Festtagen nicht, soweit an diese Tagen die Eisenbahn Güter ausliefert und nach po lizeilicher oder militärischer Vorschrift die Abfuh von Gütern statthaft ist.

**) Die Vorschriften, daß für Sonn- und Festtage Wagen standgeld nur dann zu zahlen ist, wenn die Entlade frist schon am Tage vorher abgelaufen ist und daß be aufeinanderfolgenden Sonn- und Festtagen nur fü einen Tag Wagenstandgeld zu erheben ist, werden fü die Dauer des Krieges insoweit außer Kraft gesetz als an solchen Tagen die Eisenbahn Güter auslieft und nach polizeilicher oder militärischer Vorschrif die Abfuhr von Gütern statthaft ist.

Die Verfügung ist in Nr. 30 des Reichs-Gesetzblattes vo 17. d. M. veröffentlicht.

— **Kohlensteuer.** Dem Reichstag ist nunmehr der Ent wurf eines Kohlensteuergesetzes in der vom Bundesrat be schlossenen Fassung zugegangen. Es wird die Erhebun einer Steuer von 20 % des Wertes der gelieferten oder sons abgegebenen oder der Verwendung im eigenen Betrieb ode dem eigenen Verbrauch zugeführten oder der eingeführte Kohle vorgeschlagen.

Zur Entrichtung der Steuer ist verpflichtet, wer von ih im Inland gewonnene Kohle oder aus von ihm gewonnene Braunkohle hergestellte Preßkohlen auf Grund eines Kauf vertrages liefert oder sie sonst abgibt oder sie der Ve wendung im eigenen Betrieb oder dem eigenen Verbrauch zuführt. Zur Entrichtung der Steuer ist ferner verpflichte wer von einem anderen im Inland gewonnene Steinkohle auf bereitet oder wer von einem anderen im Inland gewonnen Braunkohle zu Preßkohlen verarbeitet und dann auf Grun eines Kaufvertrages liefert oder sie sonst abgibt oder si der Verwendung im eigenen Betrieb oder dem eigenen Ve brauche zuführt. Er erhält bei Versteuerung der bei ih steuerpflichtig gewordenen Kohle die Steuer vergütet, welch für die zur Aufbereitung oder Verarbeitung bezogene Kohl entrichtet worden ist. Zur Entrichtung der Steuer für au dem Ausland eingeführte Kohle ist der Empfänger verpflich tet. Die Steuerpflicht für die inländische Kohle tritt ein sobald die Kohle geliefert, sonst abgegeben oder der Ve wendung im eigenen Betrieb oder dem eigenen Verbrauc zugeführt wird; die Steuer wird fällig am 15. des folgende Monats. Die Steuerpflicht für aus dem Ausland eingeführt Kohle tritt ein mit der Grenzüberschreitung. Die Steue wird fällig, sobald die Sendung zum freien Verkehr abge fertigt worden ist. Die steuerpflichtige Kohle haftet ohn Rücksicht auf die Rechte eines Dritten für die darauf ruhend Steuer und kann, solange deren Entrichtung nicht erfolg ist, von der Steuerbehörde zurückbehalten oder mit Beschla belegt werden.

Weitere Bestimmungen des Entwurfs betreffen die Wert festsetzung nach dem Verkaufspreise, Stundungen, Steuer aufsicht und Strafbestimmungen. Erhebung und Verwaltun der Steuer sollen durch die Landesbehörden erfolgen, dene die entstehenden Unkosten vom Reiche vergütet werden.

Der Begründung zum Entwurf entnehmen wir: „De deutsche Steinkohlenbergbau umfaßt 350, der Braunkohlen bergbau 465 Betriebe. Die Zahl der Betriebsinhaber ist au etwa 500, der derzeitige Wert der deutschen Kohlenförderun auf 2200 bis 2500 Millionen Mark zu schätzen. Die Kohlen steuer bietet demnach die Möglichkeit, dem Reiche den er forderlichen Betrag von etwa 500 Millionen Mark aus eine einzigen, einfach zu veranlagenden und bei nur etwa 50

Pflichtigen zu erhebenden Steuer zuzuführen. Diesem Vor-
eil ist während der Kriegszeit ein erhebliches Gewicht bei-
umessen nicht nur mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit
ler Reichs- und Staatsbehörden, sondern auch mit Rücksicht
auf die Bevölkerung. Denn die Arbeitskräfte aller Berufs-
stände sind bereits so angespannt, daß auch die Steuerpolitik
lieser Tatsache Rechnung tragen muß. Bei der Prüfung
ler wirtschaftlichen Zulässigkeit einer Kohlensteuer in der
vorgesehenen Höhe von 20 % ihres Wertes ab Grube mußten
lie für die Zeit nach dem Kriege zu beobachtenden Rück-
sichten, vor allem die auf die Wettbewerbsfähigkeit un-
serer Ausfuhrindustrien, zurückgestellt werden. Denn die
Frage, in welchem Umfang für diese Industrien und auch
für die Reedereien eine Verteuerung der Kohle erträglich
sein wird, läßt sich erst beantworten, wenn die Bedingungen
übersehbar sind, unter denen nach dem Kriege einerseits die
Auslandsmärkte den deutschen Erzeugnissen offenstehen,
anderseits die Industrien des Auslandes selbst arbeiten wer-
len. Diese Frage ist demnach erst nach dem Kriege als ein
wichtiger Teil der Neuregelung unserer Wirtschaft zu
prüfen."

— **Die Bundesratsverordnung betreffend Kohlenversor-
gung.** Eine Verordnung des Bundesrats vom 24. Februar er-
mächtigt den Reichskanzler, durch eine von ihm zu errich-
tende Stelle die im Deutschen Reiche vorhandenen Erzeug-
nisse der Steinkohlen- und Braunkohlenwerke (Steinkohlen,
Braunkohlen, Briketts und Koks) für die Versorgung des In-
landes sowie für die Ausfuhr in Anspruch zu nehmen; sie
gibt ihm insbesondere die Befugnis, die Erzeuger und Be-
sitzer der genannten Brennstoffe anzuweisen, diese an von
ihm bestimmte Personen zu überlassen und die zur Übergabe
erforderlichen Handlungen vorzunehmen. Die Regelung soll
den Handel keineswegs ausschalten, sondern lediglich ergän-
zend dort für rasche und ausreichende Bedarfsdeckung sor-
gen, wo diese kriegswirtschaftlich nötig ist und auf dem ge-
wöhnlichen Wege nicht in genügendem Ausmaße oder nicht
schnell genug erfolgen kann. Zu diesem Zweck wird die vom
Reichskanzler zu errichtende Stelle, soweit erforderlich, ge-
wisse Mengen der genannten Brennstoffe beschlagnahmen
und sie bestimmten Empfängern zuteilen.

— **Die Heizung der Eisenbahnzüge.** Die „Reichshaupt-
städt. Korrespondenz" schreibt: Die von verschiedenen Ber-
liner Zeitungen gebrachte Notiz, daß die Heizung der Fern-
züge ganz unterbleiben soll, ist falsch. Im Gegenteil wird
alles von der preußischen Staatsbahnverwaltung aufgeboten,
die Fernzüge einschließlich der Militärurlauberzüge durchweg
zu heizen. Die in Ausnahmefällen notwendige Einschränkung
der Heizung aus Mangel an Heizschläuchen tritt nur bei
Stadtbahn- und Vorortzügen sowie bei sonstigen Lokalzügen
ein, deshalb richtet die Staatsbahnverwaltung erneut an das
reisende Publikum die Aufforderung, sich während des
jetzigen kalten Wetters nicht nur bei längeren Reisen, son-
dern auch bei Reisen im Nahverkehr und innerhalb des Ber-
liner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs mit warmer Kleidung
zu versehen, weil auch fernerhin wegen großen Mangels an
Heizschläuchen, deren Beschaffung zur Zeit besonders
schwierig ist, die Heizung einzelner Züge nicht ausreichend
erfolgen kann. Wie wir an zuständiger Stelle erfahren, wird
die Einschränkung der Heizung einzelner Züge nicht aus
Sparsamkeitsrücksichten erfolgen, sondern ist lediglich auf
den Mangel an Heizschläuchen, zu deren Herstellung beson-
ders Gummi erforderlich ist, zurückzuführen.

— **Ausbau des Berliner Schnellbahnnetzes.** Wie die „Tägl.
Rundsch." mitteilt, erhält die A.-E.-G.-Schnellbahn
Neukölln-Gesundbrunnen nach den neuerdings ge-
pflogenen Verhandlungen an den beiden Endpunkten eine
andere Richtung. Im Süden kommt die zuerst geplante
Schleife an der Melanchthon-Kirche durch die Urbanstraße
in Fortfall und im Norden die Durchquerung des Humboldt-
hains. Der Tunnel soll nunmehr — vorbehaltlich der Zu-
stimmung der zuständigen Behörden — bis zur Ramlerstraße
die Brunnenstraße vollständig durchlaufen. Von dort wird
die Bahn in einem Bogen zum Bahnhof Gesundbrunnen ge-
führt. Dieser Bahnhof wird, ähnlich wie beim Gleisdreieck,
von der Schnellbahn bis zur Behmstraße überbrückt und
durch eine direkte Treppe eine bequeme Verbindung zur
dortigen „Hochbahn" erhalten. Vom Bahnhof Gesundbrunnen
soll die Hochbahn im Bogen bis zur Badstraße geführt und
dann in gerader Linie durch diese Straße und die Schweden-
straße nach Reinickendorf verlängert werden. Eine Weiter-
führung nach der Kopenhagener Straße in Reinickendorf bis
zum Bahnhof Reinickendorf-Rosenthal ist in Aussicht ge-
nommen worden, ferner eine Verbindung mit der
„Nordsüdbahn" durch die Seestraße, damit sowohl die
Züge der Nordsüdbahn als solche der A.-E.-G.-Bahn erforder-
lichenfalls als Ringzüge auf beiden Schnellbahnen verkehren
können.

In Verbindung mit diesem Plan, der schon feste Gestalt
gewonnen habe, steht nach der angeführten Quelle ein an-
derer ebenso großzügiger. Bei diesem zweiten Plan handele
es sich um eine direkte Verbindung des Potsda-
mer Bahnhofes mit dem Bahnhof Gesundbrun-
nen durch eine Untergrundbahn über den Bahnhof Fried-
richstraße und den Stettiner Bahnhof. Dadurch und durch
den Bau der Untergrundbahn Moabit-Lehrter Bahnhof-Pots-
damer Bahnhof-Görlitzer Bahnhof-Treptow würde mit einem
Schlage in absehbarer Zeit die Frage einer direkten Ver-
bindung aller Berliner Bahnhöfe durch Schnellbahnen ge-
löst sein.

— **Großschiffahrtsweg Main-Donau.** Die bayerische Kam-
mer der Abgeordneten hat am 22. d. M. den Gesetzentwurf
über die Projektierung des Großschiffahrtsweges Main-Donau
von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau (s. Nr. 16
S. 126 ff. d. Ztg.) einstimmig angenommen. Bei der Bera-
tung äußerten sich, wie „W. T. B." berichtet, die Redner
aller Parteien zustimmend zu der Regierungsvorlage und
betonten weiterhin, daß es auch Pflicht des Reiches sei, zu
den Kosten des Großschiffahrtsweges beizutragen. Der Ver-
kehrsminister v. Seidlein erklärte, der Krieg habe gezeigt,
daß das Eisenbahnwesen nicht allen Bedürfnissen gewachsen
sei und der Rhein-Donau-Wasserweg aus strategischen und
wirtschaftlichen Gründen eine Notwendigkeit sei. Die Er-
fahrungen des Krieges wiesen auf einen engeren Zusammen-
schluß mit Österreich und die östlichen Nachbarn hin. Die
geplante Wasserstraße werde dazu dienen, dauernd die Mittel-
europäische Mächtegruppe zu stärken. Das Reich sei an dem
Unternehmen mit interessiert, und Bayern würde eine Unter-
stützung des Unternehmens durch das Reich als eine Maß-
nahme begrüßen, die Bayern für seine wirtschaftliche Lage,
wenigstens einigermaßen, einen Ausgleich zu geben suche.
Nur hierdurch könne jene Verschiebung, die sich zurzeit
zuungunsten Bayerns ergebe, einigermaßen gut gemacht
werden. Mit dem Unternehmen würde eine Großtat für
Bayern und sicher auch für ganz Deutschland geleistet
werden.

— **Geheimer Baurat Joseph Kohn †.** Am 24. Januar ist
der durch die Ausarbeitung der Grundzüge für die Oberbau-
anordnung der preußischen Staatsbahnen in weitesten Krei-
sen bekannte Geheime Baurat J. Kohn nach langem Leiden
in Wiesbaden, das er als Aufenthalt für den Ruhestand ge-
wählt, verstorben. Im „Zentralblatt der Bauverw." widmet
ihm Geh. Baurat Genth einen herzlichen Nachruf, dem wir
folgendes entnehmen: Seine umfassende Tätigkeit, die durch
ehrende Anerkennungen der Oberbehörde mehrfach gewür-
digt worden ist, erstreckte sich neben der Bearbeitung der
Oberbau- und Weichenordnung auf die Materialprüfungs-
vorschriften und die Beschaffung des Bedarfs der Bahnver-
waltung. Seine Amtsführung, die unter peinlicher Wahrung
des Staatsvorteils gerechten Wünschen der Industriekreise
stets entgegenzukommen bereit war, hat ihm die ungeteilte
Hochachtung auch dieser Kreise eingetragen.

In der Privatbahnzeit herrschte bekanntlich gerade auf dem
Gebiete des Oberbaues ein Reichtum an Formen, der an
Überfluß grenzte und bei der Verstaatlichung nicht aufrecht
erhalten werden konnte. An der Arbeit, hier das weniger
Bewährte auszusondern und den Bestand allmählich auf eine
angemessene Zahl einheitlich gestalteter Muster zurückzu-
führen, hat Kohn wesentlichen Anteil genommen. Soweit
hierzu Versuche nötig waren, ist die Auswahl, Anordnung
und Überwachung der Versuchstrecken, über die er auch
Buch zu führen hatte, stets unter seiner Mitwirkung erfolgt.
Dabei kam seine Schärfe des Blickes und seine außergewöhn-
liche Beobachtungsgabe dem Unternehmen sehr zu statten.

Für die Materialbeschaffung und die entsprechenden Vor-
schriften (Ausnahmebedingungen usw.) war zu jener Zeit der
Umstand von großer Bedeutung, daß sie den Übergang vom
Feinkorneisen zum Bessemerstahl und dann zum Thomas-
stahl brachte, zugleich mit einem starken Anwachsen des Ver-
kehrs und einer fortwährenden Erhöhung des Raddruckes.
Dadurch entstanden für die Gleisunterhaltung sehr schwie-
rige Verhältnisse, an deren Klärung und Besserung mitzu-
arbeiten eine Hauptaufgabe des Verstorbenen war. . . . Als
Beispiel für Kohns Anschauungen und Arbeitsweise mag der
Aufsatz „Der Schienenstoff und seine Prüfung, insbesondere
durch die Kugeldruckprobe" im Jahrg. 1908 d. Bl., S. 515
dienen. Aus dem dort vorgeführten und aus einer Bespre-
chung auf Seite 176 des Jahrgans 1909 ergibt sich u. a., daß
Kohn der Erfinder der Kudeldruckprobe ist, was immer noch
nicht genügend bekannt geworden zu sein scheint. Schon
früher hat er auch eine rege schriftstellerische Tätigkeit
entfaltet, wie die Jahrgänge 1893 bis 1899 d. Bl. erkennen

lassen, in denen er die wertvollen Ergebnisse vieler und langjähriger Beobachtungen niedergelegt hat. Auch heute noch sind diese Mitteilungen für jeden von Wichtigkeit, der sich eingehender mit Oberbaufragen befassen will. Sie geben zusammen mit Kohns amtlicher Tätigkeit das Bild eines hervorragend tüchtigen Fachmannes, der seine Aufgabe sehr ernst nahm.

Der Verstorbene, 1845 bei Nürnberg geboren, begann seine Ausbildung nach erlangtem Reifezeugnis der dortigen Lateinschule mit dreijähriger praktischer Tätigkeit in einer Maschinenfabrik und erwarb seine theoretischen Kenntnisse in den Jahren 1866 bis 1869 auf den Hochschulen in Zürich und Karlsruhe. Nach seinem Eintritt bei der Rheinischen Eisenbahn führte ihn Oberbaurat Rüppell auf das seiner Veranlagung entsprechende Arbeitsgebiet, das er 1890 bis 1895 in Köln, 1895 bis 1907 in Essen und von da bis 1912 in Berlin mit regem Eifer und reichem Erfolg verwaltet hat. . . .

Der Verstorbene hat wiederholt auch im Technischen Ausschuß des Vereins mitgewirkt und sich dort hohes Ansehen erworben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Geheime Baurat Armin Wegner bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) gestorben.

Österreich.

— **Die Einschränkung des Bahnverkehrs.** Wie „Die Zeit“ mitteilt, soll alsbald ebenso wie in Deutschland auch in Österreich der Bahnverkehr eine weitgehende Einschränkung erfahren. Während man aber im Deutschen Reich damit nur schrittweise vorgegangen ist, beabsichtigt man in Österreich, sofort einschneidende Maßnahmen zu treffen. Gegen eine solche Methode wäre grundsätzlich nichts einzuwenden, da es jedenfalls praktischer ist, wenn die Bevölkerung für längere Zeit über die, wenn auch stark eingeschränkten Verkehrsmöglichkeiten unterrichtet wird, als wenn darüber infolge wiederholter Vorkehrungen länger dauernde Unsicherheit herrscht. Nur wäre es erwünscht, daß solche Maßnahmen, vor deren Notwendigkeit in vorgeschrittener Kriegszeit sich kein vernünftig Denkender verschließen wird, rechtzeitig im voraus der Öffentlichkeit zur Kenntnis kommen, damit begründete Abänderungsvorschläge berücksichtigt werden können. Im Personenverkehr kann es sich nur um Auflassung einzelner Züge handeln, wobei allerdings erwogen werden dürfte, ob nicht behufs besserer Ausnützung der Sitzplätze die jetzige Einteilung in Klassen und die Sonderung der Abteile vorübergehend zu vereinfachen wäre. Im übrigen würden derartige Maßnahmen, da Geschäftsreisen stark abgenommen haben und Vergnügungsreisen in der Kriegszeit nicht am Platze sind, der Allgemeinheit wenig fühlbar werden, vorausgesetzt, daß dadurch der Nahverkehr, zumal der größeren Städte, so wenig als möglich berührt wird. Schwieriger stellt sich die Sache im Güterverkehr dar. Durch das Wegfallen von Güterzügen und durch die vielleicht beabsichtigte Verlangsamung ihrer Fahrt darf selbstverständlich die Versorgung der Bevölkerung mit den unentbehrlichen Bedarfsgegenständen auch nicht im geringsten gefährdet werden, zumal durch solche Maßregeln auch an und für sich nicht viel gewonnen werden könnte. Viel wichtiger ist es, daß für eine schnelle Beladung und Entladung der Güterwagen vorgesorgt werde, da diese nicht müßig auf dem Gleis stehen, sondern fortwährend rollen sollten, um der Kriegswirtschaft in ausgiebiger Weise zu dienen. In dieser Hinsicht scheinen sich die im Deutschen Reich eingeführten Vorschriften, die in gewissen Fällen auch ein Zusammenarbeiten zwischen den Linienkommandanturen und den Verfrachtern vorsehen, zu bewähren. Wir leben jetzt in der Zeit des abnehmenden Verkehrs; auch er bedarf seiner besonderen Regeln.

— **Bevorzugung von Lebensmittelsendungen durch die k. u. k. Zentraltransportleitung.** Auf Einschreiten des Amts für Volksernährung hat die Zentraltransportleitung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium in entgegenkommender Weise verfügt, daß von nun ab Lebensmittelsendungen eine ganz besondere Bevorzugung hinsichtlich der Bereitstellung der Wagen und des Abtransports genießen, falls der Aufgeber eine vom Amt für Volksernährung ausgestellte Anweisung hierzu in der Versandstation vorweist. Derartige Sendungen rangieren jetzt alle ebenso wie die in der Tarifvorschrift 1, Anhang Punkt II—1 a, genannten leicht verderblichen Lebensmittel unmittelbar hinter den militärischen Sendungen und werden auch im Falle von Verkehrsbeschränkungen aufgenommen und befördert, falls nicht ausdrücklich Gegenteiliges verfügt ist.

Jeder einzelne Wagen muß mit einer derartigen Anweisung aufgegeben werden, die dem Frachtbrief anzuheften ist. Die Ausstellung der Anweisung zur bevorzugten Beförderung von Lebens- und Futtermitteln, die zentral bewirtschaftet werden, ist im Wege der betreffenden kriegswirtschaftlichen Organisation (Kriegsgetreideverkehrsanstalt, Zuckerzentrale, Futtermittelzentrale usw.) beim Amte für Volksernährung anzusprechen.

Die Verpflichtung zur Einholung besonderer Transportbewilligungen für gewisse bestimmte Waren wird durch Einführung der Anweisungen nicht berührt.

— **Kochkisten zur Versorgung der Streckenarbeiter der Staatsbahnen.** Die „Österr. Eisenbahn-Ztg.“ schreibt: Zur Besserung der Ernährungsmöglichkeit der Bahnerhaltungsarbeiter wird die Staatseisenbahnverwaltung neben der Beschaffung der für die Versorgung der Personalküchen und der für die einzelnen Arbeiter und Arbeiterfamilien notwendigsten Lebensmittel die Verköstigung der auf der Strecke arbeitenden Bahnerhaltungsarbeiter unter Zuhilfenahme von Kochkisten durchführen.

Da das Personal des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes die Arbeiten fast durchwegs im Freien zu verrichten hat und bei ungünstiger Witterung oft keinen schützenden Unterstand findet, ist es von besonderer Bedeutung, dem Arbeiter wenigstens einmal des Tages ausgiebige warme Kost zukommen zu lassen, die selbstverständlich sehr billig sein muß. Daher werden — wenigstens in der gegenwärtigen Zeit — nur Speisen einfachster Art, wie kräftige Suppen Bohnen-, Kartoffelsuppen) sowie Erdäpfel, Bohnen, Kraut usw. als Beilagen in Betracht kommen, die, durch ein Stück Brot oder Polenta ergänzt, in der Regel die Mahlzeit bilden müssen. Bei der Besorgung des Brotes, der Polenta u. dgl. sollen die vorgesetzten Dienststellen den Arbeitern behilflich sein; die Suppe und die Zuspeise soll mittags mittels der Kochkiste in noch heißem Zustande beigestellt werden.

Die Versorgung der Arbeiter mittels Kochkisten wurde von der Staatsbahndirektion Villach, namentlich von der Bahnerhaltungssektion Selzthal, mit bestem Erfolg erprobt, so daß das Eisenbahnministerium diese Einrichtung — dort wo die Bedingungen hierfür gegeben sind — allgemein einführen will, wobei die von dieser Direktion gemachten Erfahrungen mit der Herstellung und den Kosten der Kochkisten ihrer günstigsten Ausmaße, der Art der Zustellung an die Arbeitsstätte, der Verteilung und der Bestellung der Speisen usw. ausgenutzt werden sollen.

Falls die Versorgung von Arbeiterrotten unabhängig von dem Bestande einer Personalküche erfolgen muß, sollen auch militärische Kochkisteneinrichtungen mit an dem Kessel angebrachtem Feuerbock verwendet werden, bei denen das Feuer unter dem Kessel selbst angefacht wird, so daß das erste Aufkochen ohne eigentlichen Herd erfolgen kann.

— **Hofrat Rudolf v. Grimburg †.** Am 14. Februar ist in Wien nach kurzer Krankheit der ehemalige Direktor der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Hofrat Ritter Grimus v. Grimburg, gestorben. Er war in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Professor des Hochbaues an der technischen Hochschule in Wien. Als die Staatseisenbahngesellschaft aus der früheren Leitung der französischen Verwaltungsräte in österreichische Führung überging, wurde Hofrat v. Grimburg zum Direktor berufen. In dieser Stellung hatte er vorwiegend die technischen Angelegenheiten des Unternehmens, den Eisenbahnbau und Zugförderungsdienst, im späteren Verlaufe dann die Leitung der gesamten Direktionsgeschäfte. Seine Stellung versah er bis zum Jahre 1908, wo die Linien der Staatseisenbahngesellschaft an den österreichischen Staat verkauft wurden, somit etwa 25 Jahre. Der Verstorbene nahm durch seine große fachliche Tüchtigkeit, seine Arbeitskraft und seine ganze Persönlichkeit eine hervorragende Stellung unter den Eisenbahnern Österreichs ein. Auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen war er hochangesehen. Hofrat v. Grimburg vertrat seine Verwaltung im Satzungs-, im Preis- und im Technischen Ausschuß des Vereins. An vielen Vereinsversammlungen nahm er teil und glänzte dort durch seine natürliche Beredsamkeit und seinen treffenden Witz. Im Kreise seiner Beamten erfreute er sich allgemeiner Beliebtheit. Nach der Einlösung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft trat er in den Ruhestand. Er wurde zum Präsidenten der Versicherungsgesellschaft „Donau“ und der Dampfkesseluntersuchungs- und -versicherungsgesellschaft gewählt. Er hat ein Alter von 78 Jahren erreicht.

Unter großer Teilnahme weiter Kreise wurde der Verstorbene am 17. Februar zu Grabe getragen. Die Einsegnung erfolgte in der Stephanskirche. Anwesend waren: Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Freiherr v. Trnka, Minister a. D., Dr. Ritter

v. Wittek und zahlreiche andere Vertreter der hohen Beamtenschaft und der österreichischen Eisenbahn- und Verkehrswelt.

— **Personalnachrichten.** Der Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Bahn Bruno Ritter v. Enderes wurde zum Sektionschef im Eisenbahnministerium ernannt. Ritter v. Enderes stand schon früher im Dienste des Eisenbahnministeriums, wo er bis zum Baurat vorrückte, um diese Stelle im Jahre 1908 mit jener eines Generaldirektors der Aussig-Teplitzer Bahn zu vertauschen. Die böhmischen Kohlenbahnen bieten bei den besonderen Ansprüchen, die sie an den Verkehrsdienst stellen, einem Generaldirektor Gelegenheit zu reichen Erfahrungen und zur raschen Anpassung an verschiedenartige Bedürfnisse. Generaldirektor v. Enderes dürfte bis zum Anfang März die Geschäfte der Aussig-Teplitzer Bahn abwickeln und dann den Dienst im Eisenbahnministerium antreten.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnkriegssteuer und die Erhöhung des Frachturkundenstempels.** Das Gesetz über die Eisenbahnkriegssteuer und die Erhöhung der Stempelgebühr der Frachturkunden in Ungarn ist am 1. Februar d. J. mit einer dreijährigen Gültigkeit in Kraft getreten. Nachstehend teilen wir die wichtigsten Bestimmungen hier mit. I. Abschnitt. Die Eisenbahnkriegssteuer. § 1. Auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen ist eine Eisenbahnkriegssteuer von 30 % der die Abfertigungsgebühr, die etwaige Brückenmaut, die Überführungsgebühr und die Transportsteuer enthaltenden Frachtgebühren, sowohl im Zivilals im Militär-, Personen-, Gepäck- und Güterverkehr einzuheben. — § 2. Im gegenseitigen Verkehr mit außerhalb Ungarn liegenden Gebieten ist die Eisenbahnkriegssteuer nur für die auf den ungarischen Eisenbahnlinien gültigen Eisenbahntarife zu entrichten. — § 3 behandelt die Einlieferung der Eisenbahnkriegssteuer in die Staatskasse im gemeinsamen Eisenbahnverkehre und auf den in selbständiger Verwaltung stehenden oder in der Verwaltung einer andern Eisenbahn befindlichen Vizinalbahnen.

§ 4 bestimmt, daß die Steuer auf der von Budapest ausgehenden elektrisch betriebenen Vizinalbahn und der Straßenbahn nicht eingehoben wird. — Nach § 5 ist die Eisenbahnkriegssteuer nicht einzuheben von Regiegütern der Eisenbahnen und von jenen Tarifsätzen, welche im Sinne des Handelsvertrages von 1908 mit Österreich und laut des zwischen den beiden Staatsbahndirektionen vereinbarten Übereinkommens für die Geltungsdauer des obenerwähnten Vertrages gebunden worden sind. Hinsichtlich der K. u. k. Militärbahn ist die Regelung dieser Steuer noch zu gewärtigen. Bei Anwendung der in fremder Geldwährung festgestellten Tarife wird die Hinzurechnung der Eisenbahnkriegssteuer zu den Frachtgebühren bis auf Widerruf unterlassen, doch muß wenigstens die Hälfte dieser Steuer dem Staatsärar eingeliefert werden. — § 8 bestimmt, daß neben der Eisenbahnkriegssteuer ein anderer Steuerzuschlag nicht bemessen werden darf.

II. Abschnitt. Die Frachturkunden-Gebühr. § 10. Für jede Sendung, deren Gewicht im Eisenbahnverkehr mindestens 5000 kg, im Flußschiffsverkehr 10 000 kg beträgt, ist von dem Frachtbriefe oder einer anderen Urkunde, welche statt des Frachtbriefes die Sendung begleitet und von jedem zur Aufzählung der Ware dienenden Einlageblatt des Frachtbriefes oder der Begleiturkunde die Gebühr von 30 H. zu entrichten. Für Sendungen lebender Tiere wird die Frachturkundengebühr im Verordnungswege festgestellt werden. — § 11. Von jedem Empfangsschein über solche Sendung und jedem Lagerschein über eine Flußschiffahrtssendung, über die kein besonderer Frachtbrief oder keine diesem gleichbedeutende Urkunde ausgestellt worden ist, wird eine Gebühr von 20 Hellern entrichtet. — § 12. Für die außerhalb Ungarns aufgelieferten und nach in Ungarn liegenden Stationen bestimmten Sendungen ist die laut § 10 festgesetzte Gebühr von 1 K. 20 H. bzw. 30 H. Gebühr zu entrichten. Der Verfrachter ist berechtigt, die Sendung mit der durch den Empfänger zu entrichtenden Gebühr zu belasten. — § 13. Für Lebensmittelsendungen wird die Stempelgebühr unter den im Verordnungswege festzustellenden Bedingungen auf 30 H. ermäßigt. — § 14. Die Verfügungen über den Frachturkundenstempel erstrecken sich nicht auf Sendungen, welche mit der Königlich ungarischen Post befördert werden.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im Monat Dezember 1916 nach dem vorläufigen Ausweis gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1916 Kr.	gegen 1915 Kr	%
ungarische Linien . . .	1 890 243	— 905 947	— 32,40
österreichische Linien .	1 040 132	— 540 859	— 34,21
Insgesamt	2 930 375	— 1 446 806	— 33,05

Die von der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft betriebenen 12 Lokalbahnen haben zusammen 172 657 K., gegen das Vorjahr um 4182 K. mehr eingenommen. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Neuausgabe des Fahrplans und amtlichen Kursbuches für die Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatze.** Zum 20. Februar 1917 ist auf den Linien des besetzten westlichen Gebietes ein neuer Fahrplan ausgegeben worden. Der Aushangfahrplan und das amtliche Kursbuch sind von der Militär-Generaldirektion Brüssel neu aufgelegt. Das amtliche Kursbuch ist an den Fahrkartenschaltern und im Buchhandel des besetzten Gebietes zum Preise von 50 Pf. zu haben. Die Änderungen des Fahrplans im besetzten Gebiet sind in der Hauptsache durch ebenfalls zum 20. Februar eingetretene Änderungen im Fahrplan der deutschen Anschlußstrecken veranlaßt. Die seit etwa 14 Tagen angeordneten Einschränkungen im Schnellzugverkehr bleiben in der Hauptsache unverändert bestehen. An Verbesserungen im Fahrplan sind hervorzuheben: Das bisher zwischen Lille und Cöln verkehrende Schnellzugpaar D 413/414 verkehrt ab 20. Februar zwischen Cambrai und Cöln. Die zwischen Cöln und Mézières-Charleville verkehrenden Nachtschnellzüge D 254/D 253 werden nach und von Laon durchgeführt. Zwischen Cambrai und Süddeutschland (Stuttgart und München) ist durch Zusammenschluß der Züge D 711/D 59 und D 50/D 712 in Namur eine gute Schnellzugverbindung hergestellt.

— **Vom Zustand der französischen Eisenbahnen.** Aus den im französischen Senat von dem Minister Herriot gegebenen Aufklärungen über den Notstand des Beförderungswesens im Zusammenhang mit dem Kohlenmangel macht die „Action Française" noch auf folgende Stelle aufmerksam, indem sie zugleich darüber jammert, daß solche Dinge an die Öffentlichkeit gelangen:

Der Minister: „Ich habe mich an unsere Nordbahn gewandt, doch ach! Sie befindet sich in der Lage einer Linie, die seit zwei Jahren den Krieg mitgemacht hat. Sie ist ermüdet, verbraucht, erschöpft; sie ist nicht ausgebessert worden; das Personal, dessen Eifer unsere Dankbarkeit verdient, ist zum Teil krank; letzthin gab es auf den Lokomotiven gefrorene Röhren! Sie wollen die Wahrheit wissen: ich werde sie Ihnen ganz sagen. Hier haben sie die Liste der Unfälle auf der Nordbahn im Dezember und Januar: Zerreißen der Kuppelungen mit den entsprechenden Folgen 92 Fälle, Zusammenstöße 51; Entgleisungen 95. Die Note, die ich unter den Augen habe, fügt hinzu: „Die Fälle von Versagen der Maschinen sind zahlreich." Wir werden diese Schwierigkeiten überwinden, aber für den Augenblick sind sie da."

Zu der Einschränkung des Kohlenverbrauchs auf französischen Eisenbahnlinien erfährt das Pariser „Journal", daß auf den Nebenbahnen fortan täglich nur noch ein Zug verkehren werde. Die Luxuszüge wurden auf großen Strecken vollständig eingestellt und durch beschleunigte Personenzüge ersetzt. Die einfachen Personenzüge sollen nach Möglichkeit verringert werden. Man hofft, durch diese Neuerung das für Güterzüge zurzeit fehlende Betriebspersonal beibringen zu können.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat Dezember 1916 zeigen folgendes Bild:

	Fr.	Fr. gegen Dzbr. 1915
beförderte Personen	7 325 000	+ 769 000
beförderte Güter	t 1 389 000	+ 198 000
Einnahmen aus Personenverkehr . .	5 252 000	+ 817 000
Einnahmen aus Güterverkehr . . .	10 332 000	+ 1 389 000
Gesamteinnahmen	20 640 000	+ 3 189 000
Betriebsausgaben	11 942 000	+ 1 653 000
Betriebsüberschuß	8 698 000	+ 1 536 000

Für das Jahr 1916 stellen sich die Ergebnisse nach den vorläufigen Abschlüssen folgendermaßen:

	Fr.	Fr. gegen 1915
beförderte Personen	86 629 321	+ 8 600 949
beförderte Güter	15 498 146	+ 935 545
Gesamteinnahmen	190 786 969	+ 14 515 683
Betriebsausgaben	131 664 530	+ 11 674 954
Betriebsüberschuß	59 122 439	+ 2 840 729

Hiernach hat sich der Verkehr im zweiten Kriegsjahr merklich gehoben; die Gesamteinnahmen sind im Vergleich mit dem ersten vollen Kriegsjahr um rd. 14½ Mill. Franken gestiegen. Die Steigerung der Betriebsausgaben um 11,674 Mill. Franken ist im wesentlichen auf die hohen Kohlenpreise zurückzuführen. In dem Betriebsüberschuß von 59,122 Mill. Franken sind die Kriegsteuerungszulagen an die Angestellten im Betrage von rd. 3200000 Fr. nicht enthalten; sie belasten noch die Gewinn- und Verlustrechnung. Alles in allem ist zu sagen, daß sich im Jahre 1916 auch in der Schweiz die Anpassung an die veränderten Verhältnisse in günstiger Weise vollzogen hat.

— **Russische Nöte.** Nach Meldungen russischer Blätter hat der Mangel an Lebensmitteln in Petersburg und Moskau infolge des Ausbleibens aller Zufuhren jetzt den Höhepunkt erreicht. Danach beschloß das Verkehrsministerium, um die Beförderung von Lebensmitteln zu erleichtern, die Einführung sogenannter Gütertransportwochen, in denen der Verkehr aller Personenzüge eingestellt und auch der Verkehr der gewöhnlichen Güterzüge bedeutend eingeschränkt werden soll. Doch solle diesen in besonderen Ausnahmefällen gestattet werden, Personen zu befördern. In den Schnellzügen sollten die Luxus- und Speisewagen abgeschafft werden. Vor der dringend erforderlichen Versorgung Petersburgs und Moskaus mit Lebensmitteln und Brennstoffen müßten alle andern Rücksichten weichen. Man hege bereits Befürchtungen, daß es einem großen Teil der Mitglieder der Reichsduma nicht möglich sein werde, unter diesen Verhältnissen rechtzeitig zur Eröffnung des Parlaments Petersburg zu erreichen.

Ferner wird der „Nordd. Allg. Ztg." aus Kopenhagen, 25. Februar berichtet: Das Moskauer Blatt „Utro Rossij" veröffentlicht das Ergebnis der Inspektionsreise, die der Landwirtschaftsminister kürzlich zur Prüfung der Frage der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln durch die verschiedenen Landesteile gemacht hat. Der Minister habe feststellen können, daß der Mangel an Organisation im Verkehrswesen die größte Schwierigkeit für eine befriedigende Lösung der Frage bilde. Zum Beispiel lägen auf verschiedenen Stationen des Gouvernements Tambow nicht weniger als neun Millionen Pud Getreide, im Gouvernement Samara sogar achtzehn Millionen Pud, die wegen Wagenmangels nicht weiterbefördert werden könnten. Eine Besserung der Verhältnisse sei in den nächsten Monaten nicht zu erwarten. Während an einigen Stellen des Reiches die Lebensmittel sich immer mehr anhäuften, leide die Bevölkerung im ganzen übrigen Reiche in steigendem Maße unter der Hungersnot, besonders in einer Reihe größerer Städte.

— **Die Munitionsexplosion an der Murmanbahn.** Aus Stockholm wird der „Kreuz-Ztg." in bezug auf eine gewaltige Munitionsexplosion in Kandalaks geschrieben: In den Munitionsvorräten, die Rußland in Kandalaks, einer Station der Murmanbahn, anhäuft, hat, wie erst jetzt ein Blatt in Haparanda auf Grund zuverlässiger Mitteilungen mitteilt, gegen Ende Dezember eine fürchterliche Explosion stattgefunden, wodurch Munition im Wert von 60 Millionen Rubel vernichtet worden ist. Die Explosion richtete gleichzeitig Zerstörungen an der Murmanbahn an. Ferner sollen die Futter- und Lebensmittelvorräte, die zum Zweck eines Fuhrwerksverkehrs zwischen der finnischen Eisenbahnstation Rovaniemi und Kandalaks angelegt wurden, durch eine Feuersbrunst zerstört worden sein. Um nämlich den die Kolahalbinsel durchquerenden fertigen Teil der Murmanbahn für die Beförderung des Kriegsmaterials schon jetzt ausnutzen zu können, sind bereits im vorigen Jahr umfassende Vorbereitungen zu einem Fuhrwerks- und Schlittenverkehr getroffen worden, der von Kandalaks, an der Südseite der Kolahalbinsel, bis Rovaniemi gehen sollte. Letzteres, etwas über 100 km nordöstlich von Torneå belegen, ist die nördlichste Eisenbahnstation Finnlands. Für diesen Verkehr standen im Dezember gegen 6000 Pferde bereit, die der russische Staat in ganz Finnland und den russischen Lappmarken angekauft hatte. Ebenso waren mehrere Tausende Fuhrleute versammelt, als die Unternehmer, die den Verkehr ausführen sollten, die Mitteilung von der Einstellung des geplanten Verkehrs erhielten, was großen Verdruß erregte. Nun kommt die Erklärung für jene Maßregel durch die Mitteilung über die Explosion, während die russische Regierung selbst alle Anstrengungen gemacht hatte, den Vorfall zu verheimlichen. Erweist sich die Explosion von dem Umfang, wie mitgeteilt, wäre dies ein empfindlicher Schlag. Bekanntlich wurde auch der Hafen von Archangelsk wiederholt von großen Explosionen heimgesucht.

— **Amerikanische Bankenvereinigung zum Bau russ. Eisenbahnen.** Wie die „B. B. Ztg." erfährt, halten sich zurzeit Vertreter einer amerikanischen Bankenvereinigung, an deren Spitze die Neuyorker National City Bank steht, in Petersburg auf, um mit der russischen Regierung wegen des Baues neuer Eisenbahnen zu unterhandeln. Die Vereinigung verfügt über ein Kapital von 2500 Mill. Rubel.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. Östereichische Staatsbahnen. Die in km 10,059 der Lokalbahn Hinter-Trebán-Lochowitz zwischen den Personenhaltestellen Skuhrow und Vscheraditz neu errichtete Personenhaltestelle Nesvačil ist am 15. Februar d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. März d. J. wird der zwischen den Stationen Visselhövede und Bendingbostel an der Bahnstrecke Uelzen-Langwedel gelegene Bahnhof 4. Kl. Jeddingen, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der schmalspurigen Lokalbahnstrecke Nagykároly-Somkut, zwischen den Stationen Krasznaterebes und Károlyierdöd, gelegene Station mit beschränktem Verkehr Lajosmajor, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eröffnet war, ist am 10. Februar d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Die Lagerung der Güter ist nicht gestattet und der Verkehr von lebenden Tieren bleibt ausgeschlossen.

Verlegung der Personenhaltestelle Kácow.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 15. Februar d. J. ist die bisher in km 2.408 der Lokalbahn Světlá-Ledeč-Kácow gelegene Personenhaltestelle Kácow in km 1.936 dieser Lokalbahn verlegt worden. In den Abfertigungsbefugnissen ist durch die Verlegung der Personenhaltestelle keine Änderung eingetreten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 11 an die deutschen Vereinsverwaltungen, betreffend den Zahlungsverkehr der Eisenbahnverwaltungen mit dem Auslande (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai 1917 wird der Ausnahmetarif 7c für die Beförderung von Eisenerz (Minette) von Lothringen und Luxemburg nach Neheim-Hüsten aufgehoben. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt (M.), 24. Febr. 1917. (355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der in unserer Bekanntmachung vom 20. 12. 1916 angekündigte Nachtrag II zum Heft 16 der südwestdeutsch-schweiz. Gütertarife (Ausnahmetarif für gewisse Lebensmittel und lebende Pflanzen enthaltend) tritt erst am 1. Mai 1917 in Kraft.

Karlsruhe, 23. Februar 1917. (356)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

2. Nachruf.

Am 24. Februar d. J. verschied nach kurzem Leiden im Alter von 53 Jahren der **Königliche Regierungs- und Baurat**

Herr **Julius Alexander,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Altona.

Der Verstorbene war seit 28 Jahren bei der Staatseisenbahnverwaltung tätig und gehörte der Königlichen Eisenbahndirektion Altona seit dem 19. Juni 1911 an.

Mit vorbildlicher Pflichttreue und voller Hingabe hat er sein Amt versehen. Aber seine ungewöhnliche Begabung und Schaffenskraft befähigte ihn, sich nebenher auch als Schriftsteller und Erfinder mit großem Erfolg zu betätigen.

Wir werden dem Dahingeschiedenen stets ein dankbares Andenken bewahren.

Altona, den 26. Februar 1917. (359)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.**

Güterverkehr (Fortsetzung).

Badisch - Württembergischer Gütertarif.

Auf 1. Mai 1917 treten im Verkehr mit den Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn Frachterhöhungen ein, bei Stückgut von 4 Pf., bei Wagenladungen von 3 Pf. für 100 kg. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 25. Februar 1917. (357)
G. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gütertarif Basel S. B. B. & Basel-St. Johann-Badische Bahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird ein IV. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält u. a. neue um 1,5 Pf. für 100 kg erhöhte Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit der Zell-Todtnauer Bahn, ferner neue, ab 1. Juli d. J. gültige, um 2 Pf. für 100 kg erhöhte Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit Friedrichshafen, sowie geänderte, teils erhöhte, teils ermäßigte Frachtsätze für Wagenladungen für gewisse Stationen der badischen Staatsbahnen. Soweit im Verkehr mit letzteren Erhöhungen eintreten, gelten die neuen Frachtsätze erst ab 1. August 1917. Der Nachtrag ist bei unserem Verkehrsbureau für 15 Pf. käuflich.
Karlsruhe, den 23. Februar 1917. (358)
G. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württ. Binnengütertarif.

Die Station Kaiseringen-Frohnstetten wird für den unbeschränkten Fracht- und Eilstückgutverkehr und für den beschränkten Wagenladungsverkehr zugelassen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, 20. Februar 1917. (339)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Änderung der Bekanntmachung vom 11. Januar d. Js. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 II F im Tarifheft 2 bleiben im vollen Umfange, mithin auch für die unter 1 bis 4 und 7 bis 11 genannten Artikel in Geltung.

Desgleichen wird die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 93 II H im Tarifheft 2 in dem bisherigen Umfange wieder hergestellt. Es wird ferner darauf aufmerksam gemacht, daß die Abteilung B des Ausnahmetarifs 105 für Bierfässer usw. in den Tarifheften 1 und 2 bis auf weiteres in Geltung bleibt.
Breslau, den 24. Februar 1917. (349)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif. Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Elsaß-Lothringisch-Luxemburg-Württ. Güterverkehr. Deutsch-Prinz-Heinrich-Bahn Güterverkehr, Teil II Heft 7.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 wird für Sendungen nach und von den Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen der Betrag von 2 ₰ für 100 kg zugeschlagen.
Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 22. Februar 1917 (350)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Gütertarif deutsche Bahnen. — Prinz-Heinrichbahn, Heft 7 (Württemberg).

Mit Geltung vom 1. Mai 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn Zuschläge zu den Frachtsätzen von 4 ₰ für 100 kg bei Eil- und Frachtstückgut und von 3 ₰ für 100 kg bei Wagenladungen eingeführt.
Straßburg, 21. Februar 1917. (341)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen, Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Badischer und Pfälzischer Gütertarif.

Die für Zucker aller Art im Falle der Ausfuhr und Durchfuhr im Verkehr von Straßburg, Ludwigshafen, Mannheim, Rheinau, Karlsruhe und Kehl nach Basel Els.-Lothr. B. und Basel Bad. Übergang eingeführten Ausnahmefrachtsätze (Spez. I) gelten bis einschließlich 30. April 1917. (342)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsischer Binnenverkehr.

Am 1. März 1917 tritt zum Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1, der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält die in unserer Bekanntmachung vom 27. Dezember 1916 bezeichneten neuen, erhöhten Sätze in Kronenwährung und sonstige Änderungen und Ergänzungen. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung und Stationen bezogen werden. Die nach der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1916 ferner am 1. März 1917 außer Kraft tretenden bisherigen Kronensätze im Binnen-Tiertarif, Teil II bleiben, ebenso wie die sonst für die Dauer des Krieges veröffentlichten besonderen Tarifmaßnahmen, noch weiterhin bestehen.
Dresden, am 23. Februar 1917. (343)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Tfv. 273. Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II v. 1. Januar 1911.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1917 werden die Frachtsätze der Station Lauchertal (vergl. Nachtrag II) für Eil- und Frachtstückgut um 4 Pf. und für Wagenladungen um 3 Pf. für 100 kg zugunsten der Hohenzollerischen Landesbahnen erhöht.
München, den 21. Februar 1917. (352)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Deutsch-dänisch-schwedischer Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Am 1. März 1917 tritt Nachtrag III in Kraft. Er enthält neben den schon im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen einige neuaufgenommene dänische Stationen sowie Tariferhöhungen von 0,4—5,0 Pf. für 100 kg im Verkehr mit dänischen Privatbahnstationen. Die Erhöhungen sind erst vom 1. Mai 1917 an gültig.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 24. Februar 1917. (354)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914. Erhöhung der Frachtsätze nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1917 werden die Frachtsätze nach den Stationen Bielwiese, Bienowitz, Chojno, Dlonie, Görchen, Groß Tschuder, Ibsdorf, Jutroschin, Krehlau, Pakoswalde, Parchwitz, Piskorsine, Pohlschildern, Porschwitz, Roszkowko, Sarne, Smolitz, Sobialkowo, Tscheschkowitz - Bienowitz, Wehrse und Winzig um je 10 Pf. für 1000 kg, nach der Station Panten um 30 Pf. für 1000 kg erhöht.

Die Frachtsätze nach den Stationen Gostkowo, Herrnstadt, Kobylin, Liegnitz (Liegn. R. E.), Rawitsch Ost, Steinau (Liegn. R. E.) und Steinau Oderhafen bleiben unverändert.

Die für Krehlau Übergang auf die Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn unterm 28. September 1916 eingeführten Frachtsätze bleiben gleichfalls unverändert.
Breslau, den 23. Februar 1917. (353)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 788 b. Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909.

Änderung von Bestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 3. März 1917 werden folgende Bestimmungen geändert:

§ 28 — b) — 2, erster Absatz hat zu lauten:

Wenn nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich ist, wird außer der für den beladenen Wagen nach den Allgemeinen Tarifvorschriften beziehungsweise für mehrere beladene Wagen nach der Bestimmung unter Ziffer 1 zu ermittelnden Fracht für jeden Schutzwagen, je nach der Währung des Tarifes, eine Gebühr von 21 Hellern*) oder 15 ₰*) oder 20 Centimes*) für das Kilometer erhoben.

In der mit *) bezeichneten Anmerkung hierzu ist die dort vorgesehene Gebühr von 16 Heller auf 21 Heller abzuändern.

§ 44, III lit. a), 3. und 4. Absatz hat zu lauten:

Von Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden gegen eine Abfertigungsgebühr — je nach der Währung des Tarifes — von 30 ₰, 46 Heller, 38 Centimes für die Frachtbriefsendung bis zu einem Höchstgewicht von 300 kg zugunsten der die Decken zur Rückbeförderung annehmenden Eisenbahn.

Von Österreich und Ungarn gegen eine ermäßigte Transportgebühr — je nach der Währung des Tarifes — von 60 Heller, 34 ₰, 42 Centimes einschließlich der Expeditionsgebühr und ungarischen Transportsteuer für je eine Decke, und zwar zugunsten der die Decken zur Rückbeförderung annehmenden Eisenbahn.

Berlin/Wien, 23. Februar 1917. (337)
Königliche Eisenbahndirektion — K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Eisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. hat eine neue Fassung erhalten.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 21. Februar 1917. (338)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. März 1917 tritt ein Nachtrag 11 in Kraft. Er enthält außer bereits bekanntgemachten Änderungen u. a. vom 1. Mai 1917 an gültige Frachtzuschläge für den Verkehr der Hohenzollerischen Landesbahn.

Berlin, den 21. Februar 1917. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Am 1. März 1917 tritt der Nachtrag XII in Kraft. Er enthält außer den seit Erscheinen des letzten Nachtrages durch Verfügung eingeführten Änderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Stations- und Ausnahmefrachtsätze an Stelle der am 15. Februar 1917 aufgehobenen Frachtsätze in Kronenwährung sowie verschiedene Änderungen von Ausnahmetarifen. Durch diese letzteren Änderungen eintretende Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Mai 1917 an. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen.

Dresden, am 23. Februar 1917. (344)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichischer Grenzverkehr.

Gütertarif Teil II, gültig vom 1. August 1912. Ergänzung des „Vorwortes" und Abänderung der „Besonderen Bestimmungen". Mit Gültigkeit vom 10. März 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918, treten folgende Tarifmaßnahmen in Kraft:

Im „Vorwort" ist vor dem mit „Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen usw." beginnenden Absatze nachstehende Bemerkung aufzunehmen:

„Im Verkehre mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Grenzstationen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung einer Nachnahme nach Eingang oder eines Barvorschusses, auch wenn der Absender die Sendung mit internationalem Frachtbriefe aufgibt, nur in Kronenwährung zulässig."

Ferner erhält unter II. Besondere Bestimmungen, A, der Punkt 3. zu § 72 E. B. R. (Nachnahmen), folgenden neuen Wortlaut:

„Nachnahmen sind in beiden Verkehrsrichtungen nur in Kronenwährung zulässig."

Wien, am 20. Februar 1917. (345)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

1. Vom 1. Mai 1917 ab treten im Verkehr mit der Ratzeburger Kleinbahn infolge Änderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die für Expreßgut bis 8 ℳ für die t, für Gepäck bis 20 ℳ für die t betragen.
2. Vom gleichen Tage ab erhöhen sich infolge Änderung der österreichischen Fahrkarten- und Gepäcksteuer die Fahrpreise und Gepäckfrachten mit den sächsischen Stationen der Strecken Niedergrund Landesgrenze — Bodenbach/Tetschen und Zittau Landesgrenze-Reichenberg.

Nähere Auskunft erteilt
zu 1, das Verkehrsbureau von Lenz & Co. in Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1,
zu 2, die Verkehrskontrolle 1 der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden.

Hannover, den 25. Februar 1917. (351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch/Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Infolge Einführung einer neuen österreichischen Fahrkarten- und Gepäcksteuer treten voraussichtlich am 1. Mai 1917 im Verkehr mit der Strecke Niedergrund Grenze — Bodenbach/Tetschen und Zittau Grenze-Reichenberg geringe Tariferhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Halle (Saale), 24. Februar 1917. (346
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Mai 1917 treten infolge Erhöhung der österreichischen Fahrkartensteuer für den preußischen Personenverkehr, soweit er die Strecken Troppau-, Jägerndorf- und Halbstadt Landesgrenze berührt, zum Teil geringe Erhöhungen der Tarifsätze ein. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz.

Kattowitz, den 22. Februar 1917. (347
Königliche Eisenbahndirektionen Kattowitz und Breslau.

---

a) **Ostdeutsch-österreichischer Personenverkehr über preußisch österreichische Grenzstationen.**
b) **Deutsch-österreichischer Personenverkehr über Bodenbach Dzieditz, Halbstadt, Franzensbad, Liebau, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg usw. (Tarif vom 1. Februar 1913)**
c) **Preußisch-sächsisch-österreichisch-ungarischer Personenverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Tarif vom 1. Juli 1910)**
d) **Rheinisch-westfälisch-hessisch thüringisch-österreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg Gemünden und Lichtenfels (Tarif vom 1. Mai 1908)**
e) **Deutsch-ungarischer (und deutsch-rumänischer) Personenverkehr über Bodenbach, Dziedi Eger, Myslowitz, Oderberg, O wiecim und Tetschen (Tarif vom 1. Juli 1912)**
f) **Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ostseebadeorten und Bornholm und deutschen und österreichischen Bahnen (Tarif vom 1. Juni 1909)**
g) **Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln) (Tarif vom 1. M 1913)**
h) **Nordseebäder-Verkehr (Ostfriesische Inseln) (Tarif vom 1. Ju 1913).**

Die für den 1. März 1917 veröffentlichte Aufhebung der direkten Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze zwischen deutschen Stationen einerseits und österreichischen und ungarischen Stationen andererseits wird in vorstehenden Verkehren auf den 1. April 19 hinausgeschoben.

Breslau, den 24. Februar 1917. (3
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Vermischte Bekanntmachunge

Normalspurige Weiche 1 : 9 rechts Preußen 6 mit Holzschwellen, komplett ungebraucht, außerdem 500 Stück Unterlagsplatten sofort zu verkaufen.

Angebote an (3
Söhrebahn-A.-G., Cassel-Bettenhausen.

Gedeckter Güterwagen 10, 12 oder 15 t tunlichst mit Bremse, normalspurig, sofort zu kaufen gesucht.

Angebote an (3
Söhrebahn-A.-G., Cassel-Bettenhausen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 18. | 3. März 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Offene Güterwagen mit Selbstentladeeinrichtung.

(Fortsetzung aus Nr. 17.)

Alle hier beschriebenen drei Arten von Selbstentladewagen önnen wegen ihrer Bauart in Freiladegleisen in bereitgeellte Straßenfuhrwerke nicht entladen werden, das Ladeut würde hierbei wegen der sehr tief gehenden Abgleitächen auf die Landstraße fallen; die Entladung dieser Vagen ist deshalb nur in tiefliegende Ladetaschen möglich, ie sie bei Hochofenanlagen aber überall zu finden sind. us diesem Grunde verbietet sich auch die Freizügigkeit des elbstentladewagens (Verwendung in jeder beliebigen Staonsverbindung, Beladung mit jedem beliebigen Gute); der Vagen kann vielmehr nur für die Bewältigung eines regeläßigen Verkehrs zwischen zwei oder mehreren bestimmten tationen dienen, wobei immer noch Voraussetzung ist, daß ch das zu befördernde Gut für die Selbstentladung eignet Schüttgut). Infolgedessen ist die Verwendungsmöglichkeit er Selbstentlader eine verhältnismäßig sehr beschränkte. egelmäßige und größere Massensendungen zwischen zwei tationen sind auf den deutschen Bahnen ziemlich selten. weckmäßig ist der Selbstentlader auch nur in solchen Verehrsverbindungen, in denen sein Hauptvorteil — schnelle ntlademöglichkeit — in einem bestimmten Zeitraum (etwa 24 oder 48 Stunden) möglichst oft ausgenutzt werden ann. Da er bei seiner Bestimmung (Bedienung eines regeläßigen Massenverkehrs zwischen zwei bestimmten Statioen) stets leer nach der Beladestation zurückkehren muß Rückfracht in der gleichen Stationsverbindung oder nach ner auf dem Rückweg belegenen Station wird wohl nie orhanden sein —, steht jedem Vollauf ein gleich langer eerlauf gegenüber, während sonst das Verhältnis der eerläufe zu den Gesamtleistungen der Güterwagen auf den eutschen Bahnen kaum 30 % beträgt (im Jahre 1911 nur ,76 %*). Soll die Verwendung des Selbstentladers wirthaftlich sein, so muß dieser Nachteil durch rascheren Vagenumschlag ausgeglichen werden, bei dem aber stets arauf Bedacht genommen werden muß, daß der eigentliche orteil des Wagens — schnelle Entlademöglichkeit — oft ausgenutzt werden kann. Aus dem Siegerländer Eisensteingebiet werden z. B. von verschiedenen Stationen täglich etwa 500 t Eisenstein nach Oberschlesien verfrachtet; es wäre natürlich höchst unwirtschaftlich, für diese regelmäßigen Sendungen Selbstentlader zu verwenden. Obgleich diese Wagen in einem eigens für diese Sendungen eingerichteten geschlossenen Zuge befördert werden, beträgt die Reisedauer dieses geschlossenen Zuges auf der ganzen Beförderungsstrecke rd. 65 Stunden (damals!); die Rückbeförderung der leeren Wagen würde im günstigsten Falle auch mindestens 65 Stunden beanspruchen. Es würde somit der Vorteil des Wagens — schnelle Entlademöglichkeit — höchstens alle 5½ Tage (65 + 65 = 130 Stunden oder rd. 5½ Tage) nur einmal ausgenutzt werden können, wobei außerdem noch der 50 %ige Leerlauf auf der mehr als 800 km langen Strecke Oberschlesien-Siegerland mitzuveranschlagen wäre. Für diese Sendungen verwendet man deshalb zweckmäßiger gewöhnliche 20 t-Wagen, die nach der Entladung in Oberschlesien auf den Hütten ohne Aufwendung von Leerläufen wiederbeladen werden können.

*) Vergl. „Geschäftliche Nachrichten der preuß. Staatsbahnverwaltung" (Ausgabe 1913 S. 55).

Kann der Selbstentlader aber innerhalb 24 Stunden einen vollen oder innerhalb 48 Stunden mehr als zwei volle Umläufe machen, so ist seine Verwendung derjenigen der gewöhnlichen 15- und 20 t-Wagen sowohl im Interesse der Eisenbahnen als auch ganz besonders im Interesse der Versender und Empfänger unbedingt vorzuziehen. Der der Eisenbahn erwachsende Vorteil liegt in dem außerordentlich günstigen Wagenumschlag; besser stehen sich bei der Verwendung der Selbstentlader die Empfänger und teilweise auch die Versender. Ein Hochofen im Lahngebiet beschäftigt etwa 35 bahneigene Selbstentlader mit 20 t Ladegewicht; diese 35 Wagen bringen dem Hochofen täglich 700 t Eisenstein von etwa 8 bis 10 Versandstationen. Für die Entladung von 10 t Eisenstein aus gewöhnlichen offenen Wagen sind bei den heutigen (jetzt zu lesen: damaligen) Lohnverhältnissen mindestens 1,20 ℳ zu veranschlagen; die tägliche Ersparnis an Entladelöhnen beläuft sich bei diesem Hochofen demnach auf 70 × 1,20 = 84 ℳ, d. s. im Jahre bei 300 Arbeitstagen 25 200 ℳ, da Entladekosten bei der Entladung von Selbstent-

ladern fast nicht entstehen; es bedarf zur Entladung eines solchen Wagens nur eines Hebelgriffs. Wenn man nun trotzdem hierfür eine besondere Arbeitskraft veranschlagen würde — eine volle Kraft wird für die 35 Wagen, die zu verschiedenen Tagesstunden zu entladen sind, mehr als ausreichend sein —, so betrüge diese Ersparnis immer noch 24 000 *M*. Hierzu sind noch zu rechnen die Ersparnisse an Zustellungsgebühren, die für jeden nach dem Anschluß verbrachten Wagen mindestens — je nach der Entfernung — 0,50 *M* betragen und zwar ohne Rücksicht auf das Ladegewicht des zu stellenden Wagens. Diese Gebühren sind deshalb bei der Zustellung von ausschließlich 20 t-Wagen geringer, als bei der Verwendung von 15 t-Wagen (für 35 Wagen mit je 20 t Ladegewicht sind täglich 17,50 *M* Zustellungsgebühren, für 47 Wagen mit je 15 t Ladegewicht, die die gleiche Menge — 700 t — befördern, dagegen 23,50 *M* zu zahlen); es tritt also eine weitere Ersparnis von täglich 6 *M*, d. s. im Jahre 300 × 6 = 1800 *M*, ein. Die gleiche Ersparnis wird noch erzielt, wenn — was vielfach üblich ist — die Wagen bahnseitig verwogen werden; die ermäßigte Wiegegebühr beträgt nach dem Nebengebührentarif ebenfalls 0,50 *M* für den Wagen ohne Rücksicht auf sein Ladegewicht. Ferner bleiben noch die Kosten der für die Entladung der gewöhnlichen Wagen nötigen Entladegeräte (Schaufeln usw.) zu veranschlagen; diese sind bei der raschen Abnutzung, der diese Geräte bei der Schwere des Ladegutes unterliegen, nicht unbedeutend.

Die Vorteile, die aus der Verwendung von Selbstentladern entstehen, treten am besten in die Erscheinung, wenn die tägliche Beförderungsmenge zwischen zwei Stationen so groß ist, daß sich die Einrichtung geschlossener Züge hierfür lohnt; derartige Verhältnisse sind allerdings selten. Sie liegen jedoch vor bei der Beförderung regelmäßiger Eisensteinsendungen von den lothringischen Gruben nach den Hochöfen des Saargebiets; hierfür werden die weiter oben beschriebenen 3- und 4-achsigen Selbstentlader verwendet. Dabei ist es z. B. möglich, mit 8 Selbstentladern zu je 37,5 t Ladegewicht auf eine Entfernung von 66 km täglich zwei volle Umläufe zu erzielen. Jeder Zug befördert 8×37,5=300 t, zusammen 600 t in 24 Stunden, für deren Entladung aus gewöhnlichen offenen Wagen 60×1,20=72 *M* zu zahlen wären. Hierzu kommen noch die Ersparnisse an Zustellungsgebühren, die für die 16 Wagen zu 0,50 *M* zusammen 8 *M* — auf der Versand- und Empfangsstation — betragen. Würden gewöhnliche 20 t-Wagen verwendet, so betrüge die Zustellungsgebühr für die erforderlichen 30 Wagen, die täglich nur einen vollen Umlauf machen könnten (längere Be- und Entladefristen), zusammen 15 *M* auf der Versand- und Empfangsstation. Noch günstiger gestalten sich die Verhältnisse in einer anderen Verkehrsbeziehung, in der sich auf eine Entfernung von sogar 85 km täglich zwei volle Umläufe mit Selbstentladern ermöglichen lassen; in dieser verkehren täglich zwei geschlossene Zugparks je zweimal; der eine besteht aus 12 Wagen zu je 37,5 t Ladegewicht und einem Wagen mit 25 t Ladegewicht und befördert bei jeder Fahrt demnach 475 t Eisenstein, der zweite Park besteht aus 20 Wagen mit je 25 t Ladegewicht und befördert 500 t bei jeder Fahrt, zusammen also täglich 1950 t in dieser Stationsverbindung. Hierfür wären an Entladelöhnen (1,20 *M* für 10 t) 195×1,20=234 *M* täglich oder bei 300 Arbeitstagen 70 200 *M* jährlich zu zahlen. Die 33 Selbstentlader werden auf jeder Station täglich zweimal zugestellt, wofür bei jeder Gestellung 33×0,50=16,50 *M*, zusammen also 33 *M* Zustellungsgebühr täglich zu zahlen sind. Bei der Verwendung gewöhnlicher Wagen wären erforderlich

a) 1950 t : 20 = 97,5 Wagen zu 20 t Ladegewicht oder

b) 1950 t : 15 = 130 Wagen zu 15 t Ladegewicht.

Im Falle a) wären für 97 Wagen (täglich einmaliger Umlauf) 48,50 *M*, im Falle b) für 130 Wagen 65 *M* Zustellungsgebühren — und zwar auf der Versand- und der Empfangsstation — zu zahlen. Dieser Vorteil erwächst jedoch — wi hier ausdrücklich betont werden muß — nicht aus der Bau art und dem Wesen des Selbstentladers selbst; derselbe Vor teil würde auch entstehen, wenn man gewöhnliche offen Güterwagen mit 25 und 37,5 t Ladegewicht bauen und ver wenden würde.

In einer dritten Stationsverbindung ist es auf eine Entfer nung von 114 km möglich, innerhalb 48 Stunden einen drei maligen vollen Umlauf bei der Beförderung von Selbstent ladern in geschlossenen Zügen zu erzielen; hier werden zwe Zugparks mit je 8 Wagen zu 37,5 t Ladegewicht verwende Jeder Park befördert demnach in 48 Stunden 3×8×37,5 t= 900 t, beide Parks demnach 1800 t oder täglich (in 24 Stunden 900 t. Die Entladekosten würden bei der Verwendung ge wöhnlicher offener Wagen (1,20 *M* für 10 t) 90×1,20=108 *M* täglich oder 108×300=32 400 *M* jährlich betragen. Hierz kämen zunächst noch die Ersparnisse an Ladegeräten, di bei einer Menge von täglich 900 t Eisenstein schon recht be trächtlich sind. Ferner bleiben noch die oben ausführlic berechneten Erspanisse an Zustellungsgebühren zu bewe ten, die aber nicht als ein durch die Selbstentlader erzielte Vorteil in Ansatz gebracht werden dürfen.

Aus dieser ziffermäßigen Berechnung der den Empfänger aus der Verwendung von Selbstentladern erwachsenden Vor teile geht wohl zur Genüge hervor, daß diese die finanzielle Opfer sehr gut bringen können, die für die Einrichtung ihre Ladeanlagen auf die Verwendung der Selbstentlader erfo derlich sind.

Natürlich zieht auch die Eisenbahn aus dem günstigen Um schlag der Selbstentlader in den vorerwähnten Fällen er hebliche Vorteile; zunächst tritt durch die ausschließlich Verwendung solcher Wagen in den betreffenden Verkehrs verbindungen eine außerordentliche Entlastung der Versand und Empfangsbahnhöfe und vor allem der zu berührende Verschiebebahnhöfe ein; eine Behandlung der geschlosse durchzuführenden Züge ist auf letzteren überhaupt nicht nöti

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Überlegenheit de Selbstentlader ist es gleichgültig, ob der Wagen für Seiten oder Bodenentladung eingerichtet ist. Für die Entladung i jedoch den Wagen mit Seitenentladung der Vorzug zu gebe da bei dieser Bauart der Laderaum der Entladeanlage vo teilhafter ausgenutzt werden kann. Bahneigene Selbstentlade sollten jedenfalls nur für Seitenentladung eingerichtet sei da sie kaum dauernd für dieselben Sendungen in derselbe Stationsverbindung benutzt werden können, vielmehr häufig zwecks Verwendung in anderen Verkehrsverbindungen un stationiert werden müssen. Ein für Bodenentladung eing richteter Wagen könnte dann nur auf solchen Anschlüsse entladen werden, die die erforderlichen Anlagen für die wen ger gebräuchliche Entladeweise (vollständig freiliegend Hochgleise) besitzen. Daß die Industrie für die Beförderun von Massengütern auf ihren Anschlüssen vielfach Selbsten lader mit Bodenentladung beschafft, liegt eben daran, daß s die für diese Entladeweise nötigen Anlagen besitzt und da die zu beschaffenden Wagen dauernd ein und demselbe Zweck dienen (eine Umstationierung dieser Wagen komi nicht in Frage). Deshalb ist es der Industrie auch vielfa möglich, eigene Selbstentlader mit hohem Ladegewicht zwec mäßiger und unter Umständen billiger bauen zu lassen; d Eisenbahn muß sich bei einem hohen Ladegewicht aber a einen so hohen Fassungsraum einrichten, daß der Wage auch zur Beförderung leichterer Massengüter einen ausre chenden Kasteninhalt besitzt. Den Einwendungen der Eise stein-Versender und -Empfänger gegen die außergewöhnlic Höhe und sonstige, für ihren Betrieb nicht ganz zweckmäßi Einrichtung der bahneigenen Selbstentlader, muß hiermit b gegnet werden.

Bei den für die Eisenstein- und Kalksteinsendungen na den Hochöfen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets bis jetzt Betrieb genommenen zweiachsigen Selbstentladern mit 20

ıadegewicht hat man mit Rücksicht auf die sonstige starke 3eanspruchung und die einfache Einrichtung der Ladeanlagen er Versender und Empfänger besonderen Wert darauf gelegt, en ganzen Wagen möglichst kurz zu halten. Er kann auf llen Anschlußgleisen, auch solchen mit veralteten Einrichıngen (kurzen Drehscheiben) ohne weiteres be- und entladen verden; einer Abänderung der Ladeanlagen bedurfte es in einem Falle. Auch für die Eisenbahn sind die in den Zügen es öffentlichen Verkehrs zu befördernden Selbstentlader be-onders zweckmäßig; sie beanspruchen die Verschubgleise uf den Bahnhöfen nicht so stark und vermindern vor allem ie Zuglänge, was im Interesse der Betriebssicherheit anzutreben ist. Für die kleinen 20 t-Selbstentlader genügen im llgemeinen die für die Be- und Entladung der Normalwagen on 15 und 20 t Ladegewicht vorhandenen Ladeanlagen (Rampen); besondere Ladeanlagen (Füllrümpfe oder Silos) sind nur da nötig, wo der tägliche Versand sehr stark ist oder Selbstentlader mit höherem Ladegewicht verwendet werden. Diese sind dann aber auch schon nötig, um die in größerer Zahl zu stellenden Selbstentlader in möglichst kurzer Zeit beladen zu können. Silos müssen aber bei stärkerem und regelmäßigem Versand zweckmäßig schon aus anderen Gründen angelegt werden; sie sind dann schon nötig, um beim Eisensteinversand sowie beim Massenversand von Kohlen bei etwaigen Störungen im Grubenbetrieb stets einen ausreichenden Vorrat an versandfertigem Material zu haben und um eine gleichmäßige Durchführung des Grubenbetriebs bei stoßweisem Abruf der Rohstoffe durchführen zu können; in solchen Fällen kann dann eine größere Menge der Förderung in den Silos auf Vorrat genommen werden. (Schluß folgt.)

Großschiffahrtsweg Main-Donau.

In der Sitzung des Finanzausschusses am 16. Feruar d. J. erklärte der Verkehrsminister v. Seidlein zum Entwurf des Gesetzes, betreffend die Herstellung einer Großchiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unerhalb Passau:

Es handle sich um die Idee des Ausbaues eines Haupteiles des bayerischen Wasserstraßennetzes, der Main-Donauverbindung von Aschaffenburg bis Passau, der mit dem voriegenden Gesetzentwurfe eingeleitet werden solle. Die Areiten hierfür gingen auf viele Jahre zurück; allgemeine echnische Untersuchungen seien vom Bayerischen Kanalverein dankenswert durchgeführt worden. In der letzten Zeit sei auch in Vorbereitung einer für die kommende Etatseratung des Landtags zugesagten Denkschrift das Staatsinisterium des Innern mit der Frage eingehender befaßt gewesen. Die Erfahrungen im gegenwärtigen Krieg, wie die Rücksicht auf die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn und dessen östlichen Nachbarländern legten nun dringend nahe, den Ausau einer für die Großschiffahrt geeigneten Verbindung vom Rhein zur Donau alsbald ins Auge zu fassen.

Nach Begründung des Zeitpunktes, der Einbringung der Vorlage, bringt der K. Staatsminister dem Referenten, Abgeordneten Held, den Dank der Staatsregierung dafür zum Ausdruck, daß er in tatkräftiger Weise, insbesondere durch die Gründung der Zeitschrift „Die freie Donau", die Bestreungen, einen neuen Großschiffahrtsweg vom Rhein zur Donau zu schaffen, in breitester Öffentlichkeit unterstützt und gefördert hat.

Zu den Anträgen über die Fortführung der Kanalverbindung nach Augsburg und München stellt der K. Staatsminister in Aussicht, in die Untersuchung der Kanalverbindung nach Augsburg und München einzutreten, soweit hierfür das erforderliche bautechnische Personal zur Verfügung steht. Die bestehenden Verkehrsbeziehungen, die Rücksicht auf die vorhandenen Umschlaganlagen und Anschlußeinrichtungen und die Förderung der bereits angesiedelten Industrien, legten die Beibehaltung der allgemeinen Richtung der bisherigen Wasserstraße nahe. Nur in der Teilstrecke zwischen Nürnberg und der Donau müsse die Richtung des Ludwig-Kanals verlassen werden. Die Untersuchungen hätten ergeben, daß auf den verschiedenen an sich in Frage kommenden Wegen über den Jura die für eine Großschiffahrt erforderliche Wassermenge nicht beigebracht werden könne. Es verbleibe daher nur die Führung des Kanals von Nürnberg nach Steppberg an der Donau mit der Zuleitung des Wassers von dem nahen Lech.

Der Großschiffahrtsweg würde hiernach in einer Gesamtlänge von 734 km von Aschaffenburg nach Bamberg im Maintal, von dort in einem besonderen Kanal über Nürnberg nach Steppberg und weiterhin im Donautal bis nach Saal oder Regensburg sowie von da im Bett der Donau bis Passau führen. Der K. Staatsminister bespricht weiter die einzelnen Möglichkeiten, die Mainkrümmungen abzukürzen, und erklärt, daß nach den bisherigen Untersuchungen keine der Abkürzungslinien gegen eine durchwegs im Maintal verlaufende Kanalführung Vorteile verspreche. Die zurzeit in Aussicht genommene Führung den Main entlang über Bamberg nach Steppberg und von da im Donautale nach Passau berühre sämtliche rechtsrheinischen Kreise und biete zudem in Bamberg für einen künftigen Kanal zur Werra nach dem Norden, in Steppberg für einen solchen nach Ulm und dem Neckar und weiter für Kanalanschlüsse nach Augsburg und München im Süden günstigste Anschlußpunkte. Besonders untersucht worden sei auch die Linienführung von Nürnberg über Amberg und Schwandorf nach Regensburg, die auch den Gegenstand eines dem Landtag vorliegenden Antrags bilde. Der Minister führte dies weiter aus und sagte zu, daß die Linienführung über Amberg bei der Bearbeitung des Kanalprojekts nochmals eingehend untersucht werde.

Der Minister führte dann bezüglich der Schiffs- und Kanalgröße aus, daß der Ausbau des Kanals für den Verkehr von 1200-Tonnen-Schiffen in Aussicht genommen sei. In Frage kämen namentlich auch die Verhältnisse auf der österreichischen und ungarischen Donaustrecke. Auf der ungarischen Donau seien die Regulierungsarbeiten für die Herstellung einer Fahrtiefe von 2 m bei Niederwasser im Gang und bis auf vereinzelte Punkte bereits durchgeführt. Auch für die österreichische Donaustrecke sei die Mindestwassertiefe 2 m als Regulierungsgrundsatz aufgestellt, jedoch bei einer Anzahl von Stromstellen noch nicht erreicht. Zur Beschleunigung dieser Arbeiten seien besondere Verhandlungen mit der österreichischen Regierung in Aussicht zu nehmen. Bei dieser Sachlage würden nur jene Teilstrecken, die Wehreinbauten oder Seitenkanalbauten erfordern, wie die Strecke Steppberg-Regensburg und die Kachletstrecke von Anfang an die Wassertiefe von 2,5 m erhalten, im übrigen würde es genügen, auch die bayerische offene Donau zunächst auf 2 m Mindestwassertiefe zu bringen. Wenn auch an einer beschränkten Anzahl von Tagen die Leichterung der Schiffe notwendig werde, so dürfte dies doch kein Hindernis für den allgemeinen Verkehr von 1200-Tonnen-Schiffen bilden.

Was den Betrieb anlange, so wäre dieser auf dem Main und der Donau mittels Schleppzügen, bei denen drei Lastkähne durch Dampfer geschleppt würden, zu führen, auf den Kanalstrecken Bamberg-Steppberg-Regensburg mittels Schleppzügen für zwei Lastkähne mit Dampfern oder elektrischer Treidelei. Die Treidelei dürfte den Vorzug verdienen, da bei der Überleitung des Lechwassers in den Kanal, die 27 m hoch über der Donau erfolge, größere Mengen elektrischer Kraft gewonnen werden können, die auch für die bayerische Landesversorgung mit Elektrizität von großer Bedeutung sein würden.

Bei Besprechung der Baukosten erwähnt der K. Staatsminister die großen Schwierigkeiten, die sich der schätzungsweisen Berechnung dieser Kosten entgegenstellten. Die gesamten Baukosten würden unter allem Vorbehalt von der Staatsregierung auf 650 Millionen Mark geschätzt. Ein sicherer Anhalt über den anfallenden Aufwand werde erst mit der Durchführung der Entwurfsbearbeitung sich ergeben.

Weiter begründete der Minister die Veranschlagung der Einnahmen und des Verkehrs. Er besprach dabei auch die Wirkungen, die sich für die bayerischen Staatseisenbahnen aus dem Übergang des Verkehrs von der Eisenbahn auf die Wasserstraße voraussichtlich ergeben werden. Vorbehaltlich genauer Untersuchungen sei ein Reinausfall von rund 4 570 000 ℳ zu erwarten. Ein Ausfall in dieser Höhe dürfte aber von der Eisenbahnverwaltung immerhin noch übernommen werden können, zumal mit der Hebung der gesamten Volkswirtschaft infolge der Verbilligung der Beförderungskosten und der Gewinnung von neuem Land für industrielle Unternehmungen auch eine Steigerung der Bahnrente erwartet werden könne. Die militärische Bedeutung der neuen Wasserstraße liege so offen zutage, daß darüber wohl keine weiteren Worte mehr verloren zu werden brauchten.

Zur Frage der Aufbringung der Kosten meinte der Mi-

nister, daß der Staat Bayern allein für die Kosten nicht aufkommen könne und daß die neue Schiffahrtsstraße nur als gemeinsames Unternehmen aller Beteiligten durchführbar sei. Bei dem Interesse, welches das Reich, die außerbayerischen und bayerischen Kreise und Städte und Industrien und der Staat Bayern gemeinsam an der Herstellung der Wasserstraße hätten, sei der Bau auf dem Wege eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens besonders nahegelegen. Es werde ein Main-Donau-Stromverband zunächst in der loseren Form einer G. m. b. H. gegründet werden, der die Kosten zu tragen und durch einen besonderen Strombeirat bei der Aufstellung und Ausführung der Entwürfe, bei der Verwaltung der Wasserstraße und Festsetzung der Befahrungsgebühren mitzuwirken habe. An den Bau einzelner Abschnitte wie jener der Donaustrecke und des Mains von Aschaffenburg aufwärts könne vielleicht schon vor Ablauf von drei Jahren getreten werden. Der Minister erörterte weiter die Organisationsfrage und die Frage, wer die Kosten für die Herstellung der Entwürfe zu tragen habe, die, vorsichtig gerechnet, auf 5 Millionen zu schätzen seien, und gab zum Schluß der Anschauung Ausdruck, daß, wenn es möglich sein sollte, das Unternehmen der neuen Wasserstraße zur Ausführung zu bringen, damit eine große Tat nicht nur für Bayern, sondern für ganz Deutschland geleistet sein werde.

Aus der Begründung des deutschen Gesetzentwurfs über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs.

Wenn jetzt der Zwang des Krieges dazu nötigt, zur Deckung des Reichsbedarfs u. a. auch auf die Besteuerung des Verkehrs zurückzugreifen und hieraus eine Einnahme von mehreren hundert Millionen Mark zu ziehen, so kann dies, ohne einzelne Verkehrsarten übermäßig zu belasten und ohne unerwünschte Verkehrsverschiebungen herbeizuführen, nur durch eine Besteuerung geschehen, die möglichst den gesamten Verkehr umschließt. Der Entwurf faßt daher sowohl eine Besteuerung des Personen- wie des Güterverkehrs ins Auge und bezieht nicht nur den Eisenbahnverkehr einschließlich des Kleinbahnverkehrs, sondern auch den Verkehr auf Binnenwasserstraßen und im Küstenverkehr im weiteren Sinne ein, außerdem die Beförderung auf Landstraßen wenigstens insoweit, als es sich um einen fahrplanmäßigen Verkehr auf bestimmten Linien, also um Betriebe handelt, die, abgesehen von der Art der Fortbewegung der Transportmittel, eisenbahnähnlich eingerichtet sind. Dagegen wird von einer Besteuerung des überseeischen Verkehrs Abstand genommen werden müssen, da sich hier die Gestaltung der Verhältnisse für die Zeit nach dem Kriege in keiner Weise übersehen läßt. Auch ist davon abgesehen worden, unter die Behandlung durch dieses Gesetz die Güterbeförderung mit den Posten zu stellen, nachdem dieser Verkehr durch das erwähnte Gesetz vom 21. Juni 1916 eine abgesonderte Regelung erfahren hat und im Rahmen dieses Gesetzes erforderlichenfalls auch weiterhin wird finden müssen. . . . Unter dem Gesichtspunkt der Allgemeinheit der Besteuerung hat der Entwurf auch davon abgesehen, für Personenfahrten unter einem bestimmten Fahrpreis eine Freigrenze zu setzen, wie eine solche bei dem bisherigen Fahrkartenstempel für Fahrkarten im Preise unter 60 ₰ besteht. Da insbesondere im Eisenbahnverkehr, nach dem Fahrpreisaufkommen gerechnet, etwa ein Sechstel aller Fahrten unter die Freigrenze fällt, müßte mit einem Ausfall in den Steuereinnahmen gerechnet werden, der nach Lage der gegenwärtigen finanziellen Verhältnisse nicht in Kauf genommen werden kann.

Damit rückt auch der Nahverkehr und der Straßenbahnverkehr insbesondere in den Kreis der Besteuerung. In diesem Verkehr waren bisher von der Fahrkartensteuer nur die in ihm ausgegebenen Dauerkarten getroffen. Seine steuerliche Erfassung stößt deshalb auf besondere Schwierigkeiten, weil sich bei den geringfügigen Fahrpreissätzen von meist 10 oder 15 ₰, seltener 20, 25 usw. ₰ ein in einzelnen Pfennigen und Pfennigbruchteilen sich ausdrückender Steuerbetrag ergibt, der bei der Aufrundung auf einzelne Pfennige zu Beträgen führt, mit denen der tägliche Verkehr, zumal in Norddeutschland nicht zu rechnen gewöhnt ist, und die ein zeitraubendes, mit der im Straßenbahnverkehr notwendigen schnellen Abfertigung nicht vereinbares, umfangreiches Geldwechseln zur Folge haben müssen. Eine Erhöhung auf volle, durch fünf teilbare Beträge aber würde Verteuerungen der Fahrpreise ergeben, weil sie durch die Abgabe allein nicht gerechtfertigt werden könnten. Die Unternehmer werden daher Anlaß nehmen müssen, sich der durch die Abgabenerhebung entstehenden Lage durch eine anderweite Gestaltung ihrer Tarife anzupassen. Dazu gibt das Gesetz die Möglichkeit in vollem Umfange. Im § 7 ist die Einrechnung der Abgabe in den Beförderungspreis vorgesehen; im § 13 ist die Rechtsvermutung aufgestellt, daß die Abgabe überall da, wo sie dem Fahrgast nicht gesondert in Rechnung gestellt ist, als in den Fahrpreis einbegriffen anzusehen ist. Die Abrechnung geschieht also ausschließlich auf Grund der beim Unternehmer aufgekommenen Fahrgeldeinnahme, und hierzu bestimmt § 31, daß nach näherer Anordnung des Bundesrats eine Abrechnung über die einzelnen Steuerbeträge unterbleibt und auch eine Pauschvergütung stattfinden darf. Der Unternehmer ist sonach in der Auswahl der Wege, die er zur Wiedereinbringung der von ihm nach § 7 Abs. 1 Satz 2 entrichteten Abgabe wählen will, durch die vorliegenden Gesetzesbestimmungen nicht gehindert. Er kann durch Kürzung seiner Zonen, durch anderweite Festsetzung der Teilstrecken, durch Erhöhung seiner Sätze für weitere Strecken unter Beibehaltung seines bisherigen Mindestsatzes, der nunmehr Beförderungspreis einschließlich Abgabe darstellt, für kürzere Strecken oder auf andere Weise seinen Tarif gestalten. Ohnehin wird sich infolge der starken Erhöhung der Lohnaufwendungen und der Materialpreise, die durch den Krieg entstanden sind, für einen großen Teil der Straßenbahnen die Notwendigkeit zur Tariferhöhung wohl ergeben. Es darf angenommen werden, daß die Tarifumgestaltung einheitlich vorgenommen wird und die durch die Abgabenerhebung notwendig werdenden Preissteigerungen in den neuen Tarifsätzen gleichzeitig ihre Regelung finden.

Wenn das vorliegende Gesetz auch den Unternehmer in seinen Tarifen und deren Abänderung nicht bindet, so bestehen doch vielfach solche Bindungen durch Vereinbarungen mit Dritten, insbesondere mit Gemeinden; ebenso sind vielfach die Tarife durch behördliche Genehmigung oder durch die Festsetzung von Höchstpreisen festgelegt und ihre Änderung eingeengt. Das Gesetz mußte — ohne im übrigen damit die mehrfach streitige Frage nach der Rechtsverbindlichkeit derartiger Vereinbarungen zu entscheiden — die Möglichkeit geben, die Erhöhung der Tarife so weit vorzunehmen, als sich die Erhöhung durch die Einrechnung der Steuer in den Beförderungspreis angemessenerweise ergibt. . .

In der Besteuerung des Güterverkehrs hat das Frachturkundenstempelgesetz von 1916 eine Erweiterung des Frachturkundenstempels nur in Ansehung des Eisenbahnverkehrs, nicht auch des See- und Binnenschiffsverkehrs gebracht. Hieran will auch der vorliegende Entwurf nichts ändern. Der Frachturkundenstempel, der aus noch darzulegenden Gründen neben der neuen Güterbeförderungsabgabe aufrecht erhalten bleiben soll, wird sich also auch künftig für den Binnenschiffsverkehr nur auf ganze Schiffsladungen beziehen und das Stückgut freilassen. Genießt hiernach der Verkehr zu Wasser insoweit eine gewisse Begünstigung, so erscheint es doch ausgeschlossen, den Eisenbahnverkehr mit den weiteren neuen Lasten zu treffen, ohne wenigstens diese gleichmäßig auch dem im Wettbewerbe mit ihm stehenden Binnenschiffsverkehr aufzuerlegen. Die neue Verkehrsabgabe wird den letzteren Verkehr mithin ohne Rücksicht darauf treffen, ob es sich bei der Ladung um eine ganze Schiffsladung oder um Stückgut handelt. Im übrigen unterliegt es keinem Zweifel, daß eine Abgabe, die weder von den Schiffen, noch von den Ladungen erhoben, noch nach den zurückgelegten Entfernungen bemessen, deren Gegenstand und Umfang vielmehr durch den Akt der Beförderung des einzelnen Gutes und den dafür vereinbarten Beförderungspreis bestimmt wird, keine Schiffahrtsabgabe und überhaupt keine Gebühr, sondern eine Steuer ist. . . .

Das Verfahren zur Entrichtung der Steuer wird sich hiernach in der Hauptzahl der Fälle sehr einfach gestalten können, indem bei den vom Reiche und den Bundesstaaten betriebenen Unternehmungen immer, bei den übrigen Beförderungsunternehmungen wenigstens insoweit, als die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen genügt wird, auf Grund periodisch einzureichender Verkehrsnachweisungen über die in einem bestimmten Zeitraum ausgeführten Beförderungen abgerechnet wird. Soweit private Beförderungsunternehmungen nicht zum Abrechnungsverfahren zugelassen sind, wird die Entrichtung der Abgabe im Anschluß an den einzelnen Beförderungsakt oder an den aus Anlaß der Beförderung erteilten Ausweis durch Bareinzahlung an die Steuerbehörde zu erfolgen haben. . .

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einrichtung einer neuen Abteilung und einer Kriegs-triebsleitung im preußischen Ministerium der öffentlichen beiten.** Mit Rücksicht auf das starke Anwachsen der Geäfte der Eisenbahnabteilung hat der Minister der öffentlhen Arbeiten eine Trennung der Geschäfte der bisherigen rkehrs- und Betriebsabteilung vorgenommen. Es ist eine ue Abteilung ausschließlich für den Eisenbahntrieb gebildet worden, deren Leitung einstweilen einem riebstechnischen Präsidenten übertragen wurde, der bisher Generalbetriebsleitung West geführt hat. (Eisenbahnektions-Präsident Breusing, bisher in Saarbrücken.) Gleichitig mit der neuen Abteilung ist eine „Kriegs-Beiebsleitung" in Wirksamkeit getreten, die aus dem rektor der neuen Betriebsabteilung und dem Kommissar s Chefs des Feldeisenbahnwesens besteht. Die übrigen utschen Staatsbahnverwaltungen haben der Mehrzahl nach reits Vertreter in die Kriegs-Betriebsleitung abgeordnet. e entsprechende Ergänzung des Etats wurde von der verrkten Staatshaushaltskommission des Abgeordnetenhauses ne Widerspruch einstimmig bewilligt.

— **Bezirkseisenbahnrat Hannover-Münster.** Auf der Tasordnung der 67. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die senbahndirektionsbezirke Hannover und Münster am . März 1917 in Hannover stehen u. a. folgende Beratungsgenstände: Änderungen in der Zusammensetzung des Beseisenbahnrats. Ersatzwahlen zum ständigen Ausschusse s Bezirkseisenbahnrats. Vorlage der Königlichen Eisenhndirektion Hannover, betreffend a) Neuordnung oder fhebung verschiedener Ausnahmetarife für Stein- und desalz; b) Aufhebung verschiedener Ausnahmetarife für hlacken und Steine; c) Aufhebung verschiedener Ausnahmeife für Blei und Zink.

— **Bezirkseisenbahnrat Frankfurt (Main).** Auf der Tagesdnung für die am 15. d. M. in Frankfurt (Main) stattfinde 83. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats stehen a. Mitteilungen über wichtigere Änderungen im Personen-, er- und Güterverkehr seit der letzten ordentlichen Sitzung s Bezirkseisenbahnrats; Neuwahl eines stellvertretenden tglieds des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahns aus den Kreisen des Handels; Vorlage der Königlichen senbahndirektion, betreffend Aufhebung von Ausnahmeifen und Antrag des Justizrats Dr. Haeuser, betreffend nführung eines Ausnahmetarifs für Ammoniakwasser, der uchtgas- und Kokserzeugung entstammend oder künstlich rgestellt, ferner Fahrplanänderungen.

— **Ein Eisenbahnunfall auf der Strecke Heide - Büsum.** rch den am 4. Januar d. J. herrschenden orkanartigen rm ereignete sich auf der vorgenannten, in der Provinz leswig-Holstein liegenden Nebenbahn ein eigenartiger fall. Auf einer kleinen Station vor dem schmucken rschstädtchen Wesselburen standen in dem wagerechten degleise, das nach beiden Seiten gegen das Hauptgleis hin rch einen von der Anschlußweiche abhängigen Sperrbaum sichert war, 15 leere und beladene, untereinander gekupte Wagen, die auf beiden Enden durch den üblichen pelten Gleisvorleger gegen Ablaufen festgelegt waren. gen 5 Uhr nachmittags erhob sich von der Nordsee, aus Südrichtung herkommend, ein gewaltiger orkanartiger rm mit böenartigen Stößen. Diese setzten die Wagenppe in Bewegung. Die vorderen Räder der ersten Achse nden auf dem hölzernen Vorleger, der nun wie ein Schlitvorgeschoben wurde. Er traf auf den nur über eine iene liegenden und aus einer hölzernen Schwelle mit Abswinkel bestehenden Sperrbaum, hob diesen von unten die Höhe — indem er den Sperrbaum umfaßte —, drehte ab und zerstörte die eiserne Drehvorrichtung und deren hängigkeit von der in das Hauptgleis führenden Weiche. ese wurde von dem auch nach vorn keilartig gestellten rleger aufgeschnitten. Der ganze Wagenzug lief 1 km it auf die freie Strecke, wo er stehenblieb und etwas zukpendelte, wodurch der Gleisvorleger von den Rädern reit wurde. Er lag 3 bis 4 m vor dem Zuge. — Ein in Dunkelheit nachfolgender Personenzug fuhr auf die gen auf und verursachte größeren Stoffschaden und Verzung mehrerer Reisender.

ie größte vorkommende Windstärke an der Nordseeküste leswig-Holsteins ist 12. Sie trägt den Namen Taifun. dem Unfallabende war sie von der Stärke 9 mit Böen der Stärke 11. — Die freie Strecke, in der die Wagenppe zum Halten kam, liegt in schwacher Steigung.

— **Entlastung der Eisenbahnen durch die Rheinschiffahrt.** Zur Entlastung des Güterverkehrs der Eisenbahnen ist angeordnet worden, die Schiffahrt der Binnenwasserstraßen mehr als bisher für den Güterdienst nutzbar zu machen. Wie die „B. B. Ztg." mitteilt, sind deshalb die Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein in Düsseldorf und die mit ihr verbündete Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Cöln von dem Bevollmächtigten der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens des stellvertretenden Generalkommandos der Armee aufgefordert worden, die notwendige Zahl von Personen- und Güterdampfern für die Übernahme der Eilgüter der Eisenbahn auf den Rhein-Wasserweg bereitzustellen. Soweit es sich mit dem vorhandenen Personal ermöglichen ließ, sind vorläufig genügend Boote eingestellt worden, welche eine pünktliche Beförderung der Güter gewährleisten. Sollte der Güterandrang jedoch ein derart starker werden, daß noch mehr Boote fahren müssen, so liegen auch hierfür schon Fahrzeuge bereit, so daß täglich die Abfahrt je eines Schiffes zu Berg und zu Tal stattfinden kann. Ein Teil der Boote verkehrt im wechselseitigen Verkehr zwischen Mannheim und Rotterdam, ein anderer Teil vorläufig zwischen Duisburg und Mannheim und umgekehrt. Neben der Beförderung von Gütern findet auf den Schiffen auch eine solche von Personen statt, so daß auch hier eine Entlastung der Eisenbahnen eintreten wird. Über diese Verkehrseinrichtung hinaus werden die Gesellschaften zu gegebener Zeit auch wieder einen ausschließlich dem Personenverkehr dienenden Verkehr einrichten, der dem Umfange der Fahrten nach ungefähr dem Fahrplan des letzten Jahres entsprechen soll.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsrat Dr. Fritze, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnverkehrsamts nach Eisenach und die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Bliersbach, bisher in Frankfurt (Main), nach Prüm als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Konrad Sommer, bisher in Nordhausen, nach Angerburg als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Kollmann, bisher in Hamburg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Saarbrücken und Apel, bisher in Göttingen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbauamts Großmann, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts b in Osnabrück, ist gestorben.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde ab 1. März d. J. der mit dem Titel und Rang eines Ministerialrates bekleidete Oberregierungsrat des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, Hermann Riegel, zum Ministerialrat dieses Ministeriums befördert. — Dem Eisenbahnassessor Josef Boller in Ludwigshafen a. Rh. wurde die erbetene Entlassung aus dem Staatsdienste bewilligt und ihm der Rücktritt in denselben auf die Dauer von zwei Jahren vorbehalten. — Der mit dem Titel und Rang eines Oberinspektors bekleidete Inspektor der Eisenbahndirektion Nürnberg, Eduard Scheuring, wurde in den dauernden Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Die Freimachung der Nordbahnstrecken für Kohlensendungen.** Es wurde die Einstellung einzelner entbehrlicher Schnell- und Personenzüge auf der Nordbahn verfügt, um die Strecken für häufigere Kohlentransporte freizumachen. Im Interesse der besseren Versorgung industriereicher Provinzgebiete hat es sich als zweckmäßig erwiesen, die Einschränkung des Personenverkehrs auch auf die Seitenlinien auszudehnen. Demnach sind im Bereich der Nordbahn bis auf weiteres folgende Züge eingestellt: a) Strecke Wien-Krakau: Schnellzüge Nr. 3, 4, 5 und 6, Personenzüge Nr. 12, 22, 23, 25 und 30; b) Strecke Wien-Lundenburg-Brünn: Personenzüge Nr. 315 und 318; c) Strecke Lundenburg-Oderberg: Personenzug Nr. 13; d) Strecke Wien-Lemberg: Postzüge Nr. 52 und 53; e) Strecke Brünn-Prerau: Personenzüge Nr. 918 und 921; f) Strecke Nesamislitz-Olmütz: Personenzug Nr. 1020; g) Strecke Prerau-Olmütz: Personenzüge Nr. 1112, 1113 n und 1132 n; h) Strecke Friedek-Bielitz: Personenzüge Nr. 2213 und 2232 und i) Strecke Hullein-Friedek: Personenzüge Nr. 2224 und 2225.

Diese weitgehenden Zugeinschränkungen werden sofort wieder aufgelassen werden, sobald die gegenwärtige Kohlenknappheit durch gesteigerte Abtransporte aus den inländischen Kohlenrevieren wieder behoben ist.

Alpine Montangesellschaft. Vor kurzem fand eine Sitzung des Verwaltungsrates der Österreichisch Alpinen Montangesellschaft statt, in welcher über das Ergebnis der am 30. September abgelaufenen drei Vierteljahre des laufenden Geschäftsjahres berichtet wurde. Hierüber wurde folgendes verlautbart: Im Vergleich mit dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres ergibt sich eine Ertragssteigerung von rund 5 000 000 K. Die Dividende des Jahres 1916 wird mit 50 K. gegen 42 K. im vorigen Jahre in Aussicht genommen. Die Fakturen zeigten bis Ende September eine Steigerung um 34 Millionen Kronen und bis Ende November um 38,4 Millionen Kronen. Die Roheisenpreise, zu denen die Verkäufe für das erste Semester getätigt wurden, stellen sich auf 17½ K. für den Meterzentner. Die Preise, zu denen die Verkäufe in Stabeisen abgewickelt werden, betragen 35 K. für den Meterzentner und zeigen gegenüber dem Tiefstande vor dem Ausbruch des Krieges eine nahezu 100prozentige Steigerung.

Ungarn.

— **Staatliche Eisenbahnwagenfabrik in Nagybecskerek.** Die ungarischen Staatsbahnen beabsichtigen in Nagybecskerek eine neue Wagenfabrik zu errichten. Im Zusammenhang mit dem angeregten Projekte tritt zugleich der Umbau der nach Nagybecskerek führenden Eisenbahnstrecke zu einer solchen ersten Ranges in den Vordergrund, wie dies schon früher in Aussicht gestellt wurde. Die Stadt Nagybecskerek liegt in der Nähe der berühmten Eisen- und Kohlenbergwerke zu Resicza und an einem Schiffahrtskanal, so daß sie zur Gründung von Fabriken besonders geeignet ist.

— **Organisation der Automobilfabriken.** Die ungarischen Automobilfabriken haben — um ihre gemeinschaftlichen Interessen zu wahren — im Bunde der ungarischen Fabrikindustriellen eine besondere Abteilung gegründet, die sich sowohl auf die ungarischen Automobil- als auch auf die Flugmaschinen-Motorenfabriken erstreckt.

Die Bildung dieser Abteilung verfolgt hauptsächlich den Zweck, auf diesem Wirtschaftsgebiete die ungarische Erzeugung zu heben und durch Schaffung von Hilfsindustrie dahin zu wirken, daß die Automobil- und Flugmaschinenindustrie ausschließlich ungarisch werde.

Übrige europäische Länder.

Eisenbahnverkehr in Dänemark. Wie aus Kopenhagen v. 22.2. gemeldet wird, wird vom 1. März ab wegen Kohlenmangels eine weitere bedeutende Einschränkung des Eisenbahnverkehrs eintreten. Die dortigen Brotfabriken haben beschlossen, sich zusammenzuschließen, um die Brotherstellung zentralisieren und den Einkauf von Rohmaterialien vorteilhafter gestalten zu können. Die Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft beschloß infolge des Kohlenmangels und der Steigerung der Betriebskosten eine Erhöhung der Frachten für inländische Fahrten um 100 % bei gleichzeitiger Einschränkung der dänischen Küstenschiffahrt.

— **Eisenbahnunglück bei Holmsveden (Nordschweden).** Der auf dem Wege nach Rußland befindliche Invalidenzug, der mit 228 aus Deutschland kommenden russischen Invaliden besetzt war, fuhr am 26. Februar d. J. abends bei der Station Holmsveden (an der nördlichen Stammbahn, etwa 30 km südwestlich der am bottnischen Meerbusen gelegenen Stadt Söderhamn) mit voller Kraft auf einen Wasserturm. Hierbei wurden die vier ersten Wagen hinter der Lokomotive völlig zerschmettert, und zwischen den Trümmern 65 russische Invaliden und eine schwedische Krankenschwester eingeklemmt. Das Rettungswerk wurde besonders dadurch erschwert, daß völlige Dunkelheit am Platze herrschte; nur der Schein von Handlaternen beleuchtete die unheimliche Stätte. Nach den bisherigen spärlichen Meldungen dürfte die Zahl der Toten 11 und diejenige der Schwerverletzten 40 betragen. Herbeigeführt wurde das Unglück durch falsche Weichenstellung. In dem Invalidentransport befanden sich 23 Geisteskranke.
M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen genehmigte in der Februarsitzung folgende Verträge: mit der Berner Alpenbahngesellschaft über die Mitbenutzung des Bahnhofs Brig und über den Betrieb auf der Linie Münster-Lengnau, ferner mit der Bodensee-Toggenburgbahn über den Eigenbetrieb auf dieser Bahn. Nach diesem letzteren Vertrag wird die Bodensee-Toggenburgbahn die auf ihrer Bahn bediensteten Bundesbahnangestellten unt den bisherigen Bedingungen weiterbeschäftigen. Die Bunde bahnen verpflichten sich dagegen, diese Angestellten na und nach zurückzunehmen, sofern sie nicht bei der Bodense Toggenburgbahn zu verbleiben wünschen. Weiter beha delte der Verwaltungsrat die Vorlage der Generaldirekti über die Taxzuschläge der Bundesbahnen. Hierüber ist dieser Zeitung bereits eingehend berichtet worden (Nr. S. 109). Endlich genehmigte er die Verträge über Lieferu von 45 Personen-, 10 Gepäck- und 500 Güterwagen. — D Verband schweizerischer Sekundärbahne gab in seiner Februarsitzung Zustimmung zu der gemeinsa mit den Schweizerischen Bundesbahnen vorgesehenen E höhung der Taxzuschläge, die am 5. März in Kraft tre werden. Unternehmungen, für die besondere Verhältnis maßgebend sind, können unter den Höchstzuschlägen bleib oder von solchen ganz absehen. Ferner will der Verband b den eidgenössischen Behörden dahin vorstellig werden, da mit der Einführung einer eidgenössischen Stempelabgabe a Frachtbriefe so lange gewartet werden soll, bis die währe des Krieges vorgenommenen Taxerhöhungen in Wegfa kommen. Jede Belastung des Verkehrs solle den Verkehr anstalten selbst und nicht dem Fiskus zugute kommen.

— **Die Wasserkräfte finnländischer Wasserfälle.** Um d finnländischen Wasserkräfte auszunutzen, beschloß d russische Ministerrat, die Kräfte des kleinen Imatra-Fall auszubauen und zur Erzeugung elektrischer Kraft heranz ziehen. Die neue Anlage soll vor allem die Stadt Peter burg mit elektrischer Kraft versorgen. Die Baukosten d Anlage werden sich auf 85 Mill. Franken = 72¼ Mill. Ma belaufen, die Arbeiten sollen bis Mitte 1918 fertiggestel werden. Ferner sollen die finnländischen Eisenbahn elektrisiert werden. Die Kraft wird dem Wallirskoki-Fa entnommen werden, der der Force A.-G. gehört und dess Verstaatlichung bereits in die Wege geleitet ist.

Fremde Erdteile.

Hedschasbahn. W. T. B. meldet aus Konstantinop 26. Februar: Kammer und Senat genehmigten einen Kre von 350 000 Pfund an die Verwaltung der Hedschasbahn. I Laufe der Erörterung im Senat erteilte ein Vertreter dies Verwaltung Aufschlüsse über die Verwendung der Kred sowie über den Bau der nach Ägypten führenden Zweigbah von der bereits 230 km vollendet seien.

— **Die Sibirische Bahn unter japanischer Bewachun** Der „Pester Lloyd" meldet aus dem Hauptquartier der K veßarmee: Nach verläßlichen Meldungen aus Rußland hab die Japaner über einen Teil der ostsibirischen Eisenbahn militärische Überwachung an sich genommen, angeblich, w infolge des russischen Beamtenmangels die Sicherheit japanischen Geschütz- und Munitionslieferungen gefährd sein soll. Ebenso leisten die Japaner in den nördlich Häfen mit zahlreichen Mannschaften den russischen Hafe behörden eigenartige Hilfsdienste. Angesehene russisc Persönlichkeiten befürchten aus dieser Hilfe Japans Un legenheiten für Rußland, so etwa die dauernde Festsetzu Japans in Ostsibirien oder wenigstens irgendwelche For rungen der Japaner, so z. B., daß sie die russischen Gebi nur gegen Gegenleistungen räumen wollen. In der russisch Presse ist die Erörterung der ganzen Angelegenheit du Zensurverfügung untersagt.

— **Der Hafen von Nikolajewsk.** Vor einiger Zeit hat russische Hafen Nikolajewsk an der Mündung des Amur Rechte eines Seehafens erhalten. Es sind an diesem Ha große Erneuerungs- und Vertiefungsarbeiten vorgenomm worden, die anscheinend augenblicklich noch nicht vollen sind. Der Ausbau des Hafens steht, wie der „Hamb. C respondent" berichtet, im Zusammenhang mit dem Bau Amurbahn, der vor einer Reihe von Monaten beendet word ist. Man will also mit Hilfe der Amurbahn, die in das gemeine Netz der russischen Eisenbahnen einbezogen wi eine Verbindung Rußlands zum Meere herstellen, von man sich, wie die Auslassungen der russischen Hand presse erkennen lassen, sehr viel verspricht.

Allgemeines.

— **Flußeiserne Feuerbüchsen.** Wie bereits in Nr. 14 S. d. Ztg. erwähnt, hielt in der am 16. Januar d. J. abgehalten Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenie Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Klug über diese u. a. auch Nr. 1 S. 7 d. Ztg. erörterte Frage einen Vortrag,

m er etwa folgendes ausführte: Die Erfahrungen, e bisher mit solchen bei europäischen Bahnen gemacht worn sind, können keineswegs als befriedigend bezeichnet wern; es verlohnt sich daher, die Frage zu erörtern, ob und iter welchen Umständen die Verwendung des Flußeisens an elle des Kupfers zurzeit Aussicht auf Erfolg hat.

Bei dem gewöhnlichen Flußeisen steigt mit zunehmenden emperaturen die Festigkeit bis auf etwa 250° erheblich an, e Dehnung und insbesondere die Einschnürung, die ein Maß r die Sprödigkeit des Baustoffes ist, nehmen dagegen ab, s Eisen wird also härter, zugleich aber auch spröder. Entrechend der sich bei etwa 250 bis 300° zeigenden Anlaufrbe des Eisens spricht man von Blauwärme. Es hat sich rausgestellt, daß in Eisen, das in der Blauwärme Formändengen erleidet, erhebliche Wärmespannungen auftreten, die Verein mit der bei dieser kritischen Temperatur vorhanden Sprödigkeit zu Rissen Veranlassung geben.

Auf diese Eigenschaft ist schon bei der Herstellung der uerkisten sorgfältig Rücksicht zu nehmen. Bei der Aushl des Baustoffes sollte beachtet werden, daß hauptsächh dessen Eigenschaften bei den im Betriebe vorkommenden emperaturen maßgebend sein sollten, und nicht die bei Zimertemperatur, wie in den Prüfungsvorschriften, vorausetzten.

Die Temperaturen, die die Feuerkistenbleche während der hrt annehmen, hängen außer von der Einstrahlungstemratur von der Dicke des sich auf den Wandungen absetzenn Kesselsteins ab. Bei reinen Heizflächen ergeben sich bei 00 und 1400° Einstrahlungstemperatur Wandungstemperaren von 250 und 340°, bei 2 und 5 mm Kesselsteinansatz stein sie auf 360, 632, 500 und 915° C. Man ersieht also, daß sohl durch hohe Einstrahlungstemperaturen (bei Stichflamenbildung z. B.) und auch durch Kesselsteinansatz stets die itische Blauwärme im Betrieb überschritten wird. Wenn n beim Öffnen der Feuertür kalte Luft in die Feuerkiste nströmt, so ziehen sich die Bleche zusammen infolge der kühlung, da diese Formänderungen in der Blauwärme vornommen werden, so müssen sie nach längerer oder kürzerer it zum Bruch führen.

Risse nehmen ihren Verlauf vielfach von den Stehbolzenchern aus, was seine Ursache darin hat, daß das Blech beim ewindeschneiden leicht leidet, besonders wenn nicht sehr sorgltig gearbeitet wird. Es treten dabei feine Haarrisse auf, sich im Betriebe bei der kritischen Blauwärme infolge der heblichen Lochleitungsdrücke, die die starr eingespannten ehbolzen beim Verschieben der beiden Bleche infolge der ärmedehnungen ausüben, leicht erweitern. Hierdurch werden dichtigkeiten und größere Anrisse hervorgerufen.

Zur Verminderung dieses Übelstandes werden in Amerika an den besonders gefährdeten Stellen stets bewegliche Stehbolzen, wie der von Tate, benutzt. Auch die mit Längsschlitzen versehenen Stehbolzen der Patterson Allan Engineering Company und die nur 11 mm starken Stehbolzen aus Federstahl sind in diesem Sinne bemerkenswert. Auch bezüglich der Bauformen der Feuerkiste kommen die Amerikaner den Eigenschaften des Flußeisens mehr entgegen als wir mit unserer, der kupfernen Kiste entlehnten Ausführung. Günstig wirkt auch der selbsttätige Rostbeschicker durch Abhaltung kalter Luft auf die Lebensdauer der eisernen Feuerkiste ein, der bei uns der hohen Gewichte wegen jedoch nicht anwendbar ist. Als vorteilhaft ist die Verwendung der Marcottyschen Rauchverminderer anzusehen, ebenso der Einbau von Feuerschirmen, die durch Strahlung beim Öffnen der Tür die Wärmeschwankungen vermindern. Man hat versucht, durch Zusätze von Nickel dem Eisen günstigere Eigenschaften in der Wärme zu geben; obwohl dies möglich ist, hat das Nickeleisen doch die unangenehme Beigabe, daß es schon bei gewöhnlicher Temperatur beträchtlich härter und daher schwerer zu bearbeiten ist als gewöhnliches Eisen. Neuerdings wird von Krupp ein besonderes Feuerkistenblech auf den Markt gebracht, das bisher mit gutem Erfolg verwendet worden ist. Die Kürze der Zeit läßt jedoch noch kein abschließendes Urteil über dieses Blech zu. Als weitere unangenehme Eigenschaft des Eisens hat sich herausgestellt, daß es bei Überhitzungen durch Aufnahme von Kohlenstoff und Schwefel spröder wird und dabei sehr zu Rißbildungen neigt, weshalb es von wesentlicher Bedeutung ist, die hohen Blechtemperaturen, die besonders durch den Kesselsteinansatz verursacht werden, zu vermeiden, indem möglichst kesselsteinfreies Wasser gespeist wird. Hierzu sind in neuester Zeit mit sehr gutem Erfolge sog. Kesselsteinabscheider verwendet worden, bei denen die Ausfüllung der Beimengungen ohne Chemikalienzusatz, lediglich durch Erwärmung des Wassers auf etwa 150 bis 160° in besonderen Behältern auf der Lokomotive selbst bewirkt wird. Es wurde insbesondere auf einem Kesselsteinabscheider der Knorr-Bremse A.-G. in Berlin-Lichtenberg hingewiesen, der in Verbindung mit einer Fördereinrichtung seitlich auf dem Umlaufblech angebracht wird.

Wenn auch durch zweckentsprechendere Bauarten und bessere Formgebung sowie Anwendung der genannten Mittel zur Verhütung des Kesselsteinansatzes eine längere Lebensdauer der flußeisernen Feuerkiste sich erzielen läßt, so muß doch als zweifelhaft hingestellt werden, ob das Eisen auch nach dem Kriege, wenn erst wieder größere Mengen Kupfer vorhanden sein werden, dieses als Baustoff für den hochbeanspruchten Kesselteil verdrängen wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Ab 1. März 1917 bis auf weiteres wird r an der Bahnstrecke Irrel-Igel ischen den Stationen Wintersdorf r. Trier) und Mesenich gelegene hnhof IV. Kl. Metzdorf für den üter- und Tierverkehr geschlossen. eser Verkehr wird auf den Bahnhof esenich verwiesen. Die Tarife und tionsverzeichnisse sind zu berichtin.

Saarbrücken, 24. Februar 1917. (367)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. April 1917 erhält der an der hnstrecke Weidenau-Dillenburg gegene Bahnhof 4. Klasse Rudersdorf Bezeichnung Rudersdorf (Kr. Sien).

Elberfeld, den 22. Februar 1917. (360)
Königl. Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

ederländisch-Südwestdeutscher Verhr. Tarif Teil II Heft 6 und Ausnahmetarif (20) für Torfstreu und Torfmull (zum Heft 6).

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1917 ab rden die Frachtsätze für Wagenladungen der württembergischen Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) in den oben genannten Tarifheften um 2 Pfg. für 100 kg erhöht.

Cöln, den 28. Februar 1917. (378)
Königl. Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Mai 1917 wird die Entfernung Meyenburg-Regensburg von 514 auf 614 km geändert.

Erfurt, den 27. Februar 1917. (377)
Königl. Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II. Heft A (Kilometerzeiger) vom 1. April 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 ist zu ändern:

Auf Seite 56: bei Halmi die Nummer der ungarischen Stationsgruppe von „4“ auf „5“;
auf Seite 74: bei Szatmár-Németi die Kilometerentfernung bis Oderberg Ks. Od. von 586 auf 625 und bei Szatmár-Németi gözfürész von 590 auf 622.

Breslau, den 23. Februar 1917. (376)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 4.

Vom 1. Mai 1917 ab wird für den Verkehr mit den württembergischen Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) ein Zuschlag von 2 Pfennig für 100 kg zu den Frachtsätzen für Wagenladungen eingeführt. Ferner sind vom gleichen Tage ab die Frachtsätze für Baienfurt in den Ausnahmetarifen 7 (Eisenerz usw.) und 7 d (Schwefelkiesabbrände) um 2 Pfennig zu erhöhen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 27. Februar 1917. (375)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen werden Bestimmungen über die Zulassung nachträglicher Verfügungen des Absenders bei Sendungen des öffentlichen Verkehrs nach dem besetzten Gebiet veröffentlicht. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 27. Februar 1917. (379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr; hier Eilgutverkehr zwischen Asch und Wien.

Für Eilgüter aller Art kommen folgende ermäßigte Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	1. Mit sofortiger Gültigkeit bis 15. März l. J.	2. Vom 16. März l. J. bis 31. Dez. l. J.
	Wien Franz Josefs-Bahnhof	
	Heller für 100 kg	
Asch Bay. St.-B.	1249	1279
Asch Stadt . .	1265	1295

In den Frachtsätzen ist die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.

München, den 27. Februar 1917. (368)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafen-Verkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 ist bei den Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) der Lokalbahn A. G. München das Verweisungszeichen „Zu" nachzutragen.

Gleichzeitig werden die Frachtsätze der Station Tettnang im Ausnahmetarif 23 für frisches Obst usw., und für Weingarten im Ausnahmetarif S 5 für Eisen um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Hannover, den 27. Februar 1917. (369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Mai 1917 ab erhalten die württembergischen Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) den Vermerk „Zu".

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. Februar 1917. (370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweizer. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Vom 1. März 1917 an werden in der Ziffer 2 der Bestimmungen des gemeinsamen schweizer. Ausnahmetarifs Nr. 18 für Holz und Torf die Worte „Holz auch gedämpft, oder getränkt oder sonst chemisch behandelt" ersetzt durch: „Holz ausgenommen gedämpftes, getränktes oder sonst chemisch behandeltes".

Karlsruhe, den 21. Februar 1917. (334)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Mai 1917 ab werden die im Ausnahmetarif 7 (Eisenerz usw.) des Tarifheftes 4 von Laucherthal vorgesehenen Frachtsätze um je 3 ₰ erhöht.

Ferner werden vom gleichen Tage ab die Entfernungen von Eichtersheim im Tarifhefte 1 geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 26. Februar 1917. (366)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände. Verbandsgütertarif Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 wird die Tarifstelle „Muscheln und Muschelnsetzlinge" auf S. 80 des Verbandstarifs Teil I B wie folgt geändert:

„Muscheln in der Schale, auch gekocht, und Muschelnsetzlinge . . . . usw. (wie bisher).

Cöln, den 27. Februar 1917. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Überfuhrgebühren in Eger.

Vom 1. Mai 1917 an werden für die Überführung von Sendungen innerhalb des Gemeinschaftsbahnhofes Eger und zwar zwischen Eger Sächs. Bf., Eger Bayer. Bf., Eger österr. Staatsbf. und Eger Buschtěhrader Bf. folgende Gebühren erhoben:

für je angefangene 100 kg 13 h = 9 Pf.,
Mindestgebühr für jede Frachtbriefsendung 60 h = 34 Pf.,
Höchstgebühr für eine Wagenladung 6 Kr. 50 h = 4 M 25 ₰.

Dresden, 27. Februar 1917. (372)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1, 3 und 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Frachtsätze für Wagenladungen einschließlich der Ausnahmetarife um 2 Cts. für 100 kg erhöht. Für einzelne württembergische Stationen bestehen Ausnahmen; näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, den 26. Februar 1917. (373)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Kerkerbachbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 treten im Wechsel- und Binnen-Güterverkehr mit Stationen der Kerkerbachbahn Zuschläge von 1 bis 10 ₰ für 100 kg ein. Näheres durch die Dienststellen.

Kerkerbach, 24. Februar 1917. (362)
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai 1917 ab treten im Verkehr mit Station Ratzeburg Stadt der Ratzeburger Kleinbahn infolge Einrechnung eines Satzes für Expreßgut von 0,10 *M* (statt 0,02 *M*) für die Kleinbahnstrecke und Einrechnung eines Entfernungszuschlages für Gepäck von 50 km entsprechende Erhöhungen der Expreßgut- und der Gepäckfrachtsätze ein.

Weiter kommen vom gleichen Tage ab im Verkehr mit Bodenbach, Reichenberg und Tetschen infolge Erhöhung der österreichischen Fahrkartensteuer und Einführung einer österreichischen Gepäcksteuer erhöhte Preise zur Einführung.

Schwerin, den 26. Februar 1917. (364)
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost- und mitteldeutsch-schweiz. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck treten mit Ablauf des 30. April d. J. außer Kraft. Ob zum 1. Mai d. J. oder einem späteren Tage neue Tarife herausgegeben werden, wird noch bekannt gegeben.

Erfurt, den 26. Februar 1917. (361)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kerkerbachbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 wird Nachtrag 1 zum Binnentarif für die Beförderung von Personen usw. vom 15. September 1910 ausgegeben. Dadurch treten Erhöhungen ein, die für Fahrkarten 2. Klasse bis 75 ₰ und für Fahrkarten 3. Klasse bis 35 ₰ betragen.

Kerkerbach, 24. Februar 1917. (363)
Der Vorstand.

5. Verdingungen.

a) Handdurchschläge, Hämmer, Meißel, Handlampen für Schlosser, Vorhängeschlösser, Ölspritzen, Lokomotivwinden, Zirkel, Schraubzwingen, Laternenstützen, Eimer für Lokomotiven, Kohlenschaufeln, Schlackenschaufeln, Oberwagenscheiben, Schlußscheiben, verschiedene Schraubenschlüssel, Vierkant- und Dreikantschlüssel, Schmierhaken, Holzhämmer, Glaserdiamanten, stählerne Winkel,

b) Stemmeisen, Hohleisen, verschiedene Holzbohrer, verschiedene Bohrer für Metall, Gewindeschneidebohrer, Hobel, Hobeleisen, Sägeblätter für Metall, Hohlschaber

sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 *M* zu a) und 60 ₰ zu b) in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **27. März 1917, vormittags 10 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. April 1917. (367)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1917 und zwar:

14 700 Stück Zinkpole, 29 800 kg Kupfervitriol, 5450 kg Bittersalz, 303 000 Rollen Papierstreifen.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 13. März 1917, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt uns Zentralbüro gegen 70 Pf. bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 2. März 1917.

Hannover, 26. Februar 1917. (38[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Weichensteller

für Güterdienst und Fahrdienstleitung werden eingestellt. Gehaltsansprüche mit Zeugnisabschriften sind zu richten an den Unterzeichneten. (37[illegible])

Brandenburg a. H., 28. Februar 1917.
Der Betriebsdirektor
der Brandenburgischen Städtebahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 19. 7. März 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Offene Güterwagen mit Selbstentladeeinrichtung.

(Schluß aus Nr. 18.)

Bei der Beförderung der Selbstentlader ergeben sich [i]n Vergleich zu den gewöhnlichen 15- und 20-t-Wagen fol[g]ende Verhältnisse:

Ein Güterzug darf nach der Bau- und Betriebsordnung für [d]ie Eisenbahnen Deutschlands höchstens 120 Achsen stark [s]ein; abzüglich des zweiachsigen Packwagens können deshalb [i]n einem solchen Zuge 59 zweiachsige Güterwagen befördert [w]erden. Die Nutzlast würde hiernach betragen:

a) bei der Verwendung gewöhnlicher 2-achsiger 15-t-Wagen 118/2 = 59 × 15 = 885 t
b) bei der Verwendung gewöhnlicher 2-achsiger 20-t-Wagen 118/2 = 59 × 20 = 1180 t
c) bei der Verwendung 2-achsiger Selbstentlader 118/2 = 59 × 20 = 1180 t
d) bei der Verwendung 3-achsiger 25-t-Selbsentlader 118/3=39,3 × 25=982,5 t
e) bei der Verwendung 4-achsiger 37,5-t-Selbstentlader 118/4=29,5 × 37,5=1106,25 t.

Bei dem sehr hohen Eigengewicht der 3- und 4-achsigen [S]elbstentlader ist die Nutzlast bei der Verwendung solcher [W]agen demnach nicht so hoch wie bei der Verwendung ge[w]öhnlicher 20-t-Wagen; es liegt dies aber daran, daß die 3- [u]nd 4-achsigen Selbstentlader für ein Ladegewicht von 30 bzw. [4]0 t gebaut sind. Dieses Ladegewicht darf jedoch aus den [m]ehrerwähnten Gründen (Überschreitung des höchst zulässi[g]en Raddrucks) nicht voll ausgenutzt werden.

Nimmt man nun die höchste Leistungsfähigkeit einer Güter[zu]glokomotive unter Berücksichtigung der Neigungsverhält[n]isse mit 1200 t an, so ergeben sich im Vergleich zu den ge[w]öhnlichen Normalwagen folgende Verhältnisse:

Es beträgt das Gesamtgewicht (Eigengewicht + Lade[ge]wicht)

a) bei einem gewöhnlichen 15-t-Wagen 7,9*) + 15 = 22,9 t.
b) bei einem gewöhnlichen 20-t-Wagen 8,4**) + 20 = 28,4 t.
c) bei einem Selbstentlader mit 20 t Ladegewicht 10,0 + 20 = 30,0 t.
d) bei einem Selbstentlader mit 25 t Ladegewicht 14,3 + 25 = 39,3 t.
e) bei einem Selbstentlader mit 37,5 t Ladegewicht 24,8 + 37,5 = 62,3 t.

Die Lokomotive kann daher befördern:

a) 1200 — 10 (Packwagen) = 1190 : 22,9 = 52 gewöhnliche 15-t-Wagen.
b) 1190 : 28,4 = 42 gewöhnliche 20-t-Wagen.
c) 1190 : 30 = 39,7 Selbstentlader mit je 20 t Ladegewicht.
d) 1190 : 39,3 = 30,2 Selbstentlader mit je 25 t Ladegewicht.
e) 1190 : 62,3 = 19,1 Selbstentlader mit je 37,5 t Ladegewicht.

Die Nutzlast beträgt dann im Falle:

a) 52 × 15 = 780 t
b) 42 × 20 = 840 t
c) 39,7 × 20 = 794 t
d) 30,2 × 25 = 755 t
e) 19,1 × 37,5 = 716,25 t.

Es zeigt sich also in beiden Gegenüberstellungen für die Eisenbahn die wirtschaftliche Überlegenheit der gewöhnlichen 20-t-Wagen (Normalwagen) des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes.

Bei der Zugförderung bestimmt sich die Zahl der erforderlichen Bremser nach der Höhe der vorgeschriebenen Bremsprozente. Nimmt man nun an, daß bei dem vorstehenden Beispiel — die Lokomotive soll 1200 t befördern — von 100 Achsen 14 gebremst sein müssen, so sind erforderlich im Falle:

a) 52 gewöhnliche 15-t-Wagen 14,56 gebremste Achsen = 8 Bremser.
b) 42 gewöhnliche 20-t-Wagen 11,76 gebremste Achsen = 6 Bremser.
c) 39,7 Selbstentlader — zweiachsig — (20 t) 11,12 gebremste Achsen = 6 Bremser.
d) 30,2 Selbstentlader — dreiachsig — (25 t) 12,68 gebremste Achsen = 5 Bremser.
e) 19,1 Selbstentlader — vierachsig — (37,5 t) 10,69 gebremste Achsen = 3 Bremser.

*) Durchschnitt zwischen Bremswagen 8,46 t und bremslosem [W]agen 7,47 t = 7,9 t nach den Wagenparkverzeichnissen des [V]ereins D. E.-V.

**) Durchschnitt zwischen Bremswagen 8,45 t und bremslosem [W]agen 8,3 t = 8,4 t nach den Wagenparkverzeichnissen des [V]ereins D. E.-V.

Hier ergibt sich eine wesentliche Ersparnis an Bremsern bei den mehr als zweiachsigen Wagen. Sind nun — wie dies bereits vielfach der Fall ist — die Selbstentlader mit Luftdruckbremse versehen, so sind bei der Beförderung dieser Wagen in eigens für sie eingerichteten Zügen Bremser überhaupt nicht erforderlich. Es wäre jedoch durchaus falsch, die hierdurch eintretende Personalersparnis als Vorteil der Selbstentlader zu veranschlagen. Dieser Vorteil ist nicht im Wesen des Selbstentladers begründet; er läßt sich vielmehr auch bei den gewöhnlichen Wagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes erzielen, wenn man diese mit der gleichen Bremse ausrüsten würde.

Bei der Verschiebung der Selbstentlader lassen sich Vorteile gegenüber den gewöhnlichen 15- und 20-t-Wagen, die dem Wesen des Selbstentladers entspringen, auch nicht erzielen. Es darf zum Beispiel zugunsten des Selbstentladers nicht behauptet werden, die Verschiebekosten für 10 Selbstentlader mit je 40 t Ladegewicht seien geringer, als die Verschiebekosten für 20 gewöhnliche Normalwagen mit je 20 t Ladegewicht, die die gleiche Nutzlast haben. An sich ist es natürlich richtig, daß die Verschiebekosten im ersteren Falle geringer sind; der in diesem Vergleichsfalle zugunsten der Selbstentlader zu erzielende Vorteil ist aber nicht im Wesen des Selbstentladers, sondern lediglich in seinem hohen Ladegewicht begründet. Gibt man letzteres auch dem gewöhnlichen Normalwagen, was technisch sehr wohl möglich wäre, so entfällt dieser Vorteil bei den Selbstentladern.

Hinsichtlich der entstehenden Ausbesserungskosten stellen sich die Verhältnisse in den Vergleichsfällen wie folgt:

Zur täglichen Beförderung von 4800 t Eisenstein von lothringischen Gruben nach den Saarhütten in geschlossenen Zügen sind beispielsweise erforderlich 36 vierachsige Selbstentlader mit je 37,5 t Ladegewicht und 39 dreiachsige Selbstentlader mit je 25 t Ladegewicht; das Gesamtladegewicht dieser Wagen beträgt 2325 t. Bei ausschließlicher Verwendung von vierachsigen 37,5-t-Wagen würden zur Beförderung von täglich 4800 t unter gleichen Voraussetzungen nur 2325 : 37,5 = 62 Selbstentlader erforderlich sein. Würden zur Beförderung von 4800 t Eisenstein in den betreffenden Stationsverbindungen gewöhnliche 15- oder 20-t-Wagen verwendet, so ließe sich unter der Voraussetzung, daß auch diese Wagen in besonderen geschlossenen Zügen befördert würden, in vier Tagen höchstens ein dreimaliger Umlauf erzielen (die Beförderungsdauer wäre bei geschlossener Beförderung in diesem Falle die gleiche, wie bei den Selbstentladern, nur müßten die Ladefristen auf den Versand- und Empfangsstationen auf je 6 Stunden erweitert werden). Es würden alsdann befördern 320 gewöhnliche offene 20-t-Wagen in 4 Tagen $320 \times 3 \times 20 = 19\,200$ t oder täglich 4800 t, d. i. die gleiche Menge wie bei den oben angegebenen 36 Selbstentladern mit je 37,5 t Ladegewicht und 39 Selbstentladern mit je 25 t Ladegewicht. Bei Verwendung von gewöhnlichen 15-t-Wagen wären unter den gleichen Voraussetzungen 431 Wagen erforderlich. Ein vierachsiger Selbstentlader ersetzt demnach 320 : 62 = rd. 5 gewöhnliche 20-t-Wagen oder 431 : 62 = rd. 7 gewöhnliche 15-t-Wagen. Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten für einen Güterwagen ziffernmäßig anzugeben, wird kaum möglich sein. Es kann jedoch ohne weiteres behauptet werden, daß 62 Wagen nicht annähernd so viel Unterhaltungskosten verursachen wie 320 bzw. 431 in dem gleichen Verkehr beschäftigte Wagen, da bei der Beschädigungsgefahr das Ladegewicht der Wagen an sich keine Rolle spielt; die Höhe der Unterhaltungskosten bestimmt sich in dem obigen Vergleichsfalle vielmehr nach der Anzahl der in dem betreffenden Verkehr beschäftigten Wagen (die Auswechselung eines gebrochenen Puffers z. B. verursacht in beiden Fällen — Selbstentlader oder gewöhnliche Wagen — die gleichen Kosten), so daß also der Schluß zulässig ist, daß in dem obigen Vergleichsfalle die Unterhaltungskosten der 320 gewöhnlichen 20-t-Wagen und der 431 gewöhnlichen 15-t-Wagen etwa 5 bzw. 7 mal so hoch sind wie bei den 62 Selbstentladern. E besondere Beschädigungsgefahr besteht für die Sel entlader an sich nicht, es kann vielmehr angenommen wer daß die Wagen bei ihrer geregelten Beförderung, die eine handlung auf Verschiebebahnhöfen und namentlich auf laufbergen überhaupt entbehrlich macht, viel weniger der fahr der Beschädigung ausgesetzt sind, als gewöhnliche f zügige Wagen. Hier muß in dem Vergleichsfalle allerdi auch wieder zugunsten der gewöhnlichen Wagen angenom werden, daß ihre Beförderung eine in der gleichen We wie bei den Selbstentladern, geregelte ist (Beförderung in schlossenen Zügen), so daß also auch bei ihnen die Besch gungsgefahr geringer sein würde, als bei gleichart Wagen, die freizügig verwendet werden. Der beschleun Umlauf der Selbstentlader erhöht allerdings die Gefahr il Beschädigung; bei dem Vergleich mit den gewöhnlic Wagen muß jedoch — um zu keinem Trugschluß zu komm — auch berücksichtigt werden, daß deren Umlauf infolge il vergleichsweise angenommenen Beförderung in geschlosse Zügen (in vier Tagen drei volle Umläufe) ein wesent schnellerer ist, als der der gewöhnlichen 15- und 20-t-Wag die im öffentlichen Verkehr freizügig verwendet werden

Zusammenfassung.

Nach vorstehenden Ausführungen komme ich zu folgend Ergebnis:

Als Vorteil der Selbstentlader bleibt lediglich deren Sel entlademöglichkeit und der hiermit zusammenhänge raschere Wagenumschlag übrig. Der Selbstentlader mit m lichst hohem Ladegewicht ist zweckmäßig für die regelmäß Beförderung von Massengütern (Schüttgütern) in bestimm Verkehrsverbindungen, bei denen der Vorteil des Wagens schnelle Entlademöglichkeit — in einem gewissen Zei schnitt möglichst oft in die Erscheinung treten kann; können hierbei naturgemäß nur kürzere Entfernungen — e bis zu 100 km — in Frage kommen. In allen geeigneten V kehrsverbindungen wird sich dann innerhalb 24 Stunden m destens ein voller Umlauf erzielen lassen. Voraussetzung die zweckmäßige Verwendung des Selbstentladers ist desh zunächst das Vorhandensein eines ausreichenden und re mäßigen Massenversandes auf solch kurze Entfernungen zwar möglichst von demselben Versender an denselben E fänger; solche Verkehrsverhältnisse sind allerdings auf d schen Eisenbahnen nicht sehr häufig zu finden. Die w schaftliche Überlegenheit der Selbstentlader tritt für Eisenbahnverwaltung nur dann besonders in die Erscheinu wenn diese täglichen Beförderungsmengen zwischen zwei e stimmten Stationen — in einer Entfernung von etwa 100 n — so erheblich sind, daß sich die Beförderung der Wagen besonders für sie geeigneten geschlossenen Zügen lo Müssen dagegen die Wagen wegen ungenügender Beföre rungsmengen auf die gewöhnlichen Güterzüge des öff lichen Verkehrs verwiesen werden, so müssen die Aufenth auf den Be- und Entladestationen aus betrieblichen Grün (Fahrplanlage) so erheblich ausgedehnt werden, daß der V teil, den die Eisenbahnverwaltung aus dem raschen U schlag der Wagen erzielen könnte, fast wieder verschwin

Selbstentlader mit nur 20 t Ladegewicht bieten an sich Eisenbahnverwaltung gegenüber den jetzt schon erheblicher Anzahl im Park des Deutschen Staatsbahnwag verbandes vorhandenen gewöhnlichen 20-t-Wagen nur unbe tende Vorteile; ihr Eigengewicht — die tote Last — größer, auch sind ihre Beschaffungskosten höher, als bei gewöhnlichen 20-t-Wagen. Zweckmäßiger sind die Sel entlader mit höherer Tragkraft (etwa 30, 35 oder 40 t), denen die tote Last mit der Steigerung des Ladegewi erheblich abnimmt; diese Wagen müssen dann allerdings wegen des Raddrucks — mehr als zwei Achsen haben.

Den Hauptvorteil aus der Verwendung der Selbstentla ziehen die Empfänger; ihnen sollte man deshalb die e

ffung dieser Wagen und deren Einstellung als **Privaterwagen** allgemein in solchen **Verkehrsverdungen zugestehen, für die sich die Beaffung bahneigener Selbstentlader aus enbahnbetrieblichen Gründen nicht empilt.** Die Einstellung von Privatselbstentladern müßte ie oben angegebenen Voraussetzungen geknüpft werden, t solche Wagen nicht für die Beförderung von Massenn auf weite Entfernungen eingestellt würden, bei denen Eisenbahnverwaltung mit erheblichen Leerläufen für die beförderung der leeren Wagen belastet würde. Unter Umständen muß der Privatselbstentlader imstande sein, r Verkehrsverbindung, für die er eingestellt werden soll, halb 24 Stunden einen vollen Umlauf zurückzulegen; ob möglich ist, muß vor Abschluß des Wageneinstellungsvertrages geprüft werden. In diesem Falle könnte dann auch für geringere regelmäßige Beförderungsmengen die Beförderung der Wagen in gewöhnlichen Zügen des öffentlichen Verkehrs zugelassen werden; (im Siegerlande werden übrigens **Privat**selbstentlader in bestimmten Verkehrsverbindungen bereits vereinzelt verwendet). Die Industrie ist auch schon öfter wegen Zulassung von Privatselbstentladern bei der Eisenbahnverwaltung vorstellig geworden — ein Beweis, daß sie die Kosten für die Beschaffung der Wagen nicht scheut; veranlaßt wird sie hierzu einerseits durch die außerordentlichen Vorteile, die ihr aus der Verwendung solcher Wagen erwachsen und anderseits durch die Zurückhaltung, die sich die Eisenbahnverwaltung begreiflicherweise bei der Vorhaltung von bahneigenen Selbstentladern auferlegen muß.

Anweisungen der Empfänger.

t 1. Januar d. J. ist bekanntlich die Erteilung der Anweien des Empfängers, die bis dahin nur durch eisenbahntliche Bestimmungen (§ 38 der Allgemeinen Abfertigungshriften, Teil II) zugelassen waren, durch den Tarif get und gleichzeitig für die Ausführung dieser Anweisuneine Gebühr von 50 Pf. bei Stückgut und 3 ℳ bei Wagengen eingeführt worden.

Hinsicht auf die **Art** der zugelassenen Anweisungen hat gegenüber dem früheren Zustande nichts geändert. Eine ntliche Änderung ist aber doch zu verzeichnen. Bisher die Adresse des Frachtbriefes in dem Falle, daß mit dem auch der Frachtbrief an den Dritten auszuhändigen war, lessen Namen zu berichtigen; diese darf jetzt nicht mehr dert werden, der Frachtbrief ist vielmehr jetzt ohne deine Angabenänderung nur mit einem der Anweisung rechenden Vermerke zu versehen, der in der Regel in palte „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen usw.“ tzen sein wird. Dieses Verfahren stellt sich aber als ein bedenkliches und folgenschweres heraus. Aus dem Annämlich, daß der Name des die Anweisung erteilenden tbriefempfängers nicht geändert wird und nur aus dem derer Stelle stehenden Vermerke zu ersehen ist, daß der tbrief und das Gut an eine dritte Person auszuliefern werden mit Sicherheit nicht wenige Fehlauslieferungen en in der Frachtbriefadresse genannten Empfänger sich ben, wenn der die Anweisung wiedergebende Vermerk über wird. Und das kann und wird namentlich bei größeren Abgungsstellen, bei denen die Abwicklung der einzelnen Täiten bei der Behandlung des Frachtbriefes in mehreren len liegt, wobei eine gewisse Schablonenmäßigkeit Platz t, sehr leicht vorkommen. Es wird demgemäß der tbriefempfänger anstatt des Dritten vom Eingang des s benachrichtigt, oder der Frachtbrief durch den Schalterten in ein falsches Verteilungsfach eingeschoben, oder der tbrief dem Empfänger zur Einlösung angeboten oder Frachtbrief und Gut diesem durch den bahnamtlichen uhrunternehmer zugestellt werden, weil die Rollkutscher Vermerk noch leichter als die Eisenbahnbediensteten über werden. Das angeordnete Unterstreichen des Vermerks Rotstift vermag seine Beachtung nicht unbedingt zu ergen, läßt ihn nicht so augenfällig erscheinen, daß er im ge oder einförmigen Gange der Geschäfte und von Beteten, die mit weniger Verantwortlichkeitsgefühl und cht ausgestattet sind (man denke an die aus Kriegsanlaß zahlreich eingestellten Aushilfspersonen) nicht übersehen werden könnte.

Es möchte deshalb ernstlich erwogen werden, ob nicht das frühere Verfahren der Abänderung der Frachtbriefadresse, das alle die erwähnten Versehen ausschließt, wieder eingeführt werden könnte. Der etwaige Einwand, daß, weil die Anweisung des Empfängers einflußlos auf den Frachtvertrag sei, in dessen Sinne also als Empfänger nur der im Frachtbrief genannte gelte und deshalb die Frachtbriefadresse auch nicht auf den Dritten abgeändert werden könnte, mag streng formell zutreffend sein. Hat sich aber das frühere Verfahren nicht an ihm gestoßen, so muß man meinen, daß zur größeren Sicherheit bei der Ausführung der Anweisungen auch künftig eine gleiche Handhabung wieder Platz greifen könnte. Der rechtlichen Bedenken und Folgen werden die Eisenbahnverwaltungen gegebenenfalls wohl Herr zu werden verstehen.

Bei dieser Gelegenheit sei noch auf etwas anderes aufmerksam gemacht. Der Fall 1 der zulässigen Anweisungen, nämlich den Frachtbrief unter Einziehung der Fracht und der sonstigen Gebühren an den Dritten auszuliefern, deckt sich sachlich mit den gemäß § 78 (²) EVO. und § 34 ¹⁴ AAV. II erteilbaren Vollmachten. Die Empfänger können demnach die Anweisungsgebühr dadurch umgehen, daß sie der Anweisung die Gestalt einer Vollmacht geben. Es erhebt sich die Frage, ob gegen ein solches Verfahren irgendein Einspruch erhoben werden kann. Hinsichtlich der am Bestimmungsorte wohnenden Empfänger dürfte dies gemäß § 78 (²) EVO. nach dem Dafürhalten des Verfassers nicht der Fall sein. Eine andere Meinung dagegen kann man dann vertreten, wenn der Empfänger nicht am Bestimmungsorte, sondern auswärts wohnt. Denn alsdann besteht für ihn nach der angezogenen Bestimmung gar keine praktische Möglichkeit, sich die Güter von der Eisenbahn zuführen zu lassen oder sie selbst oder durch andere Personen für sich abholen zu lassen. Ist dies aber nicht der Fall, dann könnte man ihm in enger Auslegung der Bestimmung auch das Recht versagen, andere ein für allemal oder für den einzelnen Fall mit der Empfangnahme der für ihn auf auswärtigen Stationen eingehenden Güter zu **bevollmächtigen**, ihn vielmehr auf den Weg der **Anweisungsverteilung** verweisen. Vielleicht findet sich eine berufene Feder, die zu dieser Frage einmal Stellung nimmt und sie klärt.

Dresden. M. Hultsch.

60 Jahre Norddeutscher Lloyd.

 20. Februar d. J. konnte der Norddeutsche Lloyd in nen auf sein sechzigjähriges Bestehen zurückblicken. Das antene Jubiläum der weltbekannten Schiffahrtsgesellt fällt in die Zeit des großen Völkerringens, das beseit dreißig Monaten die gesamte Welt erschüttert. Aus m Grunde war an Feierlichkeiten nicht zu denken, aber wird an dem für den Norddeutschen Lloyd so bedeusvollen Tage nicht vorübergehen können, ohne wenigseiner Verdienste um die Entwicklung der deutschen fahrt zu gedenken. Um so mehr, als der Norddeutsche d es war, der kurz nach seiner Gründung mit der Jungahrt seines ersten Dampfers „Bremen“ nach Neuyork Ring sprengte, den England damals mit seiner Schifffahrt um den Erdball gelegt hatte. Und es war doch auch die Bremer Reederei, die den deutschen Schiffsbau von englischer Vormundschaft befreit und die deutschen Werften zu hohem Ansehen gebracht hat. Man vergleiche nur die früher auf englischen Werften erbauten Lloyddampfer mit den im eigenen Lande erbauten Prachtschiffen des Norddeutschen Lloyd. Die Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie“, „Kaiser Wilhelm II.“ und „Kronprinz Wilhelm“ verkörpern den riesigen Aufschwung, den das großzügige Bremer Schiffahrtsunternehmen und die deutsche Schiffbauindustrie unter der Initiative und Tatkraft des Norddeutschen Lloyd genommen haben. Mit freudigem Stolz gedenkt man des ersten Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd „Kaiser

Wilhelm der Große", der den Briten das blaue Band des Ozeans entriß und damit der deutschen Schiffahrt den Weg für eine neue Epoche bahnte.

Als der Krieg ausbrach, hatte die Lloydflagge im Verein mit der Bremer Flagge und den schwarz-weiß-roten Farben fast seit sechs Jahrzehnten auf allen Hochstraßen und Beiwegen der Weltneere geweht. In allen Welthäfen waren die stolzen Lloydschiffe eine wohlbekannte und geachtete Erscheinung geworden. Das Versprechen des Begründers des Norddeutschen Lloyd, Konsul H. H. Meier, das dieser beim Festmahl nach der Probefahrt des ersten Lloyddampfers „Bremen" gab: „In unserem Wappen sehen Sie unseren Wahlspruch: In dem Anker halten wir die Hoffnung fest, daß der Schlüssel uns die Verkehrswege eröffnen werde, die wir mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen", ist erfüllt worden. Deutsche Manneskraft, Ausdauer und Treue haben den Norddeutschen Lloyd in die Höhe gebracht, so daß er am 20. Februar 1917 mit Stolz auf seine Geschichte zurückblicken konnte. Am 19. Juni 1858 eröffnete der Norddeutsche Lloyd mit dem Dampfer „Bremen" und nur einem Kajütreisenden seinen überseeischen Betrieb; 56 Jahre später, beim Kriegsausbruch, umfaßte die Lloydflotte einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe 102 Seedampfer, 40 Küstendampfer, 68 Flußdampfer und Barkassen, 1 Schulschiff sowie 283 Leichterfahrzeuge und Kohlenprähme mit einem Raumgehalt von insgesamt 982 951 Brutto-Registertonnen, außerdem 17 besondere Fahrzeuge wie Getreide-Elevatoren, Aschprähme usw. Und noch in der Zeit vom Januar bis Juli 1914 beförderte der Norddeutsche Lloyd 376 793 Personen; im ganzen Vorjahre 1913 662 385 Personen.

Die sechzigjährige Geschichte des Norddeutschen Lloyd, die einzelnen Epochen und Errungenschaften unter den Direktoren Crüsemann, Stockmeyer und Peters (1857 bis 1877), J. G. Lohmann (1877—1892), Generaldirektor Dr. Wiegand (1892—1909) und der fünf Friedensjahre unter Generaldirektor Heineken (seit 1909) kann nicht in einem kurzen Artikel wiedergegeben werden. Es sei daher zum diamantenen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd in großen Zügen nur auf seine Tätigkeit während des Krieges hingewiesen.

Der Ausbruch des Krieges legte den gesamten überseeisch Verkehr des Norddeutschen Lloyd lahm. Die verfügbar Schiffe wurden dem Reich als Hilfskreuzer, Begleitschif Lazarettschiffe oder für andere Marinezwecke zur Verf gung gestellt. Von den gegen 25 000 Köpfe zählenden A gestellten und Arbeitern stehen zurzeit etwa 6000 Person unter den Fahnen und im Marinedienst. Für diese seine A gestellten und Arbeiter und deren Angehörigen richtete d Norddeutsche Lloyd sofort eine Kriegsfürsorge ein, die d Kriegsgehälter, -Gagen und -Löhne regelte. Außerdem wur eine Kriegsfürsorge in Bremerhaven ins Leben gerufen, w Nähstube, Kriegsfürsorgeküche, Säuglingsfürsorge, Stric abende usw. Daneben entstand eine Lloydfrauenhilfe Bremen. Von vornherein war der Norddeutsche Lloyd au darauf bedacht, die Tätigkeit des Roten Kreuzes zu förde indem er diesem einen Teil seiner Anlagen usw. zur frei Verfügung stellte.

Die erfolgreiche Tätigkeit der Lloydschiffe als Hilfskre zer der Kaiserlichen Marine dürfte noch in aller Erinneru sein. Erwähnt seien nur die Namen „Kaiser Wilhelm d Große", „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel Friedrich Auch ein Lloyddampfer, die „Choising" war es, der d Reste der Emdenbesatzung von Niederländisch-Indien na Hodeida in Sicherheit brachte. Die kühne Fahrt des Gol schiffes „Kronprinzessin Cecilie" versetzte im August 19 die ganze Welt in Spannung. Wohl hat der Norddeutsc Lloyd auch Verluste zu beklagen; niemand kann heute d Schicksal der von unseren Feinden beschlagnahmten, als gu Prise erklärten und teilweise in Betrieb gestellten Lloy dampfer voraussagen. Demgegenüber ist der Norddeutsc Lloyd im Schiffsneubau aber auch während des Krieges nic untätig gewesen, denn seit August 1914 wurden bereits 10 ne Dampfer mit einem Raumgehalt von zusammen über 70 0 Brutto-Registertonnen fertiggestellt und abgeliefert, währe sich am Tage des sechzigjährigen Bestehens der Brem Reederei noch acht andere Dampfer (darunter die Dampf „Columbus" und „Hindenburg" von je 35 000 Brutto-Regist tonnen) mit einem Raumgehalt von insgesamt 136 000 Brut Registertonnen im Bau befanden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der Reichstagsrede des Staatssekretärs des Reichsschatzamts.** Staatsminister Graf von Roedern sagte in der bereits in Nr. 17 d. Z. kurz erwähnten Rede über die neuen Steuern nach dem Bericht des Reichsanzeigers u. a. folgendes: . . . „Die Verkehrssteuer soll uns neu 300 Millionen Mark, mit der bisherigen Belastung durch den Frachturkundenstempel etwa einen Gesamtertrag aus dem Verkehr von 400 Millionen Mark bringen. — Die Vorlage erfolgt heute, und ich bitte um die Erlaubnis, meine Herren, auch im Rahmen dieser Gesamtbesprechung auf diese Steuer eingehen zu dürfen. Ich nehme an, daß es Ihnen von einem gewissen Wert sein wird, dieses Steuerprogramm zusammen zu übersehen. . .

Ein Grund, mit dieser Steuer schon jetzt an Sie heranzutreten, ist neulich in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses angeführt worden. Es ist der, daß die Staatsbahnverwaltungen nach diesem Kriege auf weiten Gebieten an eine Revision ihrer Tarife werden herantreten müssen, und da ist es für ihre künftige Tarifpolitik, für ihre ganze Einstellung in die neue Friedenswirtschaft nicht ohne Bedeutung, wenn sie jetzt schon klar sehen können, welche Belastung ihnen auch zugunsten des Reichs zugemutet wird. Die Staatsbahnverwaltungen waren sich klar darüber, daß bei der endgültigen Finanzreform an dieser Steuerquelle für das Reich nicht würde vorbeigegangen werden können. — Ich kann darauf hinweisen, daß wir es nicht allein sind, die diese Steuerquelle während des Krieges vorschlagen. Ungarn hat während des Krieges einen 30 %igen Zuschlag zu seinen Tarifen in Aussicht genommen, in Österreich sind ähnliche Zuschläge bereits eingeführt, Italien wird einen 5%igen Zuschlag und außerdem einen Stempel erheben, Rußland hat 25 % auf die Personenfahrkarte aufgeschlagen, und auch England hat eine erhebliche Erhöhung der Fahrkartensteuer vorgenommen." — Über die beabsichtigten Sätze äußerte sich der Staatssekretär dahin: „Unter Aufrechterhaltung des Frachturkundenstempels soll eine Besteuerung von 7 % des Frachtbetrages bei sämtlichen Frachten vorgeschlagen werden. Der Frachtstempel soll neben dieser Besteuerung erhalten bleiben, weil er auf weitere Entfernungen ausgleichend wirkt. Es war die Frage zu beantworten, ob neben einer Heranziehung der Gütertarife der Staatsbahnen auch eine Heranziehung der Schiffsfrachten erfolgen solle. Die Heranziehung wird für die Tonne und absolut selbstverstä lich viel geringer sein und wirken als bei der Eisenba aber aus Wettbewerbrücksichten glauben wir bei einer d artigen Belastung doch auch nicht an der Heranziehung dies Steuerobjekts vorbeigehen zu können. — Der wenig belieb Personenfahrkartenstempel soll nach dem Ihnen heute gehenden Vorschlag abgelöst werden durch eine Besteueru sämtlicher Fahrkarten in prozentualer Form, gestaffelt v 10 bis 16 %, für alle Klassen — für die vierte Klasse 10, für die dritte Klasse 12%, für die zweite Klasse 14 % u für die erste Klasse 16% — und für alle Entfernungen. Fr gelassen werden sollen die Arbeiter-, Schüler- und Milit fahrkarten. Bei dieser Sachlage war es nicht zu umgeh auch die Straßenbahnen hier mit einzubeziehen. Auf we Entfernungen bilden die Straßenbahnen in bevölkerten g genden Konkurrenzlinien für die Staatsbahnen. Sie bild aber nicht nur Konkurrenzlinien; die Übergänge zwischen d Staatsbahnen, den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und d Vollbahnen sind materiell flüssig. Wir würden die Gren außerordentlich schwer ziehen können, wenn wir e Straßenbahnen bei einer Heranziehung des gesamten V kehrs freilassen wollten. Wir sind uns auch bei d Straßenbahnen bewußt, daß nach dem Kriege eine Tar änderung kommen wird, und ich glaube, in diese Tarifän rung wird die Steuer sich verhältnismäßig leicht hine rechnen lassen und auch nicht allzuhohe Steigerungen geben, wenn wir eine Zwischenmünze schaffen. Ic Schaffung dieser Zwischenmünze möchte ich für die Zeit n Aussicht stellen, wo unsere Münzen für eine derartige A gabe wieder leistungsfähig sind." . . .

— **Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.** Auf der Tagesordnu für die am 14. d. M. in Magdeburg stattfindende 56. Sitzu des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahnrats Mag burg stehen neben Geschäftsordnungsangelegenheiten n Gütertarifangelegenheiten und zwar Vorlagen der König chen Eisenbahndirektion, in denen der Bezirkseisenbahn um gutachtliche Äußerung ersucht wird. A. 1) ob der A nahmetarif 3 e für Steinsalz von den nord-, mittel- und w deutschen Steinsalzversandstationen nach westdeutschen d südwestdeutschen Verbrauchsorten bei gleichzeitiger Einfü rung der Entladevorschrift für die Empfangsstationen f Steinsalz zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zweck zu beschränken, im übrigen beizubehalten ist; 2) ob der A nahmetarif 3 f für Steinsalz von den vorbezeichneten Versa

stationen nach den im Tarif angegebenen Empfangsstationen in Ost- und Westpreußen und nach schlesisch-österreichischen Grenzstationen sowie nach Merzdorf und Oderberg Ort aufzuheben, nach den Stationen Klausaschacht, Idaweiche, Königshütte (Oberschlesien) und Saarau dagegen vorläufig beizubehalten ist; 3) ob der Ausnahmetarif S 10 für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts vorläufig aufzuheben ist. B. ob die Ausnahmetarife S 8 b und S 8 c für Blei und Zink usw. aufgehoben werden können; C. ob der Aufhebung der Ausnahmetarife 22 und 22 a (für Holzstoff, Holzzellstoff und Strohstoff) Bedenken entgegenstehen.

— **Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahn.** Die „Schles. Ztg." schreibt: Die Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnstrecken hat wieder einen wesentlichen Fortschritt gemacht. Die Strecke von Königszelt bis Freiburg ist soeben für die elektrische Zugförderung fertig ausgebaut worden, und auch dieses Teilstück der Strecke befindet sich seit dem 31. Januar d. J. unter Spannung. Damit reicht die für den elektrischen Betrieb eingerichtete und unter Spannung gesetzte Strecke der Hauptbahn Breslau-Görlitz nunmehr von Königszelt bis Gottesberg. Das Wesentliche der letzten Erweiterung besteht darin, daß mit dem Bahnhof Königszelt eine Lokomotivwechselstation als Ausgangspunkt des elektrischen Betriebes gewonnen worden ist, während bisher die elektrisierte Strecke auf dem einfachen Streckenbahnhof Freiburg begann, der für die Ablösung der Dampflokomotiven durch elektrische Lokomotiven und umgekehrt ungünstig ist. Man ist nun in der Lage, von Königszelt bis Dittersbach allmählich einen regelrechten Zugverkehr mit elektrischen Lokomotiven einzurichten, was bisher nicht möglich war.

— **Der Großschiffahrtsweg Main-Donau im bayerischen Landtage.** Im Finanzausschuß der Kammer der Abgeordneten erwähnte am 17. Februar der Verkehrsminister v. Seidlein in bezug auf dieses Wasserstraßenprojekt: Es handle sich hierbei um die größte Aufgabe, die der bayerischen Technik gestellt worden sei, und die sachgemäß nur durchgeführt werden könne, wenn die Verwaltung sich in einer Hand befinde. Für sich allein ständen weder der inneren Bauverwaltung noch der Verkehrsverwaltung die nötigen Kräfte zur Verfügung. Hinsichtlich der Ausscheidung der Zuständigkeit zwischen den Staatsministerien des Innern und für Verkehrsangelegenheiten sei gedacht, daß das ganze Tiefbauwesen auf das Verkehrsministerium übergehe, soweit es sich nicht um Angelegenheiten der Landeskultur handle. Wegen des Umbaues der Boschberger Schleuse sei eine Ausscheidung noch nicht getroffen. Den Worten des Abg. Häberlein über die verdienstvolle Tätigkeit des Kanalvereins könne er sich anschließen. Wenn eine Reihe von Zahlen vorgebracht werde, die mit dem Regierungsentwurf nicht übereinstimmten, so müsse dies sehr vorsichtig geschehen; es würde ihn freuen, wenn es sich ermöglichen lassen sollte, das große Unternehmen statt mit 650 Millionen schon mit 450 Millionen auszuführen.

Der Minister erörterte sodann das Interesse der Pfalz, das überwiegend dem Neckar-Donaukanal gelte, auch an dem vorliegenden Plan, teilte dann mit, daß die Bildung eines Main-Donau-Stromverbandes in Gestalt einer Gesellschaft m. b. H. zur Aufbringung der Kosten geplant sei, ging schließlich auf die Gewinnung elektrischer Kraft aus den Gefällstufen des Kanals näher ein und berührte hierauf die Frage eines Anschlusses der Städte Augsburg und München an die Main-Donau-Wasserstraße. Die bei Steppberg zu schaffenden Anlagen bildeten eine günstige Ausgangsstelle für neue Wasserwege nach Westen und Süden. Die Baukosten eines Augsburg-Münchener Stichkanals von 120 km Länge seien für den Verkehr von 600-t-Schiffen auf etwa 60 Millionen Mark zu schätzen. Es werde vorausgesetzt, daß die an der Kanalverbindung Augsburg-München interessierten Städte und industriellen Unternehmungen an den Kosten für die Projektierung der Main-Donauverbindung, von der der weitere Kanalanschluß abhängig ist, sich entsprechend beteiligen. Für die oberbayerische und schwäbische Industrie würden sich aus der Durchführung der Main-Donau-Großschiffahrtsstraße nach dem dem Landtage vorgelegten Entwurf sehr erhebliche Frachtvorteile ergeben.

Wir müssen aus Raummangel hier weitere Einzelheiten aus den Ausführungen des Herrn Ministers übergehen.

— **Sammlung der Früchte des Weißdorns.** Hierüber enthält das Amtsblatt der K. Württ. Verkehrsanstalten folgende Bekanntmachung: „Nach den bisherigen Versuchen eignen sich die Weißdornfrüchte sehr gut als Kaffeersatzmittel. Zur Gewinnung eines ausgiebigen Fruchtertrags an Weißdornhecken empfiehlt es sich, einzelne kräftige Triebe der Hecken in Abständen von 8 bis 10 m wachsen zu lassen und hochstämmig zu ziehen, im übrigen aber die Hecken kurz zu halten. Auf die Überhältertriebe wirken leichtes Behacken des Bodens um die Stöcke und Düngung mit einfachen Mitteln (Straßenmorast, Kalk usw.) günstig.

Bei den hohen Kaffeepreisen, die noch einige Jahre nach Friedensschluß anhalten werden, ist die Gewinnung weiterer Kaffeersatzmittel von großer Bedeutung. Die Bauinspektionen haben daher für baldige Durchführung der empfohlenen Maßnahmen durch die Bahngärtner Sorge zu tragen. Begründete Einsprachen der Anlieger sind tunlichst zu berücksichtigen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Bestimmungen der Art. 230, 231 und 239 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch in betreff der toten Einfriedigungen und Hecken auf das nachbarliche Verhältnis zwischen Grundstücken, welche an dem Schienenweg einer Eisenbahn einschließlich der zu dem Bahnkörper gehörigen Dämme, Böschungen und Gräben stoßen, einerseits und der Eisenbahn andererseits keine Anwendung finden (vgl. Art. 247 des Ausführungsgesetzes)".

— **Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken.** Zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten in Groß-Berlin ist, wie die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt, die „Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken" eingerichtet worden. Die Geschäftszimmer befinden sich im Gebäude der Handelskammer, Berlin NW., Dorotheenstraße 8. Fernsprecher: Zentrum 10160. Der Transportzentrale stehen alle militärischen und nichtmilitärischen Transportmittel Groß-Berlins zur Verfügung. Alle Anforderungen der Eisenbahnverwaltung, sonstiger Behörden und Interessenten auf Gestellung von Mannschaften, Gespannen und Kraftwagen zur Güterabfuhr sind an die Transportzentrale zu richten, die die Verteilung der zur Verfügung gestellten Hilfskräfte nach Maßgabe der Dringlichkeit vornimmt. Den Truppenteilen ist es untersagt, ohne Genehmigung des Generalkommandos Mannschaften und Vorspann an Privatpersonen zu Transportzwecken zu überlassen. In besonderen Dringlichkeitsfällen kann die Genehmigung des stellvertretenden Generalkommandos telephonisch oder telegraphisch eingeholt werden. Damit die Kommandos tatsächlich am befohlenen Arbeitsort eintreffen und darüber Kontrolle ausgeübt werden kann, werden den Kommandoführern und Kutschern schriftliche Ausweise mitgegeben. Diese sind der betreffenden Firma vorzuzeigen, von dieser auszufüllen und mit Firmenstempel zu versehen.

— **Die 8000. Lokomotive der Hanomag.** In einer Zeit, in der die gesamte deutsche Industrie im heißen Wettkampf mit der Industrie ihrer zahlreichen Feinde und eines großen Teiles der Industrie „neutraler" Länder steht, gelangte am 23. Januar d. J. bei der Hannoverschen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, die ihre Leistungsfähigkeit zumal in den für Kriegszwecke Verwendung findenden Erzeugnissen seit Kriegsausbruch gewaltig steigerte, die 8000. Lokomotive, eine 1 C 1- (3/5 gekuppelte) Heißdampf-Schnellzug-Lokomotive mit vierachsigem Drehgestelltender, zur Ablieferung.

Die formvollendete Bauart der Lokomotive, deren Entwurf die Hanomag gemeinsam mit dem maschinentechnischen Dezernenten der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion, Geh. Oberbaurat Ranafier, durchführte, verfehlt ihren Eindruck nicht. Die als 8000. zur Feier des Tages reich mit Blumen und Fahnenbändern geschmückte Maschine trägt den Namen „Berlin" und wurde am 23. Januar der Oldenburgischen Staatsbahn auf dem Werk der Hanomag übergeben und ist inzwischen in Dienst gestellt.

In Zeiten, wo alle Kräfte daheim aufs äußerste zur Erledigung dringendster Heeresarbeiten beansprucht sind, eine den Betriebsverhältnissen in jeder Beziehung Rechnung tragende neue Schnellzugbauart zu schaffen, ist unter Berücksichtigung der zahlreichen Einberufungen eingearbeiteter Kräfte zum Heeresdienst, ein Ereignis, das der deutschen Industrie ein glänzendes Zeugnis ihrer Leistungsfähigkeit ausstellt.

— **Geheimer Baurat Homilius †.** Am 27. Februar 1917 ist in Dresden der frühere Abteilungsvorstand der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Geheimer Baurat a. D. Wilhelm Alexander Julius Homilius, verschieden. Er wurde im Jahre 1842 in St. Petersburg geboren, nach seiner Ausbildung in den technischen Wissenschaften trat er im Jahre 1869 als Ingenieur-Assistent beim Sächsischen Staatseisenbahn-Neubau ein, in dem er später als Sektions-Ingenieur tätig war. Vom Jahre 1876 bis 1889 war er Vorstand des Abteilungs-Ingenieur-Bureaus Riesa, in welcher Eigenschaft er sich um die Schaffung der Riesaer Hafen- und Umschlags-

anlagen besonders verdient gemacht hat. Im Jahre 1890 wurde er zum Betriebs-Inspektor und 1892 zum Eisenbahndirektor bei der Betriebsdirektion Leipzig I, sowie 1902 zum Oberbaurat in der Königlichen Generaldirektion und 1904 zum Vorstand der IV. (Neubau-) Abteilung der Königlichen Generaldirektion unter Verleihung des Titels und Ranges als Geheimer Baurat befördert. In dieser Stellung lag ihm als Referenten der Königlichen Generaldirektion auch die Leitung der Bahnhofsumbauten in Leipzig und Chemnitz ob. Im Jahre 1912 trat er in den Ruhestand über. Ausgezeichnet durch hervorragende Fähigkeiten und durch reiche Erfahrungen, hat der Verstorbene der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung während seiner langjährigen Tätigkeit sehr wertvolle Dienste geleistet.

— **Titelverleihung.** Dem Präsidenten der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, v. Stieler, ist der Titel eines Staatsrats verliehen worden.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatsbahnen ist der Bahnhofsinspektor Kümmerlen, Vorstand der Güterstelle Ulm, auf die Stelle des Bahnhofsinspektors in Ulm Hbf. versetzt worden. — Verliehen wurde: der Titel und Rang eines Finanzrats den Eisenbahnbetriebsinspektoren Velte in Friedrichshafen, Thuma in Calw und Eduard Schmid, Vorstand des Reklamationsbureaus der Generaldirektion, der Titel und Rang eines Eisenbahnbauinspektors den Abteilungsingenieuren Hagenmeyer und Aschenbrenner bei der Generaldirektion, der Titel und Rang eines Rechnungsrates dem Eisenbahninspektor Heiges in Aalen. — Der Baurat Wörnle bei der Generaldirektion ist auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden.

Österreich.

— **Änderung des Fahrplanes für die österreichischen Staatsbahnen.** Mit Rücksicht auf die herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird für dieses Jahr von der Einführung eines eigenen Sommerfahrplanes auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen mit 1. Mai abgesehen. Hingegen wurde zur tunlichsten Beseitigung von Zugverspätungen und zur Anpassung des Fahrplanes an die bestehenden Verkehrsverhältnisse eine Umarbeitung der Fahrordnung verfügt. Der geänderte Fahrplan wird mit 1. Juni 1917 in Kraft treten und soll bis zum Ende des Krieges in Geltung bleiben.

— **Südbahn.** In der letzten Verwaltungsratssitzung erstattete der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber über die Gestaltung der Betriebsverhältnisse einen eingehenden Bericht. Mit Rücksicht auf das Ableben des Generalbetriebsdirektors der ungarischen Linien, Ministerialrates Ritter v. Bram, wurde der Direktorstellvertreter Ingenieur Königlicher Rat Breuer zum Leiter der Betriebsdirektion Budapest ernannt. Am Beginn der Sitzung hielt der Präsident Freiherr v. Eger dem verstorbenen Ministerialrat Ritter v. Bram einen Nachruf und schilderte seine hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des Unternehmens. Die Versammelten schlossen sich den Ausführungen des Präsidenten an. Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber wies in seinem Bericht über die Entwicklung des Verkehrs auf die Frage der Kohlenbeschaffung hin. Der Personenverkehr sei auf einen seit fünfzig Jahren nicht mehr erreichten Umfang zurückgegangen und der Güterverkehr unterliege gleichfalls namhaften Verminderungen. Diese Verringerung des Verkehrs bewirke eine Schmälerung der Einnahmen; die Ausgaben lassen sich aber nicht einschränken, namentlich nicht die Lasten für das Personal und für die erhöhten Preise der Materialien. Die Wirkung auf die Erträgnisse des Unternehmens können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

— **Die Frachterhöhungen der Donauschiffahrtsgesellschaften.** Die Gesellschaften, welche die Donauschiffahrt betreiben, planen — wie die „N. Fr. Pr." meldet — eine Erhöhung der Frachten und haben der Staatsverwaltung von ihrer Absicht Mitteilung gemacht und als Grund für diese Maßregel die Steigerung der Gestehungskosten, insbesondere der Löhne und Materialienpreise, angegeben. Die Gesellschaften wollen einen allgemeinen Frachtzuschlag einführen, dessen Ausmaß noch den Gegenstand von Verhandlungen mit der Staatsverwaltung bildet. Die Regierung wird, wie verlautet, zur Frachterhöhung in dem von den Gesellschaften gewünschten Umfang nicht die Zustimmung geben, so daß die Verteuerung sich unter den Ansprüchen halten wird, welche die Gesellschaften an die Regierung stellen. Während des Krieges hat die Donauschiffahrt schon einmal eine allgemeine Frachterhöhung durchgeführt.

— **Die österreichische Kohlenausfuhr im Kriege.** Da für die letzten Jahre die Außenhandelsstatistik nicht veröffentlicht wurde, ist man hinsichtlich der Gestaltung der Kohlenausfuhr auf Schätzungen angewiesen. Die Förderungsberichte der Bergbehörden, die allerdings erst für 1915 vorliegen, enthalten jedoch auch einige Angaben über die Ausfuhr an Kohle. Hiernach hat die Ausfuhr Böhmens an Braunkohle im Jahre 1915 50 661 642 Meterzentner betragen, das sind um 4,5 Millionen Meterzentner weniger als im Jahre 1914. Der größte Teil der Kohle ging nach Deutschland (Sachsen, Preußen, Bayern und Thüringen), ferner nach Ungarn und in die Schweiz. An Briketts gingen 1 492 833 Meterzentner nach Sachsen und Bayern. — Das Ostrau-Karwiner Steinkohlenrevier, das im Frieden nur etwa 10 Millionen Meterzentner Kohle an das Ausland abgab, hat im Jahre 1915 16,3 Millionen Meterzentner Steinkohle ausgeführt, und zwar entfällt die Mehrausfuhr gänzlich auf Deutschland, das 6,6 Millionen Meterzentner Steinkohle empfing (gegen unbedeutende Mengen im Jahre 1913). In Koks ist dagegen die Ausfuhr sehr zurückgegangen: sie stellt sich insgesamt auf 4,5 Millionen Meterzentner, gegen 9,3 Millionen im Jahre 1913. Der Ausfall ist in erster Linie auf den großen Bedarf der inländischen Hüttenwerke zurückzuführen, denen auch die sonst nach Rußland ausgeführten Mengen zugute kamen. Nach Ungarn ging aus dem Ostrauer Revier ungefähr die gleiche Kohlenmenge wie im Jahre 1913 (9,6 Millionen Meterzentner), die Kokssendungen sind dagegen um etwa 1,8 Millionen Meterzentner, somit auf 3,9 Millionen zurückgegangen.

— **Die böhmische Braunkohlenausfuhr in den Kriegsjahren.** Die Braunkohlenausfuhr Böhmens, die gegenwärtig ebenso wie in Friedenszeiten fast gänzlich nach Deutschland geht, ist in den Kriegsjahren der Menge nach zwar gesunken, doch hat sich das Verhältnis zwischen Förderung und Absatz im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier auch in der Kriegszeit nur wenig geändert. Insgesamt stellte sich Böhmens Braunkohlenausfuhr im Jahre 1913 auf rund 65,3 Millionen Meterzentner, das ist rund 40,1 % der Förderung. Im ersten Kriegsjahr war die Ausfuhr auf 55,2 Millionen Meterzentner gesunken und im Jahre 1915 hat sie nur 50,7 Millionen erreicht, das sind rund 38,5 % der Braunkohlenförderung Böhmens. Von 1913 auf 1915 ist also in der Verteilung des Absatzes auf In- und Ausland keine bedeutende Verschiebung eingetreten. Im Jahre 1916 dürfte eine Steigerung der Gesamtausfuhr nach Deutschland zu verzeichnen gewesen sein. Einerseits hat nämlich der Elbeverkehr nach dem Deutschen Reich gegen 1915 um fast 1 Million Meterzentner zugenommen, anderseits standen den Gruben in Zeiten des Mangels an Inlandwagen deutsche Kohlenwagen für die Verladung nach Deutschland in großer Zahl zur Verfügung. Der Gesamtabsatz des nordwestböhmischen Braunkohlenreviers hätte dagegen im Vorjahre gegenüber 1915 einen Ausfall um annähernd 3 Millionen Meterzentner zu verzeichnen, was umso auffälliger ist, als die Förderung des Revieres gegen 1915 um mehr als 10 Millionen Meterzentner gestiegen ist.

Ungarn.

— **Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.** Die seit Beginn des Krieges an die Eisenbahn gestellten Anforderungen steigern sich in Ungarn immer mehr, da bekanntlich die ungarischen Eisenbahnen zufolge ihrer Lage einen großen Teil des Verkehrs zwischen der West- und Ostfront abzuwickeln haben. Infolge der Ausdehnung der Kriegsschauplätze wird zur Beförderung der Bedürfnisse für das Feldheer eine immer größere Anzahl von Wagen abgezogen und auch die Beförderung der Lebensmittel sowie der sonstigen unabweislichen Lebensbedürfnisse belastet die ungarischen Bahnen in großem Maße. Dazu kommen nun noch die großen Schwierigkeiten des Ersatzes der Betriebsmittel und Betriebsstoffe der Bahnen und die durch den ungewohnt rauhen Winter verursachten Hindernisse.

Unter der zwingenden Einwirkung dieser Umstände hat sich für die ungarischen Bahnen eine über das heutige Maß gesteigerte Einschränkung des Personen- und Güterverkehrs als unvermeidlich erwiesen.

Es wurde dem reisenden Publikum nahegelegt, daß die Einschränkung des Personenverkehrs aber nur in dem Falle von dem erwarteten Erfolge gekrönt sein kann und nur dann auch für das Publikum erträglicher werde, wenn auch das Publikum selbst die Eisenbahnen seiner patriotischen und einsichtsvollen Unterstützung teilhaftig werden läßt und auf jede Reise verzichtet, an die sich nicht wahrhaft wichtige

Interessen knüpfen. In erster Reihe müßte es natürlich auf die Ausflugs- und Vergnügungsreisen verzichten, aber auch sonst die Reisen auf die wirklich unvermeidlichen Fälle beschränken. Wenn das Publikum die Bahnen in ihrer so schwierigen Lage in dieser Hinsicht unterstützen wollte, würde es ihnen eine große Last von den Schultern nehmen und damit auch mittelbar dabei mitwirken, daß die Bahnen ihre im Interesse der Kriegführung gelegene, so überaus wichtige, aber auch ebenso schwierige Aufgabe zum Wohle des Vaterlandes um so besser erfüllen könnten.

Zur Unterrichtung wird amtlich mitgeteilt, daß auf den Hauptstrecken der ungarisch. Staatsbahnen v. 12. d. M. an für den Fernverkehr nur eine gewisse Anzahl von Zügen zur Verfügung stehen, die in der betr. Bekanntmachung einzeln aufgeführt sind. Beispielsweise verkehren zwischen Budapest und Wien über Marchegg nur je ein Schnellzug und 2 Personenzüge in jeder Richtung.

— **Zivilgüterverkehr nach Bulgarien, Mazedonien und der Türkei.** Die „Österreichische Eisenb.-Ztg.“ schreibt: Neueren Übereinkommen zufolge werden den nach Bulgarien zu leitenden Maritza-Sonderzügen in Ungarn 12 Wagen angeschlossen. Die Maritza-Züge werden zweiwöchentlich, und zwar am 3. und 17. jedes Monats abgelassen. Nach Mazedonien bzw. Üsküb stehen wöchentlich 3, nach Konstantinopel hingegen wöchentlich ein Wagen für ungarische Güter zur Verfügung, was allerdings zur Menge der bereitstehenden Güter in keinem Verhältnisse steht, jedoch ist zu berücksichtigen, daß die auf eine Ausdehnung des Osman-Verkehres gerichteten Verhandlungen bereits im Zuge sind, wogegen die Beschränktheit des mazedonischen Verkehrs in der Kriegslage begründet ist. Die den Güterverkehr nach dem Balkan regelnden Bestimmungen bleiben unverändert in Gültigkeit und die Sammelstationen befinden sich auch weiterhin in Budapest und Batajnica.

Hinsichtlich der Frachtberechnung für Sendungen nach Üsküb sind die erforderlichen Bestimmungen im Nachtrag I vom 15. Januar 1917 zum Tarif der Militär-Eisenbahn-Direktion Nr. 7 enthalten.

— **Ungarisch-deutscher Wirtschaftsverband.** Soeben hat sich in Ungarn der neue „Ungarisch-deutsche Wirtschaftsverband“ unter reger Beteiligung gebildet. Das Ziel des Verbandes ist, immer weitere Kreise in seinen Wirkungsbereich einzubeziehen und das wirtschaftliche Verhältnis zwischen der Monarchie und Deutschland immer enger zu gestalten. Es werden inzwischen noch inmitten des Krieges Vorbereitungen getroffen, um nach dem Friedensschluß den bevorstehenden wirtschaftlichen Fragen gegenüber voll gerüstet zu sein. Es wurde beschlossen, an der im März in Berlin abzuhaltenden Konferenz des „Deutsch-Österreichisch-ungarisch. Verbandes“ teilzunehmen. Besonders wichtige Aufgaben harren Ungarns auf dem Gebiete des Verkehrswesens, welches die Grundlage eines jeglichen Wirtschaftslebens bildet.

— **Zoltán Maléter †.** Der Hofrat und Generaldirektor der Szamostalbahn, Zoltán Maléter von Szepesföld und Maldur, ist in seinem 67. Lebensjahre unerwartet dahingeschieden. Der Verblichene wurde Generaldirektor der Szamostalbahn im Jahre 1912 und es ist kaum ein Jahr verflossen, seitdem er sich in den Ruhestand begab. Seine Tätigkeit begann er bei den ungarischen Staatsbahnen als Sektionsingenieur, von wo er als technischer Rat ins Handelsministerium berufen wurde. Von hier trat er in den Dienst der Szamostalbahn, wo sein Wirken durch einige Jahrzehnte eine lange Reihe der schönsten Erfolge bedeutete. Unter seiner führenden Tätigkeit entwickelte sich die Szamostalbahn immer mehr. Unter ihm entstanden die Linien Besztercze-Borgóbesztercze, Désillah, Zsibó-Nagybánya und die Naszóder Lokalbahn, sodaß die 107 km lange Szamostalbahn auf 401 km anwuchs. Für hervorragende volkswirtschaftliche Tätigkeit wurde er mit dem ungarischen Adel, mehreren Orden, und mit der Hofratswürde ausgezeichnet. Unter dem Ministerpräsidium des Baron Bánffy vertrat er mehrere Jahre hindurch den Wahlbezirk Szék im Reichstage.

Übrige europäische Länder.

— **Kriegsverpflegungsstationen in Frankreich.** Auf den meisten französischen Bahnhöfen befand sich in Friedenszeiten ein Raum für die erste Hilfeleistung bei Unfällen. Diese Räume wurden im Anfang des Krieges für die Flüchtlinge aus den von den Deutschen besetzten Gebieten hergerichtet. Später wurden Verbandräume für verwundete Soldaten hinzugefügt, und in größeren Gebäuden wurden ganze Flügel für diesen Zweck bestimmt, so auf dem Orleansbahnhof in Paris und im Direktionsgebäude der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Infolge der Einführung von Lazarettzügen und der Vermehrung der Militärlazarette wurden die von den Bahnen getroffenen Einrichtungen mehr oder weniger entbehrlich. Die Räume auf den Bahnhöfen wurden daher zu Verpflegungsstationen für verwundete oder beurlaubte Soldaten eingerichtet. Die Sorge für diese Räume übernahm das Rote Kreuz, das Grüne Kreuz und eine Reihe von Frauenvereinen.

An der Spitze jeder dieser Verpflegungsstationen steht eine ältere Dame. Häufig sind es die Frauen höherer Eisenbahnbeamter. Ihnen stehen eine Reihe von jüngeren Damen der Gesellschaft zur Seite, deren Gesamtzahl etwa 5000 beträgt. Diese Verpflegungsstationen sind mit Küchen und Speiseräumen, Warteräumen und Betten ausgerüstet. Ein Teil der erforderlichen Mittel wird, wie in Deutschland, durch Sammlungen unter den Reisenden mit Hilfe von Sammelbüchsen aufgebracht. Sehr vollkommen sind die Einrichtungen auf dem Bahnhof St. Lazare in Paris. Hier finden wir außer den überall vorhandenen Räumen noch ein gut eingerichtetes Lesezimmer. Auf diesem Bahnhof wurden seit dem 10. Februar 1915 über 100 000 Mahlzeiten verabreicht. 6000 Verwundete wurden neu gekleidet. — Auf dem Nordbahnhof in Paris befinden sich zwei Verpflegungsstationen, von denen die eine von französischen, die andere von englischen Damen geleitet wird. Hier werden die englischen Soldaten mit den heimischen Gerichten versorgt, welche die französische Küche nicht kennt. Hier werden auch die englischen Transportarbeiter bewirtet, die in Paris beschäftigt sind. Die Arbeiter und die nach Paris beurlaubten englischen Soldaten kommen hier an den Sonntagnachmittagen zum Tee zusammen. Die Soldaten, die zur Front zurückgehen, erhalten Blechbüchsen mit Brot, Marmelade, Schinkenbutterbroten und Tabak. In einer Woche wurden dort Mahlzeiten für 337 englische, 609 belgische, 17 französische Soldaten, 10 Fremdenlegionäre und 102 Indier verabfolgt. Unmittelbar vor Weihnachten wurde in der französischen Verpflegungsstation ein Konzert veranstaltet und zwar zur Feier der 110 000. Mahlzeit, die hier verabfolgt wurde.

Die in dieser Nachricht mitgeteilten Zahlen sind recht bescheidenen Umfanges, verglichen mit den Zahlen deutscher Verpflegungsstationen. Es scheint hiernach, daß die Fürsorge für die verwundeten Soldaten und Beurlaubten sich nicht annähernd mit den entsprechenden Einrichtungen in Deutschland messen kann und daß die hier beschriebenen Einrichtungen in Frankreich als etwas ganz besonderes betrachtet werden.

— **Elektrische Fernbahn Bordeaux-Odessa?** Wie die Turiner „Gazetta del Popolo“ meldet, hat der frühere französische Generalkonsul in Frankfurt a. M., Paul Claudel, gegenwärtig Handelsattaché der französischen Botschaft in Rom, seiner Regierung ein Projekt einer großen elektrischen Bahnlinie eingereicht, die er die „Bahn des 45. Parallelkreises“ nennt, und die von Bordeaux über Lyon, Turin, Mailand, Venedig, Triest, Fiume, Agram, Belgrad und Bukarest nach Odessa gehen soll. Von Belgrad wird eine Linie nach Konstantinopel zur Bagdadbahn abzweigen. Die Länge der Strecke beträgt 2500 km. Diese Bahn soll, von allem anderen abgesehen, ein unentbehrliches Kampfmittel für die künftige Zollpolitik und die allgemeine Politik des Vierverbandes werden.

Die „Magdeburgische Ztg.“ bemerkt hierzu: Dem ebenso großzügigen wie dilettantischen Plane fehlt zur Verwirklichung nur eine kleine Voraussetzung: Der Endsieg der Entente!

Wir möchten den Plan nicht nur dilettantisch, sondern nach der jetzigen Lage der Dinge einfach kindisch nennen!

— **Einstellung des Personenverkehrs in Rußland.** Der „Bund“ läßt sich, wie aus Bern am 1. März berichtet wird, von seinem russischen Mitarbeiter melden, daß die sogenannte Güterwoche des Winters 1915/16 sich auf den russischen Eisenbahnen wiederhole, da laut „Ssowremennoje Sslowo“ der Personenverkehr auf allen russischen Eisenbahnlinien vom 14. bis zum 27. Februar fast ganz eingestellt worden sei. Einige Duma-Abgeordnete sähen in den Einschränkungen des Reiseverkehrs eine rein polizeiliche Maßnahme. Nach dem Moskauer „Utro Rossij“ sollen dagegen diese Einschränkungen hauptsächlich zur Erleichterung der Beförderung von Heizmaterial für die Petersburger und Moskauer Munitionsfabriken getroffen sein, weil mehrere von ihnen wegen Mangels an Heizmaterial ihre Tätigkeit in der letzten Zeit hätten einstellen müssen, und zur Erleichterung der Anfuhr der in den südöstlichen Gouvernements angehäuften Lebensmittelvorräte nach Mittel- und Nordrußland. Infolge Einstellung des Personenverkehrs sollen wieder große Fahrkartenschwindeleien vorgekommen sein. Dem

Petersburger „Denj“ zufolge hat die diesjährige Kiewer Messe wegen der Zerrüttung im Verkehrswesen schlechte Geschäfte gemacht. Nach der „Rußkija Wjedomosti“ ist wegen Kohlenmangels auch der Straßenbahnverkehr in vielen Städten Rußlands eingestellt.

Fremde Erdteile.

— **Unterbrechung im Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt: Die Vertreter von 30 der hauptsächlichsten amerikanischen Eisenbahnen haben beschlossen, den für die ausländische Ausfuhr bestimmten Frachtverkehr so lange einzustellen, bis die Stauung in den atlantischen Häfen beseitigt ist. Der Handelsausschuß der Staaten soll diese Maßnahme gebilligt haben. Als Grund wird der Mangel an Arbeitskräften sowie die Winterstürme an den Küsten angegeben. Das Fehlen von Schiffen und der Raummangel in den Speichern verhindert die Ausladung der Eisenbahnzüge, welche sich in den atlantischen Häfen angesammelt haben. Die Lage ist durch die U-Bootkriegführung sehr verschärft worden und zahlreiche amerikanische Schiffe weigern sich, ohne Bewaffnung und militärische Be[gleitung] gleitung abzufahren. Die Eisenbahnen versprechen, den Verkehr wieder aufzunehmen, sobald sich die Güterstauung in den Häfen gebessert haben sollte. Aus Buffalo, Chicago und anderen Städten des Innern wird berichtet, daß viele Fabriken ihre Erzeugung verlangsamt haben infolge von Schwierigkeiten beim Warenversand.

— **Umfangreiche Erweiterung des Bahnnetzes in der Stadt Chicago.** Die Stadt Chicago hat nunmehr den Entschluß gefaßt, ihr Bahnnetz weitgehend auszubauen, und zwar soll der Bau bereits demnächst in Angriff genommen und innerhalb der nächsten 3 Jahre 60 Millionen Dollar hierfür ausgegeben werden. Der gesamte Entwurf für den Neubau umfaßt 17,6 km zweigleisige Untergrundbahnstrecke, 102 km Hochbahnstrecke und 240 km Geländebahn. Die Gesamtkosten für den Entwurf, der ungefähr bis zum Jahre 1926 fertiggestellt werden soll, werden annähernd auf 100 Millionen Dollar geschätzt. Nach Fertigstellung des großzügigen Unternehmens wird das Verkehrsnetz Chicagos nahezu vollkommen sein und sämtliche Stadtteile, sowohl die weiter außen liegenden wie die inneren, miteinander verbinden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5.

Am 1. April 1917 wird der bisherige Personenhaltepunkt Gapel der Brandenburgischen Städtebahn für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke (Stückgut u. Wagenladungen) eröffnet und in den Tarif aufgenommen werden. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. März 1917. (390)
Königliche Eisenbahndirektion

2. Güterverkehr.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch — badischer und pfälzischer Güterverkehr.

In der Kürzungstabelle für Wasserumschlagsgut wird mit sofortiger Gültigkeit der Ausnahmetarif 6 b (Braunkohlen) nachgetragen.

Straßburg, den 1. März 1917. (389)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2).

Die Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München ist der Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs mit ihren bayerischen und württembergischen Linien bis 30. April 1920 ebenfalls beigetreten. Diese Linien sind also im Abschnitt III. A nicht zu streichen.

Berlin, den 28. Februar 1917. (382)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife für Wagenladungen im Verkehr mit den Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) um 2 Pf. für 100 kg erhöht. Gleichzeitig werden im Verkehr mit den Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn Zuschläge zu den Frachtsätzen eingeführt. Diese Zuschläge betragen für Eil- und Frachtstückgüter 4 Pf., für Wagenladungen 3 Pf. für 100 kg. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 28. Februar 1917. (384)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Mai 1917 werden sämtliche Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) um 2 Pf. für 100 kg erhöht. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 1. März 1917. (385)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. Tfv. 2 II m.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1917 werden Bielefeld Hbf und Bielefeld Ost Gbf als Empfangstationen unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. März 1917. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 930. Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1917 werden die Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit Weingarten (Württ.) um 2 Pf. für 100 kg erhöht.

München, den 28. Februar 1917. (387)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. 9. 1915. Bes. Tarifheft I.

Vom 10. März 1917 ab wird die Station Oberlahr des Dir.-Bez. Cöln in die Abt. a des Tarifs als Versandstation einbezogen.

Essen, den 1. März 1917. (38[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Schwefelsäure usw. — 2 IV r. —

Mit Gültigkeit vom 8. März 1917 erhalten die Bestimmungen über Frachtberechnung für die aus den besetzten feindlichen Gebieten auf Sammelstationen eingehenden und von dort ohne Umladung weiterabgefertigten Sendungen von mineralischen Rohphosphaten einen andern, Zweifel beseitigenden Wortlaut. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1917. (39[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Südwestdeutsch-Österreichischer Personentarif.

Die durchgehenden Tarifsätze, deren Aufhebung auf 1. März 1917 mit Bekanntmachung vom 28. Dezember 1916 veröffentlicht wurde, bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Karlsruhe, 28. Februar 1917. (3[illegible])
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Offene Stellen.

Weichensteller

für Güterdienst und Fahrdienstleitung werden eingestellt. Gehaltsansprüche mit Zeugnisabschriften sind zu richten an den Unterzeichneten.

Brandenburg a. H., 28. Februar 19[17]. (3[illegible])
Der Betriebsdirektor der Brandenburgischen Städtebahn

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 20. | 10. März 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Kriegsgemüsebau und Kleintierzucht der sächsischen Eisenbahner.

An den gutgepflegten Blumen- und Gemüsegärten auf den Verkehrsstellen und an den Wärterhäusern konnte man schon vor dem jetzt tobenden Kriege erkennen, daß Beamte und Nichtbeamte der Sächsischen Staatseisenbahnen in ihrer freien Zeit Gartenbau und Kleintierzucht trieben. Die jetzige schwere Zeit hat jedoch auch hier den Anbau von Kartoffeln und Gemüse gewaltig gefördert. Blumenbeete traten zurück und räumten Anpflanzungen von notwendigen Nahrungsmitteln für Menschen und Vieh den Platz. Waren es vor dem Kriege hauptsächlich die Bahnwärter und Bahnunterhaltungsarbeiter, die sich neben ihrem Berufe noch mit landwirtschaftlichen Arbeiten und der Kleintierzucht für eigene Zwecke beschäftigten, so ist während des Krieges ein ansehnlicher Teil der Bediensteten aller Dienstzweige zur Selbstversorgung mit den notwendigsten Lebensmitteln übergegangen, weil einmal die Not der Allgemeinheit darauf hinwies und zum andern der Wert der Selbstversorgung mehr und mehr erkannt wurde. Jedes bisher unbenutzte Plätzchen, die Forstschutzstreifen, wenig Ertrag gebende Rasenflächen, Ablagerungsplätze oder wo sonst auf mehr oder weniger Erfolg gerechnet werden konnte, wurden urbar gemacht. Mit Hacke und Spaten sah man die Eisenbahner nebst ihren Angehörigen in ihrer knappen freien Zeit den Boden für seinen künftigen Zweck bearbeiten und dort, wo der Mann vor dem Feinde stand oder in Feindesland bei Militäreisenbahnen dem Vaterlande Dienste leistete, waren es die Frauen und Kinder allein, die sich der Landarbeit willig unterzogen. Bei vielen konnte man beobachten, daß sie solche Arbeiten erstmalig verrichteten und sich daher von Erfahreneren belehren ließen. Mit dem Ziele, den von unseren Feinden ersonnenen Aushungerungsplan zu zerstören, ging alles mit Lust und Liebe an die Arbeit.

Aber die Lust und Liebe hätte nicht ausgereicht, um vollen Erfolg zu bringen, wenn nicht auch die Verwaltung durch Unterstützungen mancherlei Art ihren Bediensteten die Arbeit förderte und erleichterte. Obschon die Verwaltung in Friedenszeiten ihren Bediensteten Ländereien für nur mäßige Pachtgelder überließ und gewissen Beamten Dienstland unentgeltlich zur Verfügung stand, so forderte sie ihre Dienststellen Anfang Februar 1915 noch besonders auf, unbenutzte bahneigene Flächen dem Nahrungsmittelanbau zuzuführen und in erster Linie Bahnbediensteten auf die Dauer des Krieges und die sich zunächst anschließende Zeit zu überlassen. Die Verwaltung sah auch von der Erhebung eines nur mäßigen Pachtgeldes ab, wenn es sich um besonders bedürftige Bedienstete handelte oder die Urbarmachung und Düngung besonderen Aufwand erforderten. Bedingung war aber in jedem Falle, daß die überwiesenen Flächen auch tatsächlich und so bald als möglich zu ergiebigem Nahrungsmittelanbau verwendet wurden. Außerdem wurde eine große Anzahl Flugblätter verteilt, die alle notwendigen Anweisungen für den Gemüsebau enthielten und so den im Gartenbau noch weniger Erfahrenen mit Rat zur Seite standen. Durch unentgeltliche Abgabe der anfallenden Stoffe aus Abort- und Entseuchungsanlagen wurde der erforderliche Dünger zur Verfügung gestellt und außerdem wurden zur Erleichterung des Bezuges von Futterpflanzen, Samenkartoffeln, Samengut für Gemüse, Düngemitteln usw. bedürftigen und fleißigen Bediensteten nicht unbedeutende Geldbeihilfen im Jahre 1915 gewährt.

Aber auch auf die Fleischversorgung ihrer Bediensteten war die Verwaltung bedacht und unterstützte besonders die Kaninchenzucht, welche für den Kleingartenbau in erster Linie in Frage kommt, weil durch sie die Abfälle wirtschaftlich am besten ausgenutzt werden und wertvoller Dünger für den Garten gewonnen wird. Durch Abgabe billigen Altholzes zur Erbauung von Ställen, Gewährung von Geldbeihilfen wurde bedürftigen Bediensteten, die Interesse für die Kaninchenzucht bekundeten, die Einrichtung der Zucht und die Beschaffung von Muttertieren erleichtert.

War durch die Maßnahmen der Verwaltung im ersten Kriegsjahre erreicht worden, daß durch einen Ertrag von rund 15 000 Zentnern Kartoffeln und einen ebenso ansehnlichen Ertrag an Gemüse manche Familie der Sorge für die Nahrungsmittelbeschaffung überhoben wurde und den Bediensteten durch die Erleichterungen ein Ansporn gegeben, so traf die Verwaltung schon frühzeitig auch Vorkehrungen für das

Jahr 1916. Wieder wurde darauf hingewirkt, daß jedes noch vorhandene geeignete Stückchen bahneignes Land dem Kriegsgemüsebau nutzbar gemacht wurde, die Beihilfen wurden für das Jahr 1916 wesentlich erhöht, Flugblätter wurden wieder in großer Zahl verteilt und auch die Kleintierzucht wie im Vorjahre mit Geldmitteln unterstützt.

Waren im Jahre 1915 nur 5480 a Bahnland — darunter 1700 a bisher unbenutztes Land — von 2183 Eisenbahnbediensteten und 65 Privatpersonen für den Kriegsgemüsebau nutzbar gemacht und dabei etwa, wie gesagt, 15 000 Zentner Kartoffeln erbaut worden, so konnten im Jahre 1916 insgesamt 57 801 a bebaut werden und zwar 41 800 a Bahnland und 16 001 a Privatland. Von diesen Flächen waren 46 336 a dem Kartoffel- und 11 465 a dem Gemüsebau von 9952 Bahnbediensteten und 1488 Privatpersonen nutzbar gemacht und dabei rund 79 900 Zentner Kartoffeln und 14 200 Zentner Gemüse erbaut worden. Wird ein Zentner Kartoffeln entsprechend billig mit 4,50 ℳ und ein Zentner Gemüse mit 9,70 ℳ berechnet, so hat der Gesamtertrag einen Wert von rund 496 300 ℳ, gewiß eine erhebliche Summe bei den immerhin nicht allzureichlichen Erträgen an Kartoffeln in diesem Jahre. Einem ansehnlichen Teil von Eisenbahnbediensteten ist durch die Unterstützung der Verwaltung wieder bei der Beschaffung der notwendigsten Nahrungsmittel eine große Erleichterung zuteil geworden.

Daß aber auch die Kleintierzucht, für die bisher Aufzeichnungen nicht gemacht worden waren, durch die verwaltungsseitigen Maßnahmen gefördert worden ist, davon geben die Ställe, die man jetzt allerorts an geschützten Stellen sehen kann, Zeugnis. Eine im Juli 1916 vorgenommene Zählung hat ergeben, daß am Tage der Zählung betrieben:

Ziegen- und Schafzucht	2 580	Bedienstete	mit	5 951	Tieren
Schweinemast	2 081	„	„	2 852	„
Kaninchenzucht	9 150	„	„	73 841	„
Hühnerzucht	2 943	„	„	25 177	„
Gänse- und Entenzucht	878	„	„	3 829	„
zusammen	17 632	Bedienstete	mit	111 650	Tieren

Außerdem trieben 366 Bedienstete mit 1884 Stöcken Bienenzucht.

Um nun bei der Fortdauer der Knappheit an pflanzlichen und tierischen Nährstoffen den Eisenbahnbediensteten für die nächste Zeit noch mehr die Möglichkeit zu geben, sich selbst mit Lebensmitteln zu versorgen, sind die im Jahre 1916 nach mehrjähriger Pachtzeit frei gewordenen Ländereien, soweit sie sich zum Kleingartenbau eigneten, von der öffentlichen Verpachtung ausgeschlossen und nur Eisenbahnbediensteten überlassen worden. Auch wurden 1916 für zweite Ernten Samen beschafft und verteilt. Durch die fortwährenden Anregungen und Unterstützungen hat die Verwaltung die Selbstversorgung ihrer Bediensteten mit Lebensmitteln mehr und mehr ermöglicht und das Personal ist der Verwaltung äußerst dankbar für die getroffenen Maßnahmen, die auch nach der Kriegszeit ihre Wirkungen nicht verlieren werden. Es steht fest, daß viele der Kleingartenbau- und Kleintierzuchttreibenden ohne Unterstützung der Verwaltung weder in der Lage gewesen wären, erfolgreich Kriegsgemüsebau zu treiben, noch die Kleintierzucht hätten aufrecht erhalten und erweitern können.

Erwähnt sei noch, daß sowohl beim Kleingartenbau als auch bei der Kleintierzucht ganz besonders darauf geachtet wurde, daß die Bediensteten von ihrem eigentlichen Dienste nicht abgelenkt wurden, was bei dem Personalmangel für die Betriebssicherheit von größter Wichtigkeit und für den Erfolg noch besonders von Bedeutung ist.

Wenn nun nebenbei auch an Stellen, die sich zum Anbau von unmittelbaren Lebensmitteln nicht eigneten, Ölfrüchte — besonders Sonnenblumen — angepflanzt wurden, welche zwar im Jahre 1915 nur den sehr geringen Ertrag von 265 kg, im Jahre 1916 aber bei gleicher Aussaatmenge 790 kg Ertrag brachten, so ist deutlich zu sehen, daß die Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen und deren Personal das Gelingen des Aushungerungsplanes unserer Feinde mit anerkennenswertem Erfolge und zu ihrem eigenen Besten bekämpft haben. Hckm.

Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1915.

Der Ende Januar d. J. dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangene Bericht ist der erste, dem die Betriebsergebnisse der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen während eines vollen Kriegsjahres zugrunde liegen, der Berichtszeitraum für das voraufgegangene Rechnungsjahr umfaßte noch vier in die Friedenszeit fallende Monate. War schon der Umfang des Berichts für 1914 gegenüber dem des letzten Rechnungsjahres im Frieden fast um die Hälfte vermindert, so ist der vorliegende Bericht zwecks Ersparung von Arbeitskräften durch Weglassung der statistischen Arbeiten, die nicht unmittelbar aus den Kassenbüchern oder sonstigen ohnehin notwendigen Aufzeichnungen entnommen werden können oder deren sachlicher Wert durch die Kriegsverhältnisse beeinträchtigt wird, auf das notwendigste Mindestmaß beschränkt worden. Er enthält nur 82 Seiten Druck, während der Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1913 rund 260 Druckseiten aufweist. Mit dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes ist der „Baubericht der preußischen Eisenbahnverwaltung" für das Rechnungsjahr 1915 aus Zweckmäßigkeitsgründen vereinigt worden. Im Laufe des Krieges ist die Eisenbahnbautätigkeit mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Heeresverwaltung und den dadurch zunehmenden Arbeitermangel immer mehr eingeschränkt worden, es können in der Hauptsache nur noch außer den Bauten zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und für Zwecke der Heeresverwaltung solche Bauten fortgeführt werden, deren Stillegung den Verfall der begonnenen Arbeiten nach sich ziehen würde. Unter diesen Umständen konnte auch der Baubericht für das Rechnungsjahr 1915 bedeutend vereinfacht werden, er umfaßt samt den Rechenschaftsberichten über die Verwendung des außerordentlichen Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben und des durch den Haushaltsnachtrag für 1912 bereitgestellten Hauptfonds zur Ausgestaltung der Bahnanlagen knapp 20 Druckseiten.

Da nunmehr erstmalig die Betriebsergebnisse eines vollen Kriegsjahres abgeschlossen sind, liegt es nahe, sie mit denen der Vorjahre zu vergleichen, um so ein zahlenmäßiges Bild von den Einflüssen des Krieges auf die größte Betriebsverwaltung der Eisenbahnen Deutschlands zu gewinnen. Nebenstehend sind die hauptsächlichsten Zahlen nach dem Stande am Ende der Rechnungsjahre 1913, 1914 und 1915 aus den betreffenden Betriebsberichten nebeneinandergestellt.

Die Zahlen lassen deutlich erkennen, welchen gewaltigen Einfluß die Folgen des Kriegsausbruches auf die Ergebnisse des Betriebes der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1914 ausgeübt haben. Im Vergleich zu dem Friedensrechnungsjahr 1913 sind in ihm die Lokomotivzugkilometer um rd. 83 Millionen, die von den Personen- und Gepäckwagen zurückgelegten Achskilometer um 780, die von den Güterwagen geleisteten Achskilometer um 180 Millionen zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich um rd. 126 Millionen Mark, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 3500 ℳ, die Güterverkehrseinnahmen um rd. 162,5 Millionen, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 4570 ℳ, der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben um rd. 326 Millionen, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 8430 ℳ vermindert. Hingegen sind die gesamten Betriebsausgaben um rd. 44 Millionen Mark, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 600 ℳ, und die Betriebszahl von 69,21 auf 79,71 % um 10,50 % gestiegen, während die Verzinsung des Anlagekapitals (Rente) von 6,39 auf 3,59 % um 2,80 % gesunken ist.

Wesentlich erfreulicher stellen sich die Ergebnisse des letztabgeschlossenen Rechnungsjahres 1915 dar. Die Lokomotivzugleistungen sind bereits wieder um rd. 25 Millionen Kilometer gestiegen und nur noch um rd. 59 Millionen Kilometer geringer als im Rechnungsjahr 1913. Im Personenverkehr ist allerdings ein weiterer Rückgang eingetreten, die geleisteten Personen- und Gepäckwagenachskilometer sind um weitere 410 Millionen, d. h. um rd. 1200 Millionen gegen 1913, die Einnahmen aus dem Personenverkehr um rd. 17 Millionen gegen 1914 oder rd. 143 Millionen Mark gegen 1913 herabgegangen. Dies läßt sich wohl zum großen Teil auf die zunehmenden Betriebseinschränkungen im Zivilpersonen-

Stand am Ende des Rechnungsjahres	1913	1914	1915
esamtlänge der preußisch-hessischen Staatsbahnen . . . . . km	39 557	39 992	40 249
Dem öffentlichen Verkehr dienten . . . . „	39 328	39 774	40 046
Hiervon entfielen auf:			
Hauptbahnen „	22 438	22 558	22 624
%	57,40	57,06	56,83
Nebenbahnen km	16 650	16 978	17 183
%	42,60	42,94	43,17
etriebsmittel:			
Lokomotiven einschl. Triebwagen	22 131	23 108	24 617
Personen- und Gepäckwagen	58 162	60 664	63 353
Güter- und Arbeitswagen	495 429	516 958	539 285
eleistet wurden:			
von den Lokomotiven Mill. Zugkm	540,80	457,46	482,15
von den Personen- und Gepäckwagen Mill. Achskm	8 304	7 523	7 112
von den Güterwagen Mill. Achskm	15 948	15 768	19 221
nnahmen aus dem Personenverkehr in Millionen Mark	713,41	587,46	570,29
Anteil an der Gesamteinnahme . . . . %	27,90	25,82	22,21
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . ℳ	18 830	15 346	14 781
auf 10 000 Achskm der Personenwagen . . . . ℳ	859	825	765
nnahmen aus dem Güterverkehr in Millionen Mark	1 671,21	1 508,70	1 754,76
Anteil an der Gesamteinnahme . . . . %	65,35	66,31	68,32
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . ℳ	42 879	38 312	44 219
auf 10 000 Achskm der Güterwagen . . . . ℳ	1 048	1 035	987
samte Betriebseinnahmen in Millionen Mark	2 557,34	2 275,10	2 563,33
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . ℳ	65 106	57 270	64 154
samte Betriebsausgaben in Millionen Mark	1 769,85	1 813,58	1 826,87
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . ℳ	45 058	45 653	45 633
erschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in Millionen Mark	787,49	461,52	741,46
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . ℳ	20 048	11 617	18 521
triebszahl . . . . %	69,21	79,71	71,13
rwendetes Anlagekapital in Millionen Mark	12 315,1	12 866,1	13 303,3
Verzinsung des durchschnittl. Anlagekapitals . %	6,39	3,59	5,57
hl der Beamten und Arbeiter . .	559 817	543 515	534 249

rkehr zurückführen. Einen geradezu glänzenden Aufhwung aber hat im Rechnungsjahr 1915 der Güterverkehr nommen. Die Leistungen der Güterwagen sind gegenüber m Rechnungsjahr 1913 um rd. 3270 Millionen Achskilometer, e Einnahmen aus dem Güterverkehr um rd. 84 Millionen ark (gegen 1914 um rd. 246 Millionen), d. s. auf 1 km durchhnittlicher Betriebslänge um rd. 1340 ℳ (gegen 1914 um rd. 00 ℳ) gestiegen. Auch die gesamten Betriebseinnahmen eiben mit rund 11 Millionen Mark über denen des Friedenshres 1913. Indessen bewirken die Preissteigerungen in der schaffung der Betriebsstoffe und die steigenden Zuwenngen an die Bediensteten (Kriegsteuerungszulagen) eine indige Zunahme der Betriebsausgaben, sie betragen gegen 14 rd. 13, gegen 1913 rd. 57 Millionen Mark, so daß der erschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, un auch um rd. 280 Millionen Mark höher als 1914, dennoch rd. 46 Millionen gegen 1913 zurückbleibt. Die Betriebshl hat sich im Rechnungsjahr 1915 erheblich gebessert, sie gegen 1914 um 8,58 % gesunken und nur noch um 1,92 % her als 1913. Auch die Verzinsung des Anlagekapitals igt gegen 1914 eine Erhöhung um 1,98 %, sie steht gegen e Rentenziffer des Rechnungsjahres 1913 nur noch um 0,82 % zurück. Bemerkenswert ist die recht erhebliche Vermehrung der Betriebsmittel in den Rechnungsjahren 1914 und 1915. Gegenüber dem Stande am Ende des Rechnungsjahres 1913 beträgt die Zunahme im Rechnungsjahr 1914 bei den Lokomotiven einschließlich Triebwagen 977, bei den Personenwagen 2502, bei den Güterwagen 21 529, im Rechnungsjahr 1915 in gleicher Reihenfolge 2486, 5191 und 43 856 (1915 gegen 1914: 1509, 2689, 22 327). Die Ursachen und die Notwendigkeit der gesteigerten Betriebsmittelbeschaffung sind hinlänglich bekannt und brauchen hier nicht erörtert zu werden.

In großem Maßstabe erfolgte die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen aus Eisenbahnanleihemitteln, wofür in den letzten Rechnungsjahren Beträge vorgesehen waren, die für das einzelne Jahr 200 Millionen übersteigen.

Dem Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1915 sind im übrigen noch folgende wichtige Einzelheiten zu entnehmen. Soweit zu Vergleichszwecken Zahlen in Klammern zugesetzt sind, entsprechen sie den Ergebnissen des letzten Rechnungsjahres der Friedenszeit (1913):

Die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Staatsbahnen betrug am 31. März 1916 rd. 40 249 km, dem öffentlichen Verkehr dienten rd. 40 046 km und zwar 39 807 km Vollspurbahnen und 239 km Schmalspurbahnen. Von den Vollspurbahnen waren 22 624 km = 56,83 % als Hauptbahnen und 17 183 km = 43,17 % als Nebenbahnen betrieben. Von den Hauptbahnen waren 23,83 (24,85) % eingleisig, 74.46 (73,58) % zweigleisig, der Rest mit 387 km drei- bis fünfgleisig, von den Nebenbahnen wurden 96,37 (96,44) % eingleisig und 3,63 (3,56) % zweigleisig betrieben. Gegen das Vorjahr ist das preußische Bahnnetz um rd. 245 km = 0,63 % erweitert worden.

Das Anlagekapital betrug am Ende des Berichtsjahres rd. 13,52 Milliarden, auf 1 km Bahnlänge 335 941 oder 8809 ℳ mehr als im Vorjahr. Von dem als Erhöhung des preußischen Anlagekapitals nachgewiesenen Betrage wurden rd. 110 Millionen Mark als einmalige und außerordentliche Ausgaben des Haushalts und rd. 321 Millionen aus Anleihemitteln bestritten.

Über die Vermehrung des Fuhrparks geben die Zahlen der Zusammenstellung Auskunft. Die Beschaffungskosten der im Berichtsjahre hinzugekommenen Fahrzeuge betrugen rd 280,45 Millionen Mark, davon wurden rd. 183,67 Millionen aus Anleihemitteln und rd. 96,78 Millionen aus den laufenden Betriebseinnahmen bestritten. Die Beschaffungskosten aller Ende 1915 vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf rd. 3973 Millionen Mark oder 29,41 % des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken. — Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Dampflokomotiven insgesamt 814,22 (879,58) Millionen Kilometer, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 20 338 (22 393) km, geleistet worden, gegen das Vorjahr haben die Leistungen im ganzen um 4,42 %, auf 1 km um 3,61 % zugenommen. Von eigenen und fremden Wagen wurden im ganzen rd. 25,62 (24.64) Milliarden Achskilometer, d. s. gegen das Vorjahr rd. 3.56 Milliarden = 16,15 % mehr, und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 639 850 Achskilometer, d. s. rd. 84 700 km = 15,26 % mehr als im Vorjahr zurückgelegt. In der Gesamtzahl der im Berichtsjahr auf eigenen Betriebsstrecken zurückgelegten Zug- und Wagenachskilometer ist, abgesehen von den Militärzügen, bei fast sämtlichen Zuggattungen eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr eingetreten, sie beträgt bei sämtlichen Zügen rd. 24,69 Millionen Zug- und 3562,22 Millionen Wagenachskilometer. bei den Schnell-, Eil- und Personenzügen rd. 8,85 Millionen Zug- und 833,84 Millionen Wagenachskilometer und bei den Güterzügen rd. 38,55 bezw. 3672,95 Millionen Zugbezw. Wagenachskilometer. Bei den Militärzügen sind die Zugkilometer um rd. 22,34, die Wagnachskilometer um rd. 903 Millionen zurückgegangen. Die durchschnittliche Stärke der Züge an Wagenachsen ist im ganzen von 48,21 im Vorjahr auf 53,13 im Berichtsjahr gestiegen, sie betrug bei den Schnell- und Eilzügen 37,13, bei den Personenzügen 25,67, bei den Militärzügen 69,26 und bei den Güterzügen 83,48 Achsen.

Die Übersicht über die finanziellen Betriebsergebnisse des Rechnungsjahrs 1915 hatte unter der Schwierigkeit zu leiden, daß beträchtliche Einnahmen aus dem Militärverkehr den Verkehrseinnahmen nicht mehr buchmäßig zugeführt werden konnten. Während in Friedenszeiten die Beförderung von Militärpersonen in der Regel gegen sofortige Barzahlung erfolgt, tritt im Kriege ein anderes Verfahren ein. Die Beförderung findet auf Grund von Militärfahrscheinen zunächst ohne Fahrgeldberechnung statt; letztere erfolgt erst nachträglich durch die Verkehrskontrollen und ist aus verschiedenen Gründen sehr erschwert. Die Berechnungsschwierigkeiten steigerten sich noch ungemein, als im Sommer 1915 die Kosten der Militärurlaubsreisen von

der Reichskasse übernommen und nun auch diese auf Militärfahrschein ausgeführt wurden. Daher wurde mit der Militärverwaltung ein vereinfachtes Abrechnungsverfahren vereinbart, nach dem nur der Monat August 1915 genau abgerechnet, im übrigen nur die Kopfzahl der beförderten Militärpersonen ermittelt und mit der für diesen Monat errechneten Durchschnittseinnahme für einen Kopf vervielfältigt werden soll. Da der Stichmonat August bis dahin noch nicht ganz abgerechnet werden konnte, die endgültigen Einnahmen demnach noch nicht feststanden, sind im Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1915 nur die buchmäßigen Einnahmen berücksichtigt. Es wird jedoch in einer Übersicht dargestellt, wie sich der Abschluß stellen würde, wenn die auf 134,1 Millionen Mark geschätzten Einnahmereste aus dem Militärverkehr dem Rechnungsjahr 1915 tatsächlich noch zugeführt worden wären.

Die Gesamteinnahme betrug im Berichtsjahre 2568 (2557) Millionen Mark, sie übersteigt die des Vorjahrs um rd. 293,23 Millionen = 12,89 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 6880 ℳ oder 12,02 %. Die Gesamtausgabe stellte sich auf rd. 1827 (1770) Millionen Mark, sie ist gegen das Vorjahr um rd. 13,29 Millionen = 0,73 % gestiegen, dagegen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 20 ℳ = 0,04 % und auf 100 ℳ der Gesamteinnahme um 8,58 ℳ = 10,76 % zurückgegangen. Die persönlichen Ausgaben sind um rd. 3,66 Millionen gesunken, die sächlichen um rd. 16,96 Millionen gestiegen. Der Gesamtüberschuß ergab demnach rd. 741,46 (787,49) Millionen Mark, ist also um annähernd 280 Millionen = 60,66 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 6900 ℳ, gegen das Vorjahr gestiegen. Im Verhältnis zur Gesamteinnahme betrug der Überschuß 28,87 (30,79) % gegen 20,29 % im Vorjahr und im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital ergab sich eine Verzinsung von 5,57 (6,39) gegen 3,59 % im Vorjahre. Die Anteile Hessens und Badens am Betriebsüberschuß sind auf rd. 15,39 Millionen Mark bzw. 545 390 ℳ berechnet worden. Die Betriebszahl ist von 79,71 im Vorjahr auf 71,13 %, also um 8,58 % gefallen und hat sich dem Stande im Friedensjahr 1913 (69,21 %) wieder genähert. Unter Berücksichtigung der vorerwähnten Einnahmereste aus dem Militärverkehr würde sich die Betriebszahl auf nur 67,60 % stellen, also noch um 1,61 % niedriger als im Rechnungsjahr 1913.

Von der Gesamteinnahme des Berichtsjahres entfallen au die Verkehrseinnahmen rd. 2325 Millionen = 90,53 % d. s. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 58 100 ℳ und zwar im einzelnen auf den Personen- und Gepäckverkehr rd. 570,29 Millionen = 22,21 % der Gesamteinnahme und auf den Güterverkehr rd. 1754,76 Millionen = 68,32 (66,31) % der Gesamteinnahme. Die sonstigen Einnahmen (Titel 3 bis 6) sind im ganzen um rd. 64,3 Millionen Mark = 1,60 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Die persönlichen Ausgaben (Titel 1 bis 6) sind im Rechnungsjahr 1915 um rd. 6,65 Millionen Mark = 0,73 % gegen das Vorjahr gestiegen, die sächlichen Ausgaben um rd. 7,67 Millionen = 0,84 % hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben. Die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter betrug 534 249 oder 9266 = 1,70 % weniger als im Vorjahr. Auf Arbeiter entfallen 228 527 oder 5677 = 2,42 % weniger, davon auf weibliche Kräfte 16 631 oder 12 74 = 328,19 % mehr als im Vorjahr. Die verhältnismäßige Zunahme an weiblichen Kräften beträgt bei den Betriebsarbeiterinnen 78,93 %, bei den Bahnunterhaltungsarbeiterinnen 1325,72 % und bei den in Werkstätten beschäftigten Arbeiterinnen 1974,59 %.

Nach der dem Betriebsbericht als Anlage beigefügten Übersicht über die im Berichtsjahr an die Gehilfen, Hilfskräfte in unteren Dienst, Handwerker und Arbeiter gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne hat der Durchschnittslohn dieser Bediensteten wiederum eine Steigerung gegen das Vorjahr erfahren. Es betrugen die durchschnittlichen Tagelöhne der Betriebsarbeiter 4,07 ℳ, der Bahnunterhaltungsarbeiter 3,39 ℳ, der Werkstättenhandwerker im Tagelohn 6,50 ℳ, im Stücklohn 6,41 ℳ. Werden die Tagewerke und Löhne sämtlicher Klassen von Bediensteten zusammengefaßt, so ergibt sich für ein Tagewerk im Durchschnitt 4,27 ℳ gegen 4,00 ℳ im Vorjahr und 2,89 ℳ im Rechnungsjahr 1905. Von den am 1. Januar 1916 vorhandenen Mitgliedern der preußisch-hessischen Arbeiterpensionskasse Abteilung A standen rd. 1000 in einem Alter von 70 Jahren und darüber und rd. 11 600 waren 60 Jahre und darüber alt. Die höchste Zahl wiesen wiederum die Jahresklassen von 2[illegible] bis 29 mit rd. 96 830 oder 21,55 % auf.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bezirkseisenbahnrat Altona.** Auf der Tagesordnung für die am 17. d. M. in Altona stattfindende 61. ordentliche Sitzung stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände: 1. Mitteilungen über Anträge und Beschlüsse aus früheren Sitzungen und zwar betreffend: a) Ermäßigte Ausnahmefrachtsätze für hölzerne, chemisch präparierte Telegraphenstangen nach Dänemark; b) Frachtermäßigung für rohe Kartoffeln an Trocknereien und Versetzung der zu Futterzwecken bestimmten Trockenkartoffeln (Flocken, Schnitzel, Scheiben, Schrot) in den Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2); c) Wahl von Mitgliedern des Landeseisenbahnrats. — 2. Güterverkehrsangelegenheiten und zwar Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion, betreffend Aufhebung A. des Ausnahmetarifs 1 b für europäisches Bauholz usw., B. der Ausnahmetarife S 8, S 8 a, S 8 b, S 8 c für Blei und Zink sowie Erzeugnisse daraus. — 3. Fahrplanangelegenheiten u. zwar in Bezug auf die schwierige Betriebslage und ihre ungünstige Wirkung auf die Gestaltung des Personenzugfahrplans.

— **Bezirkseisenbahnrat Erfurt.** Auf der Tagesordnung für die auf den 14. d. Mts. in Halle (Saale) anberaumte ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Halle (Saale) stehen u. a. geschäftliche Angelegenheiten des Bezirkseisenbahnrats und Erörterung der seit der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats eingetretenen oder in Aussicht genommenen Erleichterungen und Neuerungen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr.

— **Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.** Auf der Tagesordnung für die am 15. d. M. in Magdeburg stattfindende 65. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats stehen u. a.: 1. Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektion über a. die Erledigung früherer Beratungsgegenstände, b. wichtigere Tarif- und Verkehrsmaßnahmen; 2. Fahrplanangelegenheiten; 3. die bereits am Tage vorher in der Sitzung des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahnrats Magdeburg zu beratenden Gütertarifangelegenheiten (vgl. Nr. 19 S. 156 f. d. Ztg.).

— **Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-A.-G.** Die „Köln. Ztg." meldete kürzlich: Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft hatte sich, um weitere Zuschußleistungen zu vermeiden, veranlaßt gesehen, den Betriebspachtvertrag mit der Braunschweig-Schöninger-Eisenbahn A.-G. zum 31. März d. J. zu kündigen. Letztere hat nur ein Abkommen mit einer Bankengruppe getroffen, das aber nur dann in Kraft tritt, wenn auch die Hauptbeteiligten Opfer bringen. In der Sitzung der Inhaber der 4½prozentigen Schuldverschreibungen wurde vom Vorstand aus erklärt, daß wenn eine Vereinbarung nicht zustande komme, der Konkurs der Bahn unvermeidlich sei. Darauf wurden die Anträge der Verwaltung auf Aussetzung der planmäßigen Tilgung der Anleihe bis zum 2. Januar 1927 einschl. und auf entsprechende Hinausschiebung der Tilgung über 1959 hinaus bis zum Jahr 1969, ferner auf Herabsetzung des Zinsfußes der Anleihe für die Zeit vom 1. Oktober 1917 bis zum 1. April 1927 einschließl. nach längerer Beratung mit allen gegen zwei Stimmen angenommen.

In Ergänzung hierzu teilt die Direktion der Gesellschaft der „B. B.-Ztg." über die am 19. Februar in der Versammlung der Teilschuldverschreibungsgläubiger gefaßten Beschlüsse folgendes mit: Es wurde beschlossen: a) Aussetzung der planmäßigen Tilgung der Anleihe bis einschl. 2. Januar 192[illegible] und entsprechende Hinausschiebung des gesamten Tilgungsplanes über den jetzigen Endzeitpunkt im Jahre 1959 bis zum Jahre 1969; b) Herabsetzung der Schuldverschreibungszinsen — anfangend mit dem am 1. Oktober 1917 fälligen Zinsschein — auf 2½ % jährlich bis zum dritten auf den Friedensschluß mit England, Frankreich und Rußland folgenden Zinstermin, einschließlich von diesem Zeitpunkte ab bis einschließlich 1. April 1927, Herabsetzung der Zinsen auf 3½ %, beides mit der Maßgabe, daß etwaige Mehrerträgnisse welche die Gesellschaft in einem Betriebsjahre nach Deckung ihrer sonstigen festen Lasten über die vorstehende Verzinsung hinaus erzielt, den Schuldverschreibungsinhabern und der Bankengemeinschaft bis zur Erreichung einer 4½ prozentigen Verzinsung, jedoch ohne Nachbezugsrecht zufließen sollen; unter gleichzeitiger Annahme der Zusagen einer unter Führung der Direktion der Disconto-Gesellschaft zu Berlin stehenden Bankengemeinschaft, die sich in der Hauptsache auf eine Zinsgewähr von mindestens 3 % bis zum 3. Zinstermin nach dem Friedensschluß beziehen.

— **Deutscher Eisenbahnerverband.** Wie die „Berl. Pol. ..chr." mitteilen, hat der preußische Eisenbahnminister den ..nisterialerlaß vom 24. Oktober v. J. aufgehoben, durch den ..r deutsche Eisenbahnerverband für die ständigen Arbeiter ..r Staatsbahnverwaltung verboten worden war. Es ist dies ..schehen, nachdem der Vorstand dieses Verbandes im Einvernehmen mit der Generalkommission der Gewerkschaften ..utschlands den Eisenbahnverwaltungen die nachstehende ..klärung abgegeben und gewährleistet hat, daß diese Erklärung den Satzungen des Verbandes beigefügt wird: „..er deutsche Eisenbahnerverband gehört nicht zu den Organisationen, welche die Arbeitseinstellung zur Durchführung ..rer Forderungen in Anwendung bringen. Er hat, wie die ..rstehende Satzung ergibt, keine Einrichtung, die es ihm ..möglichen würde, bei Lohn- oder anderen Arbeitsstreitigkeiten das Kampfmittel der Arbeitseinstellung anzuwenden. .. kann zur Unterstützung von Streiks weder von anderer ..ite herangezogen werden noch seinerseits Mittel aufwenden."

Auf diese ausdrückliche und unter allen Umständen verbindliche Erklärung ist von dem Minister mit Recht besonderer ..ert gelegt worden. Denn nur dann ist die völlige Gewähr ..für gegeben, daß die Mitglieder des Eisenbahnerverbandes ..h von allen Streikbewegungen fernhalten, wenn sie stets .. ihren Satzungen die Erklärung vor Augen haben, daß der ..senbahnerverband die Arbeitseinstellung zur Durchführung ..iner Forderungen grundsätzlich nicht in Anwendung bringt. ..r Eisenbahnerverband hatte Bedenken getragen, den Verzicht auf die Anwendung der Arbeitseinstellung als Mittel ..r Durchsetzung der Forderungen in die Satzung selbst ..fzunehmen. In diesem mehr formalen Punkte hat der ..nister der öffentlichen Arbeiten nachgegeben in der Überzeugung, daß die Beifügung der obenerwähnten Erklärung ..s Verbandes und der Generalkommission der Gewerkschaften eine völlig gleichwertige Gewähr dafür bietet, daß die ..m Eisenbahnerverband angehörenden ständigen Arbeiter ..r Eisenbahnverwaltung jeder Versuchung zur Einstellung ..r Arbeit widerstehen werden.

— **Güterverkehr auf dem Rhein.** Die „Köln. Ztg." schreibt: ..om 1. März an wird von verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften ein Fracht- und Eilgüterverkehr auf dem Rhein eingerichtet, der sich von den holländischen Häfen bis nach ..raßburg hinauf erstreckt und die am Rhein gelegenen Orte ..dient. Zur Entlastung der Eisenbahn soll der Privatgüterverkehr, soweit er sich für die Schiffahrtsbeförderung eignet, ..h. soweit es sich nicht um feuergefährliche, explosive, ..ende und Güter in loser Schüttung sowie um den von der ..senbahn abhängigen Anschlußverkehr handelt, auf den ..asserweg übergeleitet werden. Vom genannten Tage an ..rden die Güter daher im Verkehr zwischen den von den ..mpfern bedienten Orten zur Beförderung auf der Eisenbahn nicht mehr zugelassen werden. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen sowie das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln. Auch werden die Stationsverzeichnisse des Schiffahrtsdienstes und eine Bekanntmachung bei den beteiligten Abfertigungen zur Unterrichtung ..s Publikums zum Aushang gebracht.

— **Zur Frage der Tariferhöhung der Groß-Berliner Verkehrsanstalten.** Das Nachrichten-Amt des Magistrats Berlin ..reibt: „Von manchen Seiten wird die Annahme vertreten, ..ß der vom Bundesrat beschlossene Entwurf eines Gesetzes ..er die Besteuerung des Personenverkehrs eine allgemeine ..ewegung zugunsten umfassender Tariferhöhung für die ..rkehrsanstalten Groß-Berlins und anderer Großstädte zur ..lge haben müsse. Ja, es scheint hier und da die Verkehrssteuer als ein willkommener Anstoß zur Neubelebung von ..rifplänen begrüßt zu werden, welche den Betriebsgesellschaften das drei- bis vierfache des Betrages der Steuer zuführen sollen. Wenn hierbei darauf gehofft wird, daß der ..erkehrssteuer-Gesetzentwurf den Verkehrsunternehmungen ..a Mittel an die Hand gebe, um eine solche Erhöhung auch ..gen den Willen der Gemeinden zu erreichen, so gründet ..se Hoffnung sich auf einen Irrtum. Der Gesetzentwurf ..stattet dem Betriebsunternehmer nur solche Tarifänderungen, welche zur Deckung der neuen Steuer bestimmt sind, ..d nur in diesem Rahmen kann der Unternehmer einen Anspruch durch Anrufung des Schiedsgerichts durchsetzen. ..gegen wird in der Begründung des Gesetzentwurfs (Seite 23 .. unten — der Reichstagsdrucksache Nr. 631) ausdrücklich ..rvorgehoben, daß die Ermächtigung des Unternehmers, einzige Tarifänderungen aus Anlaß des vorliegenden Gesetzes ..rzunehmen, nicht soweit gehen könne, um auch Änderungen .. gestatten, an denen er sich für sonstige Steigerungen der ..triebsunkosten zu erholen beabsichtigt. . . . .

Natürlich bleibt trotzdem die Gefahr bestehen, daß auf die ..bemittelte Bevölkerung bei Gelegenheit der Verkehrssteuer Mehrbelastungen übergewälzt werden, die das Bedürfnis der Wiedereinbringung der Steuer weit übertreffen. Die Bedenken, welche sich hieraus und aus anderen Gründen gegen die Unterwerfung der großstädtischen Verkehrsanstalten unter eine Verkehrssteuer überhaupt ergeben, müssen an anderer Stelle ausgetragen werden."

— **Kleintierzucht.** In der Zeit vom 6. bis 8. Januar d. J. fand in Frankfurt (Main) in einem neuen Hallenbau der Hauptgüterabfertigung eine Verbands-Kleintierausstellung statt. Die Beteiligung erstreckte sich auf den ganzen Direktionsbezirk Frankfurt. Eisenbahndirektionspräsident Reuleaux hatte die Schirmherrschaft über die Ausstellung übernommen und eröffnete auch die Ausstellung in Anwesenheit mehrerer hoher Freunde und Gönner der Sache. Es waren im ganzen über 500 Kleintiere ausgestellt, vorzugsweise Kaninchen und zwar durchweg schöne, wertvolle Zucht, die Anerkennung verdient. Die Arbeit der Preisrichter war eine schwierige. Es wurden 17 Ehrenpreise, 22 erste, 42 zweite und 102 dritte Preise zuerkannt, außerdem 61 lobende Anerkennungen. Auch Staatspreise sind bewilligt worden. Die Verbandsausstellung legte ein sichtbares Zeugnis von der anerkennenswerten Entwicklung der Kleintierzucht in den Reihen der Eisenbahnangestellten ab. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hatte eine besondere Beihilfe bewilligt und dem Verband seine Anerkennung ausgesprochen. St.

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** berichtet die „Köln. Ztg." in ihrem Monatsbericht für Februar u. a. folgendes: Für Eisenbahnzeug sind neue und erhöhte Bestellungen herausgekommen, nachdem die Eisenbahnverwaltung hiermit lange gezögert hatte. Ihre Anforderungen an Schienen und Schwellen sind wesentlich erhöht und auf ein Mindestmaß festgelegt. Unter der Voraussetzung, daß dieses Mindestmaß erreicht wird, hat sich die Verwaltung auch dazu verstanden, einen erheblichen Aufschlag über die ganz ungenügenden Sätze des letzten Abschlusses hinaus zu bewilligen. Damit sind diese Preise wieder etwas mehr in Einklang mit der allgemeinen Marktlage gekommen und es ist zu erwarten, daß die Eisenbahnverwaltung erhalten wird, was sie bedarf, während die Werke besser als bisher auf ihre Kosten kommen. Ebenso sind auch neue Bestellungen auf Lokomotiven und Wagen herausgekommen, so daß die Werke ihre Leistungsfähigkeit stärker als bisher ausnutzen können. Diejenigen Werkstätten, die für Lokomotivbauanstalten und Wagenfabriken arbeiten, haben gleichfalls starke Beschäftigung auf lange hinaus zu verzeichnen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der seitherige Gerichtsassessor Büttner in Posen zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zum Regierungsassessor ernannt worden. — Der Regierungs- und Baurat Alexander, Mitglied der Eisenbahndirektion in Altona, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist der Finanz- und Baurat Sonnenberg, Vorstand des Bauamts Freiberg II, gestorben.

Österreich.

— **Die Ausdehnung des Wiener Stadtbahnverkehrs.** Mit 21. Februar ist eine Erweiterung des Stadtbahnverkehrs in Kraft getreten, und zwar werden seit diesem Tage von Hütteldorf-Hacking aus täglich mehrere Rundzüge über die Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie nach Hütteldorf-Hacking, sowie solche mit Abfahrt von Hütteldorf-Hacking über die Gürtel-, Donaukanal- und Wientallinie nach Hütteldorf-Hacking, ferner mit Abfahrt von Hütteldorf-Hacking über Hauptzollamt nach Heiligenstadt und über Meidling-Hauptstraße und Gürtellinie nach Heiligenstadt geführt. Weiter verkehren ab Heiligenstadt mehrere Züge über Hauptzollamt nach Hütteldorf-Hacking und über die Gürtellinie bis Hütteldorf-Hacking.

— **Der neue Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Bahn.** Dem „Eisenb.-Tarif- und Verk.-Anzeiger" in Budapest zufolge wurde in der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Aussig-Teplitzer Bahn als Nachfolger des Sektionschefs Ritter v. Enderes, dessen Ernennung zum Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium, wir bereits gemeldet haben, der ordentliche Professor des Eisenbahn- und Straßenbaues an der Wiener Technischen Hochschule Zivilingenieur Franz H. Kleinwächter ernannt. Generaldirektor Kleinwächter war, bevor er in das Lehramt an der Technischen Hochschule eintrat, bei den Staatsbahnen als Ingenieur im Oberbauwesen tätig. Von dort trat er zur Firma Brüder Redlich & Berger über, wo er mehrere Jahre blieb, bis er zur Leitung des Lehramtes an der Technik berufen wurde.

— **Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft, Wien.** Nach dem Abschluß wurden aus den Betriebseinnahmen von 1 869 859 K. (+ 113 968 K.) und den Zinsen von 86 184 K. (+ 22 228 K.) bestritten: allgemeine Unkosten 127 792 K. (+ 19 162 K.), Steuern 191 044 K. (+ 67 288), Versicherung, Wagenausbesserung usw. 39 325 K. (— 5335 K.), Abschreibungen 342 542 K. (— 32 851 K.), so daß einschließlich 61 456 K. (+ 2743 K.) Vortrag ein Reingewinn von 1 285 246 K. (+ 91 853 K.) verblieb, woraus die Dividende mit 7½ % (i. V. 7 %) bemessen wird. Die Vermögensrechnung weist in Millionen Kronen u. a. auf: Fahrpark 9,64 (+ 0,23), Wertpapiere der Rücklage 1,28 (+ 0,04), Außenstände und Bankguthaben 1,35 (+ 0,15). Bei einem Aktienkapital von 10,0 Mill. Kronen beträgt die ordentliche Rücklage 1,29 (+ 0,04), die Rücklage für Verluste an Wagen 0,21 (+ 0,21), die Gläubigerrechnung 0,07 (+ 0,03) Millionen Kronen. Die Mehreinnahmen aus den Wagenmieten sind hauptsächlich auf die Vermehrung des Sonderwagenparks und auf erhöhte Mietsätze zurückzuführen. Weitere Anschaffungen von Sonderwagen mußten im Hinblick auf die außerordentlich hohen Anschaffungskosten unterbleiben. Den Verlusten an Wagen wurde durch entsprechende Rücklagen Rechnung getragen; wie groß diese Verluste sind, wird sich erst nach Friedensschluß genau feststellen lassen. Die Aussichten für das neue Geschäftsjahr werden vorläufig als befriedigend bezeichnet.

Ungarn.

— **Die Entwicklung des Betriebs der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Am 26. Juni 1916 waren es 50 Jahre, daß die Urkunde über die Bewilligung des Baues und der Inbetriebhaltung der auf ungarischem und österreichischem Gebiete liegenden k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn an allerhöchster Stelle genehmigt wurde. Der erwähnte Zeitpunkt fällt nahezu mit jener Zeit zusammen, in welcher Ungarns Verfassung wieder hergestellt und im Zusammenhange auf Grund des Ausgleiches auch in Österreich die parlamentarische Regierungsform eingeführt wurde. Die Ereignisse folgten einander im Sturmschritte und die Volkswirtschaft gelangte nach den anfänglichen unvermeidlichen Kinderkrankheiten zu einer so starken Entwickelung, daß sie nun auch die ungeheuren Anforderungen des Weltkrieges zu befriedigen imstande ist. Die 50 jährige Geschichte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn spiegelt in ihren glänzenden Ergebnissen genau und deutlich den großen Fortschritt wieder, den nicht nur das volkswirtschaftliche Leben Ungarns, sondern auch das der ganzen Welt durchgemacht hat.

Die nachstehenden, dem Jahresberichte für das Verwaltungsjahr 1915/16 entnommenen Angaben bieten uns hierüber ein klares Bild.

	1872	1880	1915/16
Betriebslänge der eigenen Linien	353,13 km	426,59 km	452,02 km
Betriebslänge der verwalteten Lokalbahnen	—	—	283,91 km
Geleistete Zugkilometer	788 182	1 271 490	5 020 301
Geleistete Rohtonnenkilometer	123 728 566	319 920 916	2 534 170 590
Betriebseinnahmen	3 612 708	7 264 380	45 663 815
Betriebsausgaben	3 320 400	4 026 893	32 982 067
Betriebsüberschuß	292 307	3 237 487	12 681 748

In dieser Zusammenstellung wurde das Jahr 1872 als Ausgang deshalb gewählt, weil die gesamten Linien der Eisenbahnen in diesem Jahre in ihrer ganzen Länge in Betrieb gesetzt wurden, das Jahr 1880 hingegen deshalb als Vergleichsjahr herangezogen, weil die Eperjes-Tarnower Eisenbahn im Jahre 1880 mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigt wurde.

Die angeführten Zahlen reden klar und verständlich; wir fügen noch hinzu, daß der Überschuß des Jahres 1914/15 1 730 562 K. betrug, während jener des Jahres 1913 (vor dem Kriege) zusammen 7 420 038 K. ausmachte, somit zeigt sich gegen 1914/15 eine Besserung um 10 951 186, gegen 1913 dagegen eine Steigerung um 5 261 710 K. Gegenüber dem früher günstigsten Überschusse des Jahres 1912 mit 8 406 135 K. sehen wir eine erfreuliche Besserung um 4 275 613 K. Die im Jahre 1915/16 erzielte Besserung ist hauptsächlich der bedeutenden Steigerung der Betriebseinnahmen zuzuschreiben. Während im Jahre 1914/15 der bürgerliche Verkehr zufolge des Kriegszustandes längere Zeit hindurch teilweise, ja sogar ganz eingestellt werden mußte, konnte er nach günstigerer Gestaltung der Kriegsverhältnisse neben den militärischen Beförderungen kräftig unterstützt und ungestörter abgewickelt werden, wozu der Umstand beitrug, daß das zweite Gleis zwischen Zsolna und Oderberg nunmehr ganz zur Verfügung stand, denn nur mit Hilfe dessen konnte die Leistungsfähigkeit mit den Anforderungen des lebhaften Verkehrs in Einklang g bracht werden.

Über die Betriebsergebnisse des Jahres 1915/16 ist übrigei bereits in Nr. 102 des Vorjahres (S. 1148) Mitteilung gemacl worden, wir möchten jedoch noch anmerken, daß im Jah 1915/16 die Gesellschaft seit ihrem Bestande das erste M in die Lage kam, die Zinsenversicherung des ungarische Staates für ihre früheren Anleihen nicht in Anspruch nehme zu müssen und auch hinsichtlich der Anleihe vom Jahre 19 für die ungarischen Linien im Betrage von 46,5 Millione Kronen zusammen nur 1 843 699 K. zu beanspruchen. Nimn man den Reinertragsüberschuß der österreichischen Lini welcher gemäß Vereinbarung der beiden Regierungen zi Bestreitung der Neubauten und Neuherstellungen, sowie Ne anschaffungen der österreichischen Linien in Rückhalt g stellt wurde, mit dem Betrage von 4 039 162 K. mit in Rech nung, so erhellt, daß, wenn diese Vereinbarung nicht binde würde, die Gesellschaft im Gegenstandsjahre gar keine Staat vorschüsse gebraucht, ja sogar auf die erhaltenen Vorschüs der Vorjahre Abzahlung leisten hätte können. Mr.

— **Feldbahnen für die Landwirtschaft.** Der landwirtschaf liche Verband im Szabolcser Komitate hat jüngst eine sel wichtige Anregung gegeben, die geeignet wäre, nach de Kriege die Landwirtschaft einer hohen Entwicklung zuzu führen. Der Verein hat nämlich an das Ackerbauministeriu das Ersuchen gestellt, beim Kriegsministerium dahin z wirken, daß die Feldbahnen nach Friedensabschluß de Landwirten überlassen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunterbrechung in Italien.** Aus Verhandlunge des Provinzialrates in Ancona geht hervor, daß die Eiser bahnlinie Ancona-Rom durch einen Erdrutsch bei Albacin 63 km vor Ancona, unterbrochen ist. Die Wiederherstellung arbeiten erfordern mehrere Monate.

— **Plan einer neuen russischen Marinestation.** Das Stocl holm „Aftonbladet" berichtet aus Helsingfors, die russisch Militärbehörde beabsichtige die Errichtung einer neue großen Marinestation bei Vasa an der finnländischen Küst wo auch die neue strategische Eisenbahn, die gegenwärti von Petersburg quer durch Finnland gebaut wird, enden soll Bei Vasa erstreckt sich die Schärenküste acht Meilen i Meer hinaus, nur zwei bis drei Meilen von der schwedische Küste entfernt. In Vasa seien bereits mehrere große Marin kasernen im Bau, wofür von der russischen Regierung vo läufig zwei Millionen Rubel bewilligt seien. In der Umgegen von Vasa seien in Bauernhöfen 4000 Soldaten aller Gattunge einquartiert.

Fremde Erdteile.

— **Russische Zustände.** Über das in Nr. 14, S. 115 d. Zt bereits gemeldete Verfaulen von Fleisch teilt die Zeitun „Utro Rossij" vom 13. Februar folgendes Nähere mit: „I Moskau ist dieser Tage ein Kaufmann aus Semipalatinsk ei getroffen, der einer der bedeutendsten Viehhändler Sibirien ist. Dieser will Schritte ergreifen, damit die in Sibirien a gesammelten 4 Millionen Pud Fleisch für das europäisch Rußland endlich abtransportiert werden. Nach seinen Schi derungen überschwemmten im vorigen Herbst Vieheinkäufe in großer Zahl Sibirien, um Fleisch für die Bedürfnisse de europäischen Rußlands anzukaufen. Unzählige Viehherde wurden zusammengekauft und Tag und Nacht nach den St tionen der Altaibahn getrieben. Es war angenommen wo den, die Eisenbahn würde sofort mit dem Abtransport b ginnen. Es wurden aber nur geringe Teile verladen, dabe trafen täglich immer neue Viehherden ein. Weder für Futte noch für Streu war vorgesorgt, so daß viel Vieh einging Dazu setzte auch noch Frost ein. Da wurde den Aufkäufer der Rat erteilt, das Vieh abzuschlachten und das Fleisch al Gefrierfleisch lagern zu lassen.

Aus vielen Gegenden Sibiriens wurde nun eine Meng Schlächter geholt, die in der Gegend von Smeinogorodsk da Vieh abschlachten und eine Fleischzentrale einrichten sollte Im Laufe von 2 Monaten sammelten sich nun dort 4 Millione Pud Fleisch an. Da angenommen wurde, die Eisenbahnve waltung würde täglich 200 bis 300 Wagen zur Verfügun stellen, wurden keinerlei Schuppen oder auch nur Unterlage angelegt. Das Fleisch wurde einfach unter freiem Himme gelagert und nur etwas mit Stroh, Zweigen und teilweise m Planen zugedeckt. Es kamen aber keinerlei Eisenbahnwage

s Fleisch liegt seit 2 Monaten da, und die unteren Schichten ginnen trotz der Kälte zu verfaulen. Wenn es demnächst ginnen wird, wärmer zu werden, so ist es unvermeidlich, ß der ganze Vorrat verdirbt. Dabei ist das Fleisch in der zten Zeit noch einer spezifisch sibirischen Gefahr ausgezt: der Fleischgeruch hat zahlreiche Scharen von Wölfen gelockt, so daß das Fleisch von bewaffneten Posten becht werden muß, die manchmal Nächte lang auf die Wölfe ließen müssen. Wenn nicht sofort dringende Maßnahmen roffen werden, um wenigstens den Teil des Fleisches fortschaffen, der noch zu gebrauchen ist, dann schwindet die zte Hoffnung, überhaupt noch etwas davon zu retten.“ Millionen Pud sind rund 64 000 t oder 6400 Wagenladungen 10 t. Ein solcher Verlust will selbst für Rußland etwas leuten!

Rechtspflege.

— **Zur Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle im fahrenden ge.** Urteil des Reichsgerichts vom 15. Februar 1917. ktenzeichen: VI. 399/16.) Nach einer Entscheidung des ichgerichts muß der Reisende, wenn er im fahrenden Eisenbnzug seinen Sitz verläßt und sich bewegt, dies mit der hörigen Vorsicht tun und namentlich dann, wenn Kurven or Weichen durchfahren werden, mit Schwankungen Wagens und Stößen des Zuges rechnen und sich desb durch Festhalten gegen Unfälle schützen. Es kann r nicht verlangt werden, daß der Reisende in der 4. Klasse, nn Sitzplätze vorhanden sind, unbedingt während der Fahrt zen bleibt; er handelt nicht fahrlässig, wenn er die rt stehend zurücklegt, nur muß er sich dabei festlten, z. B. an einem der vorhandenen von der Decke Wagens hängenden Lederriemen. In diesem Sinne hat t das Reichsgericht den folgenden Streitfall entschieden: er Kläger stand während einer Eisenbahnfahrt zusammen seinem Bruder in einem Abteil 4. Klasse am Fenster. de hielten sich mit je einer Hand übereinander an ein demselben an der Decke angebrachten, zum Anhalten timmten Lederriemen fest. Bei der Einfahrt in den Bahn gab es im Zuge einen starken Stoß, der zur Folge hatte. die Hand des Klägers von dem Riemen abgestoßen wurde der Kläger gegen die Wand des Wagens fiel. Für die ei erlittene Verletzung verlangt er mit der vorenden Klage vom preußischen Eisenbahnfiskus Schadensatz in Gestalt einer jährlichen Rente von 2200 ℳ und tattung der Heilungskosten. Der beklagte Fiskus wendet egen ein: der Unfall des Klägers beruhe lediglich auf sen eigener Schuld, der Kläger hätte sich nur zu setzen uchen statt zu stehen (Sitzplätze waren unstreitig vorden), dann wäre der Unfall vermieden worden.

Während das Landgericht Elberfeld ein mitwirkendes Verulden des Klägers annahm und deshalb ihm nur drei rtel seines Schadens zusprach, hat das Oberlandesgericht sseldorf dem Grunde nach den Fiskus im vollen Umfange Schadensersatz verurteilt. Zur Begründung führt das rlandesgericht aus: Eine Fahrlässigkeit des Klägers ist verneinen. Zwar wußte der Kläger, daß beim Einfahren Bahnhöfe durch Weichen und Kurven Erschütterungen und ße des Zuges vorkommen können. Es kann aber dem ger kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er nicht n der im Abteil vorhandenen Sitzplätze benutzt hat. Er ügte seiner Sorgfaltspflicht, wenn er sich an dem von Decke herabhängenden Riemen festhielt. Dabei kommt Betracht, daß in den Abteilen 4. Klasse nicht nur Sitzze, sondern auch Stehplätze vorgesehen und zum Festen für die stehenden Fahrgäste Riemen angebracht sind. Eisenbahnverwaltung hat es also selbst für ausreichend alten, wenn stehende Fahrgäste sich an einem Riemen halten. Das aber hat der Kläger getan. Er hat sich in üblichen und erforderlichen Weise durch Festhalten an Riemen gesichert. Mit einem so ungewöhnlich heftigen ße, wie er hier beim Einfahren in den Bahnhof erfolgte, chte er nicht zu rechnen. Er konnte auch annehmen, daß genügen würde, wenn er zusammen mit seinem Bruder an demselben Riemen festhielt; es ist nicht zu verlan, daß er einen besonderen Riemen für sich erfaßte.

it der hiergegen eingelegten Revision machte der Fiskus derum geltend, daß der Kläger unbedingt hätte einen platz einnehmen müssen, weil das das sicherste Mittel en die Gefahren von Erschütterungen und Stößen des es sei. Das Reichsgericht ist dieser Auffassung aber it beigetreten; es hat vielmehr die Revision zurückgesen und das Urteil des Oberlandesgerichts bestätigt.

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Schnellstraßenbahnen.** Von Ord. Professor a. D. Dr. Erich G i e s e. Mit 100 Textabbildungen und 4 Tafeln. Preis 6 ℳ. Verlag W. Moeser Buchhandlung, Berlin S. 14.

Das Bestreben, die ungesunde, dichte Besiedelung herabzusetzen, greift mehr und mehr um sich. Hand in Hand hiermit muß eine veränderte großstädtische Verkehrspolitik gehen, weil durch die weitere räumliche Ausdehnung der Großstädte die Erschließung der außenliegenden Gebiete an Bedeutung gewinnt. Die durch den Krieg geschwächte Finanzkraft der Gemeinden wird nur in seltenen Fällen zulassen, daß Schnellbahnen gebaut werden, so daß man sich wenigstens in den Außenbezirken der Großstädte mit erheblich billigeren Bahnanlagen wird behelfen müssen. Diese Gedanken haben den Verfasser veranlaßt, Vergleiche zu ziehen über den Verkehrswert der großstädtischen Erschließungsbahnen, der Schnell- und Straßenbahnen. Den Untersuchungen über die Schnellbahnen sind hierbei die sämtlichen deutschen Schnellbahnen zu Grunde gelegt, während für die Straßenbahnen die Untersuchungen auf die Groß Berliner Anlagen beschränkt sind, weil sie bereits ausreichende Unterlagen für alle großstädtischen Verhältnisse ergeben. Zur Durchführung des Vergleichs werden die Größen erörtert, die auf die Reisegeschwindigkeit der Schnell- und Straßenbahnen von Einfluß sind, nämlich die bauliche Anlage der Bahn, die Haltestellenabstände, die Haltestellenaufenthalte, die Höchstgeschwindigkeit, die Größe der Anfahrbeschleunigung und der Bremsverzögerung. Die Untersuchung zeigt, wie nicht anders zu erwarten, daß die Reisegeschwindigkeit der Schnellbahnen um vieles größer als die der Straßenbahnen ist, aber sie liefert gleichzeitig das wertvolle Ergebnis, daß eine nur wenig verbesserte Straßenbahnanlage in den Außenbezirken der Großstädte verkehrlich sehr wohl mit der Schnellbahn erfolgreich in Wettbewerb treten kann, dabei aber nur sehr geringe Baukosten und wesentlich verminderte Betriebskosten erfordert. Der Verfasser nennt diese von ihm verbesserte Straßenbahn die Schnellstraßenbahn und erörtert dann eingehend ihre Anlage und die Möglichkeit, sie später bei zunehmendem Verkehr zu einer vollwertigen Schnellbahn umzubauen.

Zur Durchführung der Untersuchungen hat der Verfasser eine Reihe von wertvollen Erhebungen vorgenommen, so über die Haltestellenabstände und die Haltestellenaufenthalte der Schnellbahnen und Straßenbahnen. Die Haltestellenaufenthalte der Schnellbahnen sind auf Grund von 1036 Beobachtungen ermittelt und hier nach dem Einfluß der Verkehrsgröße, der Zuglänge sowie der Türanordnung in den Wagen festgestellt worden. Über die Reisegeschwindigkeit auf dem Netz der Berliner Hochbahnen, dem Netz der Hamburger Hochbahn sowie auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen werden neuartige Pläne beigegeben.

In dem Abschnitt über Straßenbahnen ist besonders die umfassende Abhandlung über Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper in Groß Berlin zu erwähnen. Sie stellt die erste umfassende Arbeit über diese Bahnen dar, die in vier Gruppen geschieden werden. Ferner werden die Abstände der Straßenbahnhaltestellen kritisch beleuchtet und die Ergebnisse und Schlußfolgerungen mitgeteilt, die auf Grund von 2938 Beobachtungen über die Haltestellenaufenthalte der Straßenbahnwagen gezogen werden. Eine Tafel gibt an, welche Höchstgeschwindigkeit auf jeder Straßenbahnstrecke in Groß Berlin zugelassen, eine andere, welche Reisegeschwindigkeit auf jedem Streckenabschnitt vorhanden ist. Durch zahlreiche Beobachtungen ist nachgewiesen, daß auch die Strecken in den Außengebieten auf besonderem Bahnkörper schon jetzt mit einer hohen Reisegeschwindigkeit befahren werden.

Für die Schnellstraßenbahn wird ein besonderer Bahnkörper, ein mittlerer Haltestellenabstand von 500 m und eine Höchstgeschwindigkeit von 30—35 km/Std. vorgeschlagen, wobei eine mittlere Reisegeschwindigkeit von mindestens 22,5 km/Std. erreicht werden kann. Für die Mehrwagenzüge sollen zusammengekoppelte Triebwagen Verwendung finden. Eingehende Entwürfe sind für den Anschluß einer in den Außenbezirken verkehrenden Schnellstraßenbahn an das übrige Straßenbahnnetz bearbeitet worden. Die Arbeit dürfte für alle Gemeinden und Straßenbahngesellschaften wertvolle Anregungen bringen, den Technischen Hochschulen aber reichen Stoff für den Unterricht liefern.

Wir kommen demnächst nochmals auf die Schrift zurück.

— **Organisation und Personalvorschriften der k. k. österreichischen Staatsbahnen.** Von Dr. Eugen G l ü c k l i c h, Staatsbahnrat. Wien, 1916, k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Preis 7 Kronen.

Das Lehrbuch stellt einen Führer für die Ausbildung und die Dienstprüfungen des Personals der k. k. Staatseisenbahnen dar und wird zum Unterricht in den Fachkursen dieser Verwaltung verwendet. Es besteht aus drei Teilen. Der

hauptsächlich für die Kursschüler und die Beamtenanwärter bestimmte erste Teil enthält die Grundzüge der Organisation der Staatsbahnverwaltung (das k. k. Eisenbahnministerium und sein Wirkungskreis; die k. k. Staatsbahndirektionen; die Dienststellen) sowie die Privatbahnverwaltungen. Der zweite Teil behandelt die Dienstordnung (Aufnahme in den Dienst; die Ausbildung der künftigen Beamten, Prüfung und Ernennung; die Dienstpflichten; Ahndung von Dienstverletzungen; Rechte der Bediensteten; Beendigung der Dienstlaufbahn und die Arbeits- und Gehaltsverhältnisse). Der dritte Teil endlich beschäftigt sich mit den Wohlfahrtseinrichtungen, die bei den österreichischen Staatsbahnen bestehen (Ruheversorgung; Kranken- und Unfallversicherung; Spa[r-] Vorschuß- und Unterstützungskassen). Dr. Glücklich ist b[e-] reits als Verfasser des Leitfadens der Verkehrsgeograph[ie] wohlbekannt und hat sich nun durch die vorliegende Schri[ft] ein neues Verdienst erworben, da er u. W. zum ersten Mal d[ie] Organisation der österreichischen Staatsbahnen einschlie[ß-] lich der Staatsaufsicht über die Privatbahnen systemati[sch] behandelt. Zunächst als Behelf für diejenigen geschriebe[n,] die sich auf die fachlichen Beamtenprüfungen vorzubereite[n] haben, wird es auch allen denen, die sich mit dem österreich[i-] schen Staatseisenbahnwesen zu beschäftigen haben, ein wi[ll-] kommener Führer und Wegweiser sein.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung von Abfertigungsbefugnissen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. März d. J. ist die bisher dem Wagenladungsverkehr dienende Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde mit den Bahnhöfen 4. Kl. Riesenkirch, Jacobsdorf (Kreis Rosenberg Westpr.), Groß-Teschendorf, Groß-Münsterberg, Alt-Christburg und Vorwerk (Kreis Mohrungen) auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Königlich Württembergische Staatseise[n-] bahnen. Die an der Strecke Tübingen-Sigmaringen zw[i-] schen den Stationen Straßberg-Winterlingen und Storzing[en] gelegene Station Kaiseringen-Frohnstetten, d[ie] bisher für die unbeschränkte Abfertigung von Person[en,] Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendung[en] sowie für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverke[hr] eingerichtet war, ist für die unbeschränkte Abfertigu[ng] von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Tieren (in Ei[n-] zelsendungen und Wagenladungen) sowie für den unb[e-] schränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worde[n].

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. April 1917 wird der links der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Oebisfelde zwischen den Stationen Rätzlingen und Oebisfelde gelegene am 1. Februar 1917 vorübergehend geschlossene Haltepunkt Bösdorf (Pr. Sa.) für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden. Dagegen bleibt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern bis auf weiteres ausgeschlossen.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden nur die Züge 234, 235, 239 und 242 zugelassen.

Magdeburg, den 4. März 1917. (393)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlenteer — 2 IV s —.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 tritt der Ausnahmetarif für den unter M aufgeführten Steinkohlenteer außer Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1917. (397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 15. März 1917 wird die bayerische Station München Ost in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 6. März 1917. (400)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — 2 IV v. —

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 treten die im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs unter D für Zuckerrüben usw. gegebenen Bestimmungen außer Kraft. Es gelten für diese Rüben alsdann die unter C des gleichen Tarifs für Rüben aller Art gegebenen Bestimmungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1917. (398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Spiritus (Branntwein) zur Vergällung. — 2 II w. —

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 wird der Ausnahmetarif aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1917. (396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 8 des Tarifheftes 1 vom 1. März 1908 im Abschnitt D. Verkehrsleitung der zweite Absatz gestrichen.

Dresden, am 5. März 1917. (392)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staateisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. Mai 1917 erhalten im Abschnitt Zuschlags- und Anstoßfrachten die Bestimmungen der Kerkerbachbahn eine neue Fassung, durch die Erhöhungen der Zuschlagsfrachten eintreten. Näheres enthält [d]ie am 8. März erscheinende Nummer [de]s Tarif- und Verkehrsanzeigers. A[us-] kunft geben auch die beteiligten Güt[er-] abfertigungen sowie das Auskunf[ts-] bureau, hier, Bahnhof Alexanderpla[tz].

Berlin, den 5. März 1917. (39[.])
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Nebenbahn Bibera[ch]-Oberharmersbach.

Vom 1. Juni 1917 ab werden die Ta[rif-] sätze
in den Eil- und Stückgutklassen u[m] 5 ₰, und in den Wagenladun[gs-] klassen um 1 ₰
für 100 kg
erhöht. Ferner wird für die Überfü[h-] rung der Wagenladungen nach und v[on] der Staatsbahn in Biberach-Zell e[ine] Überführungsgebühr von 1 ₰ für 100 [kg] erhoben.

Karlsruhe, den 5. März 1917. (3[.])
Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesel[l-] schaft Vehring & Waechter.
Betriebsdirektion Karlsruhe.

3. Verdingungen.

Zur Verdingung

der Lieferung von 2 430 000 kg H[olz-] wolle für 1917 ist Termin [a]m 20. März 1917, mittags 11 Uh[r] bei der Kgl. Eisenbahndirektion zu [Er-] furt anberaumt.

Die Bedingungen usw. können in [un-] serer Kanzlei eingesehen oder von d[em] Vorstand des Zentralbureaus ge[gen] postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ [in] barem Gelde (nicht Briefmarken) [vo]n daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 10. April 1917 e[in-] schließlich.

Erfurt, den 5. März 1917. (3[.])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 21. 14. März 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verdeutschungen im preußischen Staatshaushaltsplan der Eisenbahnverwaltung.

Bekanntlich hat der preußische Finanzminister in seiner ede bei der Einbringung des neuen Staatshaushaltsplans rauf aufmerksam gemacht, daß sich dieser neue auch äußerch von seinen Vorgängern dadurch unterscheide, daß eine eihe von Fremdworten, die sich von Jahr zu Jahr forthleppten, durch deutsche Worte ersetzt seien. Dieses höchst nkenswerte Vorgehen erstreckt sich natürlich auch auf den üheren „Etat der Eisenbahnverwaltung", der nun ein Hausılt dieser Verwaltung geworden ist und es gewiß auch eiben wird, so daß wir das freilich sehr bequeme aber utsch-sprachlich unmögliche Wort „Etat" nun endgültig mit nem Schlage losgeworden sind. Das Wort erinnerte gar zu hr an die Anleihen, die unsere Hof- und Staatssprache im „ 17. und 18. Jahrhundert bei der französischen Sprache macht hat. Wir werden fortan vom Haushalt er vom Haushaltsplan reden, und das häßliche Wort „etatsißig" verwandelt sich dann von selbst in planmäßig.

In der preußischen Staatseisenbahnverwaltung war freih schon seit dem Vorgehen des Ministers von Thielen d den Verdeutschungsarbeiten des hochverdienten Geheimts Dr. Sarrazin, der auch jetzt noch als Vorsitzender des lgemeinen Deutschen Sprachvereins an der Spitze der groın Verdeutschungsbewegung steht, die Ausmerzung der enthrlichen Fremdwörter weiter gediehen, als in den anderen weigen der Staatsverwaltung; das ganze deutsche ısenbahnwesen ist längst jenem Zuge gefolgt, auch das eutsche Reich, dessen Postsprache schon durch Stephan geutert war, hat u. a. in der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung und r Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung Vorbilder guter und iner deutscher Sprache geschaffen. Dennoch ist man gedezu überrascht, wenn man bei einem Durchsehen des neuen aatshaushalts der Eisenbahnverwaltung erkennt, welche ille von Fremdwörtern haben entfernt und durch gutes eutsch ersetzt werden können. Für sehr glücklich halten ır es auch, daß bei dem bekannten Worte „Bureau", das ar aus dem Französischen stammt, aber ganz in den deutschen Sprachgebrauch übergegangen ist, kein vergeblicher Übersetzungsversuch gemacht ist, der im Eisenbahnwesen gerade wegen der vielseitigen und besonderen Bedeutung des Wortes doch vergeblich gewesen wäre, sondern daß man das Wort durch die Schreibweise „Büro" einfach eingedeutscht hat. Mit dieser Schreibweise ist übrigens kein Geringerer als Bismarck in seinen Gedanken und Erinnerungen vorangegangen, da er dort das Wort Bürokrat mit seinen Ableitungen in dieser Schreibung mehrfach verwendet*).

Wir lassen nun zunächst die wichtigsten Verdeutschungen des neuen Haushalts der Eisenbahnverwaltung in der Aufstellung folgen, die „Die Eisenbahn" kürzlich gegeben hat.

Es heißt dort nach den Erörterungen über die Beseitigung des Etats und seiner Zusammensetzungen weiter:

„Der Haushalt zerfällt in ordentliche Einnahmen und dauernde Ausgaben (bisher Ordinarium) und in außerordentliche Einnahmen und Ausgaben (bisher Extraordinarium). Demgemäß heißt das in der Haushaltssprache vielfach gebrauchte Wort „extraordinär" nunmehr außerordentlich. Für die Bezeichnung der Verrechnungsstellen sind die Worte Kapitel und Titel noch beibehalten worden, dagegen wird für „Position" Stelle, für „Unterposition" Unterstelle gebraucht. Das Etatsjahr heißt Rechnungsjahr.

Das Bureau ist zum deutschen Büro geworden. Es gibt

*) Gleich im ersten Kapitel des ersten Teils kommen die Ausdrücke Bürokrat, bürokratisch, Bürokratismus, Bürokratie in dieser Schreibweise mehrfach vor. — Gegen den von wissenschaftlicher Seite erhobenen Einwand, das Wort Büro sei zur Eindeutschung ungeeignet, da es dem deutschen Sprachgesetz zuwider den Ton auf der zweiten, nicht auf der Stammsilbe habe, ist zu bemerken, daß das deutsche Sprachgesetz sehr viele Ausnahmen hat. „Natur" hat auch als eingedeutschtes Lehnwort den Ton aus dem Lateinischen beibehalten und doch wird es niemand dem deutschen Sprachschatz rauben wollen. Übrigens spricht man in Süddeutschland und im Nassauischen allgemein „Büro" mit dem Ton auf der ersten Silbe. Auch in dieser Zeitung wird die neue Schreibweise von jetzt an gebraucht werden.

daher nunmehr Bürovorstände, Bürovorsteher, Büroassistenten, Bürodiener. Für Zentralbüro findet man Hauptbüro.

Das Ende der Beamtenlaufbahn ist nicht mehr die Pensionierung, sondern die Versetzung in den Ruhestand; die Pension wird als Ruhegehalt gezahlt, demgemäß sind pensionsfähige Bezüge ruhegehaltsfähige Bezüge. Da auch das Wort Statut durch Satzung, statutmäßig durch satzungsmäßig ersetzt worden ist, so spricht man künftig nicht mehr von einer statutmäßigen Kassenpension, sondern von einem satzungsmäßigen Kassenruhegehalt.

Beamte werden für besondere Leistungen nicht mehr durch außerordentliche Remunerationen, sondern durch außerordentliche Vergütungen belohnt; auch das bisher — leider — so viel gebrauchte Wort „Remunerierung“ ist nunmehr glücklich abgetan, es heißt gut deutsch und einfach „Vergütung“. Ebenso hat die „Prämiierung nützlicher Erfindungen“ der „Belohnung für nützliche Erfindungen“ Platz gemacht.

Eine große Rolle im technischen Betriebe der Eisenbahnverwaltung spielt das „Material“. In allen möglichen Wortverbindungen beherscht es den täglichen Sprachgebrauch des Eisenbahners. Es ist im Haushalt durch Stoff ersetzt worden. Wir finden daher folgende neue Bezeichnungen:

Betriebsstoffe	statt	Betriebsmaterialien,
Oberbaustoffe	„	Oberbaumaterialien,
Baustoffe	„	Baumaterialien,
Bettungsstoffe	„	Bettungsmaterialien,
Werkstattsstoffe . . .	„	Werkstattsmaterialien,
Altstoffe	„	Altmaterialien,
Zeichenstoffe	„	Zeichenmaterialien,
Stoffersparnisgelder . .	„	Materialersparnisprämien.

Auch sonst hat der neue Haushalt noch manches andere aus fremder Sprache geliehene Wort ausgemerzt und eine leichtverständliche Bezeichnung dafür gefunden. So sind ersetzt:

Dispositionsbesoldungen . . .	durch	Wartegelder,
Normaltransportgebühren . .	„	regelrechte Beförderungsgebühren,
Normalgehalt	„	regelrechtes Gehalt,
Legitimationsschein	„	Ausweis,
Abschätzungskommissar . . .	„	Abschätzer,
Annuität	„	Zeitrente,
Rate	„	Teilbetrag,
Konferenz	„	Tagung,
Generalversammlung	„	Hauptversammlung,
Manufakturwaren	„	Webwaren,
Amortisation	„	Tilgung,
Formular	„	Vordruck,
Prozent	„	vom Hundert, abgekürzt v. H.,
Prozentsatz	„	Vom-Hundert-Satz“

Soweit die angeführte Quelle.

Durchaus folgerichtig, aber darum nicht weniger erfreulich ist es, daß nun auch die übrigen Drucksachen der Eisenbahnverwaltung, die dem Landtag vorgelegt werden, sich derselben fremdwortfreien Sprache bedienen. Beispielsweise ist sie in dem Bericht der preußischen Eisenbahnverwaltung über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1915 und im Baubericht derselben Verwaltung für denselben Zeitraum durchgeführt.

Nur einige wenige fremdsprachige Ausdrücke gibt es, von denen der Wunsch, ein gutes deutsches Wort zu gebrauchen, hat halt machen müssen. Wir rechnen dahin vor allem die beibehaltene Bezeichnung des und der Fonds mit den verschiedenen Zusammensetzungen. Gleich im Inhaltsverzeichnis erblicken wir das Wort Ausgleichfonds. Hier steht freilich zunächst das Gesetz im Wege, aber wir zweifeln nicht, daß sich hier mit der Zeit ein Ausweg finden wird. Für das im Gesetz stehende Wort „Annuität“ (an die Braunschweigische Regierung) ist der treffliche, jedes Mißverständnis ausschließende Ausdruck „Zeitrente“ verwendet. Für die vielen Formen der Fonds wird sich freilich e i n treffendes Wort so leicht nicht finden lassen: Betrag ist zu allgemein, Stock zu ungebräuchlich, im übrigen stehen nur Worte wie Geld, Gelder, Mittel usw. zur Verfügung, die für einzelne bestimmte Fonds gebraucht werden. Häufig wird das Wort auch weggelassen werden können. Beispielsweise hätte in der Bezeichnung des Tit. 244 „Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben“ das erste Wort vielleicht entbehrt werden können. Hier wie bei anderen beibehaltenen Fremdausdrücken, insbesondere im Titelwesen, wird man nicht zu stürmisch vorgehen dürfen, weil in den staatlichen Drucksachen überall unbedingte Deutlichkeit dringendes Erfordernis ist und nicht immer g u t e deutsche Ersatzworte zur Verfügung stehen.

Im Eisenbahnwesen macht sich jetzt überall das Streben nach einem guten und reinen Deutsch erneut mächtig geltend. Wir erinnern nur an die in dieser Zeitung schon im vorigen Jahr besprochenen Bestrebungen innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (s. Nr. 90 v. J.) Die einzelnen deutschen Staatsbahnverwaltungen sind wohl jede einzeln mit Verfügungen in dieser Richtung längst vorgegangen. Auch die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen ist mit einer umfassenden Verdeutschung ihrer gesamten Drucksachen an der Arbeit. In der österreichischen Eisenbahn-Amtssprache sind dieserhalb vom k. k. Eisenbahnministerium bereits einschneidende Verfügungen ergangen.

Kurz, überall ist der deutsche Geist auf diesem Gebiete erwacht, unsere Sprache ist im Begriff, gewaltige Fortschritte zu machen und wie wir überzeugt sind, daß aus dem furchtbaren Kriege, in dem wir noch immer stehen, das Deutschtum siegreich hervorgehen wird, so hoffen wir auch, daß die deutsche Sprache in den kommenden Zeiten des Friedens in geläuterter, von fremden Schlacken tunlichst befreiter Gestalt sich zu immer größerer Schönheit entwickeln und ihr Einflußgebiet mehr und mehr erweitern wird.

v. M ü h l e n f e l s.

Ersparung von Morserollen.

Die gegenwärtige Papiernot zwingt unter anderem auch zur Sparsamkeit im Gebrauche der Morserollen. Bisher wird der Morsestreifen wohl allgemein nur einmal und zwar in der Mitte beschrieben. Durch eine einfache Neuerung kann die Morserolle zweimal benutzt werden, ohne daß die Deutlichkeit und Lesbarkeit der beiden Schriftreihen Einbuße erleiden.

Das Schreibrädchen des Morseapparats, das jetzt beim Telegraphieren die Mitte des Morsestreifens berührt, kann durch eine einfache, ein für allemal bleibende Verschiebung nach rückwärts oder vorwärts so eingestellt werden, daß die Schrift nahe am oberen oder unteren Rande des Morsestreifens erscheint. Hierdurch ist es möglich, die einmal gebrauchte Morserolle ein zweites Mal durch den Morseapparat laufen zu lassen, indem das Ende der Rolle so in den Apparat neu eingeführt wird, daß die neue Schriftreihe in die Mitte des freigebliebenen Breitenraumes kommt. Wurde z. B. das Schreibrädchen nach rückwärts versetzt, so erscheint die erste Schriftreihe am oberen Rande; beim Wiedereinführen bildet diese jetzt nicht mehr ohne weiteres lesbare weil verkehrt stehende Schriftreihe die untere Zeile, während die neue Schrift wieder nahe am jetzigen oberen Rand erscheint. Zweckmäßig wird die Entfernung vom Rande so zu wählen sein, daß der Streifen durch die beiden Schriftreihen in drei gleiche Teile geteilt wird. Es empfiehlt sich endlich ein möglichst dünnes Schreibrädchen zu benutzen. Neben der Erreichung deutlicher Schriftzeichen kann hierdurch mindestens 20 % an dem jetzt ebenfalls kostbaren Farböl erspart werden.

Ein Versuch ist mit ganz wenig Umständen verknüpft und fast kostenlos durchzuführen.

G. F.

Ertragsberechnung zu dem Entwurf eines deutschen Reichsgesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs.*)

A. Beförderung auf Eisenbahnen.

Im Rechnungsjahre 1913 haben die Einnahmen betragen:	Mill. Mk.	Unter Zugrundelegung dieser Einnahmen würden die in Aussicht genommenen Verkehrssteuern einbringen bei einem Steuersatze von %	Mark
1. aus dem Personenverkehr:			
a) der Staats- u. Privatbahnen			
1. Wagenklasse	29.3	16	4 688 000
2. „	160,7	14	22 498 000
3. „	432.7	12	51 924 000
4. „	305.1	10	30 510 000
b) der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen:		durchschnittl.	
im ganzen	35,7	12	4 284 000
c) der Straßenbahnen	286,4	12	34 368 000
2. aus dem Gepäckverkehr aller Bahnen	33.0	12	3 960 000
3. aus dem öffentlichen Güterverkehr, ausschließlich Postgut und Dienstgut, aber einschließlich Bahnhofs- und Anschlußfrachten:			
a) der Staats- u. Privatbahnen	2 230 4	7	156 128 000
b) der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen	33,8	7	2 366 000
c) der Straßenbahnen	1,4	7	98 000
Dazu:			
4. Einnahmen an Verkehrssteuern aus dem nichtöffentlichen Güterverkehr nach schätzungsweiser Veranschlagung	—	—	3 000 000
		Sa.	313 824 000
		Rund	314 000 000

Von der vorstehenden Summe von 314 Millionen *M* ist in Abzug zu bringen das bisherige Aufkommen an Fahrkartensteuer im Betrage von rund 24 Millionen *M*, der Mehrertrag kann hiernach für den Verkehr auf rund 290 Millionen Mark angenommen werden.

B. Beförderung auf Wasserstraßen und Landwegen.

Der Ertrag läßt sich beim Mangel ausreichender Unterlagen nur annähernd schätzen.

Im Binnenschiffsverkehr ist der Gesamtbetrag an steuerpflichtigen Frachten auf etwa 320 Millionen *M*, im Küstenverkehr bei Ausschaltung des steuerfreien Transitverkehrs auf etwa 10 Millionen *M*, zusammen 330 Millionen Mark anzunehmen. Hiervon beträgt die Abgabe von 7 % rd. 23 Mill. *M*. Der Mehrertrag aus dem Personenschiffsverkehr und der Ertrag aus der Besteuerung der Personen- und Güterbeförderung auf Landwegen wird sich nicht höher als mit 2 Millionen *M* ansetzen lassen. Zusammen 25 Millionen *M*. Insgesamt läßt sich hiernach aus der Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs eine Einnahme von 315 Millionen *M* erwarten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahnamt hat unterm 1. d. M. einige Änderungen der Nummern Ia, Ib und Id der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 43 des Reichs-Gesetzblattes vom 6. d. M. hervor.

*) Anlage zu dem Gesetzentwurf.

— **Statistik der Eisenbahnen Deutschlands.** Von der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik ist soeben der Band XXXVI, das Rechnungsjahr 1915 umfassend, im Vertriebe von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen. In der Vorbemerkung wird bemerkt, daß aus Anlaß des Krieges einige statistische Tabellen eingeschränkt seien, und zwar Tabelle 15, „Leistungen der Lokomotiven“, die nur in Kilometern, nicht aber in Tonnenkilometern nachgewiesen werden, Tabelle 16, „Leistungen der Wagen“, wo diese nur in Kilometern (Wagenkilometer und Wagenachskilometer), nicht aber in Tonnenkilometern nachgewiesen werden, Tabelle 18, „Personenverkehr“, wo nur die aus dem Betriebs-Rechnungsabschluß unmittelbar zu entnehmenden Einnahmen aus dem Personenverkehr nachgewiesen werden, Tabelle 19, „Güterverkehr“, wo nur die aus den Kassenbüchern oder sonstigen vorhandenen Aufzeichnungen unmittelbar zu entnehmenden Einnahmen aus dem Güterverkehr nachgewiesen werden, sowie Tabelle 25 „Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter“, wo nur die Gesamtzahl der Bediensteten und die für sie aufgewandten persönlichen Ausgaben angegeben werden.

— **Erklärungen des Ausschusses des Deutschen Handelstags zu der Verkehrssteuer.** Wie „B. Z. am Mittag“ mitteilt, stimmte der Ausschuß in seiner kürzlich zur Beratung der Kriegssteuern einberufenen Sitzung einer weiteren steuerlichen Belastung des Personen- und Güterverkehrs grundsätzlich zu. Gegen die vorgeschlagene Besteuerung des Personen- und Gepäckverkehrs hat der Ausschuß keine Bedenken. Dagegen kann er der Besteuerung des Güterverkehrs in der vorgeschlagenen Form eines gleichmäßigen prozentualen Zuschlags zum Beförderungspreise nicht zustimmen. Sie sei geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit der frachtlich ohnehin ungünstig gelegenen Gebiete des Reichs noch weiter zu verschlechtern. Es sei daher zu erwägen, ob und in welcher Weise ein gestaffelter Zuschlag einzuführen sei, dessen prozentuale Sätze mit der steigenden Entfernung fallen. Die Geltung des Gesetzes sollte nur für die Kriegsdauer und ein Jahr nach Beendigung des Krieges zugestanden werden. Inzwischen seien die mit ihm gemachten Erfahrungen, insbesondere seine Wirkung auf unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt, zu prüfen; auch müsse auf den Zusammenhang mit der künftigen Ordnung des Reichshaushalts Bedacht genommen werden.

— **Eingaben gegen die Verkehrssteuer.** Der Verbandsdirektor des Verbandes Groß-Berlin hat, wie wir erfahren, an den Reichstag zu dem Gesetzentwurf über die Verkehrssteuer eine Eingabe gerichtet, in der er namens des Verbandes Groß-Berlin auf einige schwerwiegende Bedenken gegen die geplante Besteuerung hinweist. In der Eingabe wird zunächst die möglicherweise drohende Schmälerung erheblicher Verkehrseinnahmen der Groß-Berliner Gemeinwesen betont, die bei den gegenwärtigen Kriegsaufgaben der Gemeinden besonders schwer empfunden werden müßte. Ferner wird auf die Sonderbelastung der städtischen Bevölkerung hingewiesen, vor allem aber die schwere Gefahr gewürdigt, der das Groß-Berliner Siedlungswesen durch die neue Besteuerung ausgesetzt erscheint. In dieser Beziehung führt die Eingabe aus, daß insbesondere das Kleinwohnungswesen, das ja seit längerer Zeit das besondere Interesse des Reichstages findet und für die Volksgesundheit erhebliche Bedeutung beanspruchen könne, durch das Gesetz aufs empfindlichste getroffen werde.

Es wird dann näher ausgeführt, daß die Einwohner eines mit einem Halbmesser von 20 Kilometer um den Mittelpunkt der Innenstadt geschlagenen Halbkreises fast ausschließlich auf täglichen Verkehr mit der Innenstadt angewiesen seien und diesen regelmäßig nur mit Hilfe der Bahnen bewerkstelligen können. Der Bahnverkehr stellt also ein unentbehrliches Verbindungsmittel zwischen Wohn- und Arbeitsstätte dar. Jede Verteuerung des Verkehrs muß daher das Wohnen in den Außenbezirken aufs empfindlichste erschweren und die Lebensfähigkeit der Gemeinden erschüttern.

Nun ist zwar im Gesetzentwurf vorgesehen, daß Arbeiterwochenkarten der Steuer nicht unterliegen sollen. Diese Vergünstigung würde aber nur den Inhabern der Wochenkarte selbst und diesen auch nur für die Fahrt hin und zur Arbeitsstelle zugute kommen. Für alle sonstigen Fahrten würden auch die Arbeiterfamilien von der Steuer betroffen werden. Neben den Arbeitern kommen aber in besonderem Maße für die Vororte andere Berufsklassen, vor allem kleine Geschäftsleute, sowie untere und mittlere Beamte in Betracht. Diese Kreise haben unter den augenblicklichen Verhältnissen am stärksten zu leiden, und auch nach dem Kriege wird sich ihre wirtschaftliche Lage kaum günstiger entwickeln. Der Verbandsdirektor bittet daher, die Verkehrsmittel des Groß-Berliner

Nahverkehrs, also die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen sowie die Straßen- und Schnellbahnen von der Verkehrssteuer frei zu lassen, mindestens aber die Besteuerung auf die Dauer des Krieges zu beschränken.

Auch der Vorstand des Deutschen Städtetages hat eine von Oberbürgermeister Wermuth unterzeichnete Eingabe an den Reichstag gerichtet, in der er gegen die Verkehrssteuervorlage Einspruch erhebt, soweit sie den Binnenverkehr für Groß-Berlin, also den Straßenbahn-, Hoch- und Untergrundbahn- und den Omnibusverkehr betrifft. Die Besteuerung der Straßenbahnen und des Innenverkehrs stelle, heißt es in dem Schreiben u. a., eine Vorausbelastung der Bewohner der größeren Siedlungseinheiten vor. Sie müßten im regelmäßigen täglichen Leben die Straßenbahnen benutzen. Daß der Arbeiterverkehr und der Schülerverkehr von der Steuer freigelassen seien, treffe den Kern der Sache deshalb nicht, weil auch der Mittelstand, und nicht zuletzt der kleine Mittelstand, dessen finanzielle Verhältnisse durch den Krieg besonders stark verschlechtert seien, auf die regelmäßige Benutzung der Straßenbahnen angewiesen sei. Der springende Punkt sei eben der, daß die Benutzung des Binnenverkehrs überhaupt keine Ortsveränderung darstelle, sondern nur einen Teilvorgang des Wohnens selbst innerhalb der Siedlung. Somit stelle ein allgemeines Verkehrssteuergesetz dem Wesen nach eine besondere Steuer für die Bewohner der größeren Gemeinden dar. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß, da aus der Besteuerung des Straßenbahnverkehrs noch nicht einmal 35 Millionen Mark zu erwarten seien, die finanzielle Bedeutung der Verkehrssteuervorlage durch eine Freilassung des Straßenbahnverkehrs und sonstigen Binnenverkehrs kaum berührt würde.

Trotz dieser von zwei beachtenswerten Stellen geltend gemachten Bedenken möchten wir an einen Erfolg nicht glauben. Es handelt sich eben um Kriegsopfer, die gleichmäßig getragen werden müssen. Die 34⅓ Millionen Steuer, die der Straßenbahnverkehr bringen soll, verteilen sich auf so unendlich viele Schultern in so unendlich kleinen Einzelbeträgen, daß gerade diese Steuer keinesfalls als drückend wird empfunden werden können. Auf das Siedlungswesen wird die Tarifpolitik der in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen von viel stärkerem Einfluß sein, als die Verkehrssteuer mit ihren gleichmäßigen 12 %.

— **Die zweite Lesung des Haushaltsplans der Eisenbahnverwaltung** im preußischen Abgeordnetenhause begann am Sonnabend, den 10. März. Zunächst erhielt als Berichterstatter des Haushaltsausschusses das Wort der Abg. Hirsch (Essen), der das große Verdienst der Eisenbahnverwaltung bei der Bewältigung des von Monat zu Monat sich stets steigernden Personen- und Güter-Verkehrs trotz der hohen militärischen Anforderungen hervorhob und dann auf die Schwierigkeiten bei der Verkehrsbewältigung hinwies, die sich seit vorigem Herbst erhoben hätten, und dann einen Überblick über die Ursachen und die zur Behebung der Schwierigkeiten ergriffenen Maßregeln gab, die er als weitschauende und einschneidende bezeichnete. Dann ging er auf die schwebenden Tariffragen ein. Im Ausschuß wurde eine Vereinheitlichung des Tarifwesens gewünscht, doch glaubte man hinsichtlich der Änderung der Ausnahmetarife, daß Vorsicht am Platze sei, und man war allgemein der Ansicht, daß die Regelung der Tariffrage im ganzen erst nach dem Kriege vorgenommen werden könne, wenn man ein Bild der zukünftigen gewerblichen Tätigkeit vor sich habe. Endlich wurde auch die Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens im Hinblick auf die Kirchhoffschen Vorschläge besprochen. Man war allgemein der Meinung, daß es nicht an der Zeit sei, die preußischen Eisenbahnen in die Hände des Reiches überzuführen; unzweifelhaft würden dadurch die Finanzen Preußens auf das schwerste geschädigt werden. Auch eine Entschädigung würde keineswegs ausreichen, um die Schädigung auszugleichen. Preußen sei auf steigende Einnahmen angewiesen, und seine finanziellen Grundlagen würden erschüttert werden, wenn die Eisenbahnen in ihren Einnahmen zurückgingen. Die Eisenbahnerfrage sei dadurch in ein neues Stadium getreten, daß der Eisenbahnerverband eine Erklärung abgegeben hat, die den Eisenbahnminister befriedigt; auf das Streikrecht werde verzichtet.

Über die einmaligen Ausgaben und den Baubericht für 1915 berichtete Abg. Macco. Nach ihm nahm der Vizepräsident des Staatsministeriums, Staatsminister Dr. v. Breitenbach, das Wort, um zunächst im Namen der Staatsregierung dem soeben unerwartet dahingeschiedenen Grafen v. Zeppelin einen tiefempfundenen Nachruf zu widmen. Wir werden demnächst diesen ebenso wie die den Reden der Vertreter der konservativen und Zentrumspartei folgende große Rede des Ministers tunlichst im Wortlaut bringen.

— **Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes.** Dem preußischen Abgeordnetenhaus ist der Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes nebst Begründung zugegangen, das die Aus gabe von 312 656 000 ℳ Staatsschuldverschreibungen vorsieh Von diesem Betrage entfallen 258 900 000 ℳ auf die Be schaffung von Fahrzeugen.

— **Kunze Knorr-Bremse.** Ein Erlaß des preußischen Mi nisters der öffentlichen Arbeiten an die deutschen Regie rungen mit Staatsbahnbesitz besagt folgendes: „Die im ver gangenen Jahre den Vertretern der deutschen Eisenbahn verwaltungen vorgeführte Verbundbremse für Personen- un Güterzüge sowie vorher schon die für Schnellzüge ist i ihrer grundlegenden Bauweise eine Erfindung des Geheime Oberbaurats Kunze meines Ministeriums, an deren zweck mäßigem Ausbau jedoch unter der ausgezeichneten Leitun des Eisenbahn-Zentralamts die Knorrbremse-Aktiengesell schaft in Berlin-Lichtenberg unter teilweiser Mitbenutzun ihrer früheren Erfindungen hervorragenden Anteil genomme hat. — Da die durchgehenden Bremsen der Eisenbahnzüg bisher fast ausnahmslos nach den Erfindern benannt worde sind, die in der Regel auch die fabrikmäßige Herstellung de Bremsen in der Hand hatten, habe ich es als angemesse erachtet, der neuen Verbundbremse den Namen „Kunz Knorr-Bremse“ beizulegen, um damit zugleich eine dauernd Anerkennung für die Beteiligten festzulegen. Hiernac würde die Schnellbahn-Verbundbremse hinfort als „Kunz Knorr-Bremse S“, die Einheits-Verbundbremse für Personen züge als „Kunze Knorr-Bremse P“ und die Einheits-Verbun bremse für Güterzüge als „Kunze Knorr-Bremse G“ zu be zeichnen sein.

Indem ich meinen Dank für die erfolgreiche hervorragend Mitarbeit der Beamten der dortigen Verwaltung hiermit ger ausspreche, benutze ich diese Gelegenheit zur Versicherun meiner ausgezeichnetsten Hochachtung. v. Breitenbach.“

— **Bezirkseisenbahnrat Bromberg.** Auf der Tagesordnun für die 47. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Bromberg a 21. d. M. in Königsberg (Pr.) stehen Aufhebung verschie dener veralteter Ausnahmetarife; Wiedereinführung de Ausnahmetarifs 2 r in seinem ursprünglichen Umfange; A standnahme von einer Erhöhung der Kohlenfrachten nac den Direktionsbezirken Danzig und Königsberg; Aufhebun des Seehafenausfuhrtarifs S 3 a bzw. Verallgemeinerung di ses Tarifs und völlige und teilweise Aufhebung der Sal ausnahmetarife 3 a, 3 d, 3 b, 3 i, 3 c und 3 f.

— **Der Spreetunnel der AEG.-Schnellbahn in Berlin.** Di ser die Spree an der Jannowitzbrücke unterfahrende Tunn nähert sich mehr und mehr seiner Vollendung. Mitte N vember waren die Bauarbeiten soweit gediehen, daß di Tunnelsohle in ihrer ganzen Länge eingebaut war. In d Zwischenzeit hat man die Seitenwände des Tunnels bis etw zur halben Höhe hochgeführt. Beim Einbau der Tunne decke waren besondere technische Schwierigkeiten zu übe winden, da zwischen der in das Spreebett versenkten Schut decke und der eigentlichen Tunneldecke kein Platz zu de Arbeiten über den Trägern der Schutzdecke bleibt. Da di Tunneldecke völlig wasserdicht sein muß, hat man di Deckenträger zunächst in tieferer Lage ausgelegt und di Asphaltdichtung in Abschnitten von je 10 m darüber ausg breitet. Diese Abschnitte wurden dann mit den Träge durch große Lokomotivwinden bis zur vollen Höhe gehobe und nun sollen die Zwischenräume zwischen den Träger mit Beton ausgespritzt werden. Die Fugen in der Asphal schicht der Tunneldecke werden dann noch besonders abg dichtet. Nach der Ausführung dieser Arbeiten werden di Seitenwände des Tunnels bis zur Decke hochgeführt. D Tunnel wird durch eine Wand aus Beton in zwei Teile g teilt, die je ein Gleis aufnehmen sollen. Auch diese Wan ist bereits in größerer Länge fertiggestellt. Die Beto arbeiten beider Rampen des Tunnels außerhalb des Spre bettes sind weit vorgeschritten, auf der Nordseite ist d Rampendecke bereits bis auf wenige Meter fertiggestell Der Tunnelbau der südlichen Rampe wird in kurzer Ze ebenfalls ausgeführt sein, so daß dieser Bauabschnitt d Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln von der Stralauer- b zur Cöpenicker Straße in nicht allzu ferner Zeit vollend sein wird.

— **Die Reichsverkehrssteuer und die Bodenseeschiffahr** Während in dem Reichsgesetzentwurf betr. Besteuerung d Personen- und Güterverkehrs auch die Besteuerung des deu schen Personen- und Güter-Schiffsverkehrs innerhalb d Reichsgebiets und zwischen Ostsee- und Nordseehäfen sow des Seegüterverkehrs zwischen inländischen Häfen und au ländischen Festlandshäfen des Kanals und der Nord- und Os see vorgesehen ist, bestimmt § 2 des Entwurfs ausdrückli daß die Beförderung auf dem Bodensee nicht als eine solch innerhalb des Reichsgebiets zu gelten habe. Sie bleibt dana von der Reichsverkehrssteuer befreit.

— Verkehr nach Bulgarien und der Türkei. Wie den Ält-
sten der Kaufmannschaft von Berlin amtlich mitgeteilt wor-
n ist, können Stückgüter nach Bulgarien und der Türkei
st nach Einrichtung regelmäßig verkehrender Osmanzüge
r Beförderung bis Cosel Hafen angenommen werden. Bis
hin müssen Stückgüter entweder durch einen Spediteur als
mmelgut nach Cosel Hafen an die Vermittelungsstelle für
ienttransporte oder als Stückgut an die Adresse eines Spe-
eurs in Cosel Hafen zu gewöhnlichen Stückgutfrachtsätzen
fgegeben werden. Für letztere Sendungen ist dann nach-
äglich die Erstattung des Frachtunterschiedes zwischen den
ückgutsätzen des gewöhnlichen Tarifs und des Transittarifs
Rückvergütungswege zu beantragen.

— Baudirektor Dr.-Ing. von Neuffer, Vorstand der Bau-
teilung der Generaldirektion der württembergischen Staats-
senbahnen, ist am 28. Februar d. J. seinem Ansuchen ent-
rechend in den Ruhestand versetzt worden. Aus Anlaß
ines Ausscheidens aus dem Dienste wurde ihm der Titel
nes Präsidenten mit dem Rang auf der dritten Stufe der
angordnung verliehen.

Herr von Neuffer ist im Jahre 1850 in Reutlingen geboren.
ine Ausbildung als Ingenieur erhielt er in den Jahren
67 bis 1873 am Stuttgarter Polytechnikum. Während des
udiums hat er am Feldzug gegen Frankreich teilgenommen.
ach Ablegung der ersten Staatsprüfung im Ingenieurfach
at er im April 1873 als Bauführer bei dem Bauamt Stutt-
rt in den württembergischen Eisenbahndienst ein. Im Jahr
79 wurde er, nachdem er inzwischen die zweite Staats-
üfung abgelegt hatte, als Bahnmeister in Vaihingen (Fil-
r), 1882 als Ingenieurassistent und 1885 als Sektionsinge-
eur bei dem Technischen Bureau der Generaldirektion an-
stellt. Die ihm 1888 und 1889 übertragenen Stellen des Be-
ebsbauinspektors in Balingen und in Jagstfeld hat er nicht
getreten, sondern ist bei dem Technischen Bureau der
neraldirektion geblieben, zu dessen Vorstand in der Stel-
ng eines Oberbeamten er Anfang 1892 bestellt wurde. Im
ptember des gleichen Jahres wurde er zum Baurat bei der
neraldirektion befördert und zum Mitglied des Rats der
erkehrsanstalten ernannt. 1905 wurde er zum Oberbaurat
fördert, dreieinhalb Jahre später, im Oktober 1908, folgte
ine Ernennung zum Vorstand der Bauabteilung der General-
rektion unter Beförderung zum Direktor.

Präsident von Neuffer hat sich in seiner langen Dienst-
it um die Entwickelung des württembergischen Eisenbahn-
esens hoch verdient gemacht. Seine Verdienste hat auch die
chnische Hochschule in Stuttgart dadurch anerkannt, daß sie
m bei der Feier des landesherrlichen Geburtsfestes im
hr 1914 die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber
rliehen hat. Der Staatsanzeiger für Württemberg hob da-
als hervor, daß Herr von Neuffer insbesondere während
s zweiten Aufschwungs des württembergischen Eisenbahn-
us maßgebenden Einfluß gewonnen habe und daß seine
tigkeit als oberster Leiter des Eisenbahnbaus von großer
rtschaftlicher Bedeutung für das Land geworden sei. Dau-
nd wird sein Name mit der Geschichte der großen Bahn-
ubauten in und um Stuttgart verbunden sein. Unter Mit-
beitern und Untergebenen sichert ihm neben seiner dienst-
hen und beruflichen Bedeutung die ruhige Freundlichkeit
ines Wesens ein ehrendes und dankbares Andenken.

Als sein Nachfolger ist Oberbaurat von Lupfer bei der
neraldirektion auf die erledigte Direktorstelle befördert
orden.

— Geheimer Baurat a. D. Klien †. Am 5. d. M. ist in Dres-
n das frühere Mitglied der Generaldirektion der sächsischen
aatseisenbahnen, Geheimer Baurat a. D. Ewald Richard
ien im 76. Lebensjahre verschieden. Im Jahre 1841 zu
utzen geboren, trat er 1867 als Maschinen-Ingenieur in den
erkstättendienst der sächsischen Staatseisenbahnverwal-
ng in Leipzig ein, und fand vom Jahre 1872 an Verwendung
s Maschinenmeister in Leipzig und Chemnitz. Im Jahre
77 wurde ihm als Obermaschinenmeister die Leitung der
erkstätten-Abteilung bei der Maschinen-Hauptverwaltung
emnitz und im Jahre 1887 die Leitung der Maschinen-
uptverwaltung als Maschinendirektor übertragen. Unter
nennung zum Finanz- und Baurat wurde er 1898 Mitglied
r Generaldirektion der Staatseisenbahnen; hier übernahm
das Referat für Lokomotivbau und -Reparatur. Im Jahre
00 wurde er zum Oberbaurat und im Jahre 1904 zum Ge-
imen Baurat ernannt; 1907 trat er in den Ruhestand. Der
erstorbene hat sich über die Grenzen Sachsens hinaus als
rvorragender Fachmann einen Namen gemacht und den
komotivbau durch wertvolle Anregungen und Erfindungen
fördert, die jetzt noch bei den sächsischen Lokomotiven
gewendet sind. Das Maschinenwesen der sächsischen
aatsbahnen hat seinem Wirken viel zu verdanken.

Österreich.

— Die Untergrundbahnen in Wien. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat in der Sitzung des Gemeinderats am 24. Februar von der Überreichung eines Projekts für den Bau der Wiener Untergrundbahnen durch die Firma Siemens u. Halske Mitteilung gemacht. An der Projektverfassung und Ausführung soll auch die A. E.-G.-Union Elektrizitätsgesellschaft in Berlin beteiligt sein. Dem Vernehmen nach handelt es sich um die Anlage eines Netzes von Unterpflasterbahnen. Der Bürgermeister hat das Projekt bereits den maßgebenden städtischen Organen zum Studium und zur Berichterstattung überwiesen. Der Bau der Untergrundbahnen wird in Verbindung mit der Wohnungsfürsorge gebracht. Durch die neuen Verkehrswege soll das neue Bauland an der äußersten Umgrenzungslinie des Wiener Gemeindegebietes dem Stadtkern nahe gebracht werden. Nach dem Kriege wird die Gemeinde zunächst an den Bau von zwei Linien der Untergrundbahnen schreiten, nämlich die Linie Westbahnhof-Innere Stadt-Praterstern und Döbling-Südbahnhof. Mit Rücksicht auf die hohen Baukosten wird die Ausführung der genannten Linien nacheinander geschehen. Von diesen Hauptlinien werden Seitenlinien zur Verbindung der Bezirke, zur Aufschließung der entfernten Stadtteile und zur Berührung der Bahnhöfe geschaffen. Bei der Lösung dieser Verkehrsfrage ist der auszugestaltenden Stadtbahn und den Straßenbahnen eine wichtige Rolle vorbehalten.

— Brotabgabe in Bahnhofgastwirtschaften. Das reisende Publikum wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Verabreichung von Brot in den Bahnhofgastwirtschaften nicht überall sichergestellt ist, und es sich daher empfiehlt, auch auf Reisen das nötige Brot mitzunehmen.

— Der Elbe-Oder-Donau-Kanal. Die von der Reichenberger Handelskammer gemeinschaftlich mit dem Aussiger Elbeverein seinerzeit gegebene Anregung wegen Bildung eines besonderen österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau (vergl. Nr. 14 S. 114 d. Ztg.) hat in den beteiligten Kreisen lebhafte Zustimmung gefunden. Im Arbeitsausschuß werden vertreten sein: das Handelsministerium, das Ackerbauministerium und das Eisenbahnministerium, die Statthaltereien in Prag und Wien, die Landesverwaltungskommission in Prag, die Landesausschüsse von Mähren und Niederösterreich, die Handelskammern Brünn, Eger, Olmütz, Prag und Wien, die Elbe- und Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften sowie die beteiligten Schiffahrtsvereine, die technischen Hochschulen in Brünn, Prag und Wien und viele andere an der geplanten Wasserstraße liegenden Städte, die Wiener und Prager Börsen und eine Anzahl Industriellenverbände. Weitere Beitrittserklärungen stehen in Aussicht, die Gründungsversammlung findet am 24. März in Aussig statt.

— Sektionschef i. R. Hugo Freiherr v. Buschman †. Am 28. Februar ist in Wien der Sektionschef i. R. Hugo Freiherr v. Buschman gestorben. Er war ehedem Vorstand des Departements XI des Eisenbahnministeriums für die Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen in finanzieller Hinsicht und insbesondere aus dem Titel der Staatsgarantie. Nach der Ernenung des Sektionschefs Wrba zum Leiter des Eisenbahnministeriums wurde er mit der Leitung der legislativ-finanziellen Sektion des Eisenbahnministeriums betraut. Er genoß den Ruf eines ausgezeichneten Fachmannes und hat auch an den mit der Nordbahn gepflogenen Verstaatlichungsverhandlungen hervorragenden Anteil genommen. Unter großer Teilnahme weiter Kreise wurde der Verstorbene am 2. März zu Grabe getragen. Die Einsegnung erfolgte in der Schottenkirche. Außer der Familie wohnten der Trauerfeier bei: Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, die Minister a. D. Dr. Ritter v. Wittek, Dr. Ludwig Wrba und zahlreiche Vertreter der österreichischen Eisenbahnunternehmungen.

Ungarn.

— Landwirtschaftliche Ausnutzung verfügbarer Grundstücke der Staatsbahnverwaltung. Bekanntlich haben die ungarischen Staatsbahnen bereits im verflossenen Jahre Anstalten getroffen, um die zur Verfügung stehenden und zum Anbau geeigneten Bodenflächen nutzbar zu machen. Da durch die getroffenen Verfügungen und Einrichtungen gute Erfolge erzielt worden sind, so wurde der Plan gefaßt, für die nächste Zeit die Nutzbarmachung dieser Flächen noch

wirksamer zu gestalten und hauptsächlich einen lebhafteren Anbau von Gemüse (Küchengärtnerei) zu betreiben. Das Hauptaugenmerk wird auf solche Pflanzen gerichtet, aus denen Öl gepreßt wird. Zur Weiterentwicklung der Bienenzucht werden von mehreren Eisenbahnwerkstätten neuartige Bienenkörbe zu billigen Preisen hergestellt, um die Honiggewinnung möglichst billig zu gestalten.

— **Die Erdgas- und Ölforschungen des Ärars.** Durch diese wurden in jüngster Zeit sehr günstige Ergebnisse erzielt. Während der in der Gemeinde Egbell — an der Eisenbahnlinie Pozsony (Preßburg)-Szakolcza — vorgenommenen Bohrungen stieß man in einer Tiefe von kaum einigen hundert Metern auf vorzügliches Schmieröl, welches einzig in seiner Art steht. Bisher hat man 24 Sonden aufgedeckt, welche nur Schmieröl und Erdgas enthalten. Alle 10 Minuten konnten 100 bis 120 kg Schmieröl gefördert werden. Da die ungarischen Staatsbahnen, die das Öl übernehmen, täglich durchschnittlich 8000 K. zahlen, fließen dem Staate hierfür jeden Monat etwa 250 000 K. zu. Bisher wurden 1075 Wagen Schmieröl gewonnen. In geringen Mengen strömt aus drei Brunnen auch Erdgas, welches zum Heizen verwendet wird und auch die Kraft für einen Erdgasmotor von 8 PS liefert. Nach dem Kriege sollen in Egbell eine Industriebahn, Arbeiterhäuser und eine Elektrizitätszentrale errichtet werden. Die Nachforschungen werden auf die Umgebung von Egbell, namentlich auf die Gemeinden Gázlós, Závod und Sasvár ausgedehnt. Mit Rücksicht auf die erfolgreichen Ergebnisse in Egbell beabsichtigt das Finanzministerium auch jenseits der Donau und in Kroatien Bohrungen vornehmen zu lassen.

— **Staatsbahndirektor v. Darvay †.** In Budapest ist kürzlich Staatsbahndirektor Hofrat Karl v. Darvay gestorben. In dem Dahingeschiedenen verliert das ungarische Eisenbahnwesen einen überaus hervorragenden Fachmann, die ungarische Staatsbahndirektion einen ihrer tüchtigsten Leiter. Sein Sonderfach war das Tarifwesen, das er so vollkommen wie nur wenige außer ihm beherrschte. Als Leiter der kommerziellen Hauptsektion der Staatsbahnen mußte er häufig mit den industriellen und kaufmännischen Kreisen des Landes in Verbindung treten, denen gegenüber er bei strengster Wahrung der Interessen des Staates stets das größte Entgegenkommen an den Tag legte. Er erfreute sich aber nicht nur in Ungarn, sondern auch im Auslande, in das er oft zu tarifarischen Verhandlungen entsendet wurde, hoher Wertschätzung und allgemeiner Beliebtheit. Darvay war im Jahre 1853 zu Aßód geboren. Er trat im Jahre 1873 in den Dienst der Staatsbahnen, wo er sich bald so umfassende Kenntnisse auf dem Gebiete des Tarifwesens aneignete, daß er schon im Jahre 1882 zum Leiter der Tarifabteilung der Budapest-Fünfkirchener Bahn ernannt wurde. Sieben Jahre später kehrte er zur Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen zurück, doch blieb er dort nur zwei Jahre, da er 1891 als Stellvertreter des Chefs der Tarifabteilung in das Handelsministerium berufen wurde. Im Jahre 1897 wurde er an die Spitze der Refaktienabteilung der Staatsbahnen gestellt. Als vor drei Jahren der Leiter der kommerziellen Abteilung Hofrat Koloman v. Szájbely in den Ruhestand trat, wurde Darvay sein Nachfolger, der er bis an sein Lebensende blieb. Von den ihm zuteil gewordenen zahlreichen Auszeichnungen erwähnen wir, daß ihm zu Ende des vorigen Jahres der ungarische Adel mit dem Prädikat „de Aßód" verliehen wurde. Vor einigen Wochen begab sich Darvay zum Besuche seines im Felde stehenden Sohnes an die rumänische Front, von wo er sich den Keim einer schweren Krankheit holte.

Übrige europäische Länder.

— **Beschlagnahme von Eisenbahnwagen in England.** Der „Frankf. Ztg." wird aus Holland gemeldet, daß die etwa 600 000 Eisenbahnwagen in England, die sich noch im Privatbesitz großer Gesellschaften, so z. B. der Bergwerke, befinden, für den Staat enteignet werden sollen. Für Eisenbahnwagen, die sich im Besitz der Eisenbahngesellschaften befinden, ist bereits eine ähnliche Verfügung getroffen. Die englische Regierung will sich die freie Verfügung über sämtliche Eisenbahnwagen sichern, da der Verkehr auf den Eisenbahnstrecken sehr zu wünschen übrig läßt und dringend einer Reform bedarf, um den Stockungen, die auf der Strecke eintreten, abzuhelfen.

Gleichzeitig wird eine besonders weitgehende Ausnutzung der Häfen beabsichtigt, um das Löschen und Laden der Schiffe so rasch wie möglich zu bewerkstelligen, damit auf diese Weise dem Schiffsmangel einigermaßen entgegengearbeitet wird. Der Verband der Liverpooler Dampferbesitzer hat jedoch einen Bericht herausgegeben, in d sehr über den Arbeitermangel geklagt wird, der in Häfen herrscht und der das rasche Laden und Löschen Frachten unmöglich macht. Gleichzeitig wird darauf h gewiesen, daß die Einrichtungen in den Häfen veraltet s und die Einführung rascher und zweckentsprechender V fahren nicht gestatten. Eine Verbesserung kann nur d eintreten, wenn die Behörden die nötigen Arbeitskräfte Verfügung stellen, um neue Maschinen für die Häfen verfertigen.

— **Rollklappbrücke über den Trent bei Keadby.** Für Überführung der Eisenbahnlinien der englischen „Great C tral Railway" über den River Trent ist vor kurzem bei Ke by, etwa 25 km nördlich von Gainsborough in der Grafsch Lincoln, eine Rollklappbrücke nach Bauart Scherzer erst worden, die als die größte in Europa angegeben wird. dient als Ersatz für die wenige Meter südlicher gelegene, 60 Jahren bestehende alte Drehbrücke und, im Gegensatz dieser, auch dem Straßenverkehr. Nach dem Londo „Engineering" vom 23. Juni und 24. November 1916, dem „Schweiz. Bauztg." die folgenden Angaben entnimmt, umf die Brücke, von Westen nach Osten gerechnet, zwei du feste Träger überbrückte Öffnungen von 41 m Spannwe eine durch den beweglichen Überbau überspannte Öffn von 49 m, die für die Schiffahrt eine lichte Breite von 46 freigibt, einen für das Abrollen der Brücke dienenden Üb bau von 12 m Länge und eine Vorlandöffnung von 21 Spannweite. Die Brücke hat 16,3 m Breite, von Mitte Mitte der Außenträger. Ein mittlerer Träger trennt die Fa bahn in den für den Zugverkehr dienenden 8,9 m bre und den für den Straßenverkehr bestimmten 7,4 m bre Fahrbahnstreifen. Die Träger der beiden westlichen, je 5 Stahl umfassenden festen Brückenteile haben 5,2 m Höhe. J der Träger des beweglichen Teils, der 2900 t wiegt, nim von dem, das gewaltige Gegengewicht tragenden hinte Ende zum vorderen Ende von 11,0 auf 5,5 m Höhe ab. Gegengewicht besteht aus einem aus Stahlblech hergestel Behälter von 700 cbm Raumgehalt, gefüllt mit 1800 t Be Es ist mit dem Untergurt der Hauptträger durch Segm von 8,5 m Halbmesser verbunden, mittels derer der gesa Überbau auf verzahnten Stangen rollt. Der Antrieb erf durch zwei Gleichstrommotoren von je 115 PS; für das Öff oder Schließen der Brücke, die in geöffnetem Zustand Fahrbahnneigung gegen die Horizontale aufweist, sind k zwei Minuten erforderlich.

— **Verkehrsstockungen in Rußland.** Die „Frankf. Z schreibt: Der bisherige Verlauf der Güterwochen auf russischen Eisenbahnen brachte laut „Utro Rossij" statt erhofften Erleichterungen für Petersburg und Moskau große Enttäuschung. Die Höchstleistung der die be Hauptstädte verbindenden Nikolajbahn blieb statt der rechneten 1300 Wagen täglich 80. Die Hauptursachen außer der scharfen Winterkälte Schneeverwehungen, Ma an Heizstoff für die Lokomotiven, sowie deren inf starker Abnutzung verminderte Leistungsfähigkeit. diesen Gründen ruht der Frachtverkehr auf der Ural-Rjä sowie auf der Kiew-Wornesch-Eisenbahn fast vollstän dagegen treffen von der finnischen Bahn fortwährend Papier, Maschinen und anderen Dingen beladene Güter ein, die bei der Überführung auf die Nikolajbahn stecken blei Der Güterbahnhof in Moskau ist derart verstopft, daß Wagen Holz von den Empfängern nicht abgeholt we können. 44 Wagen Postsendungen aus Wladiwostok s von anderen Orten abgelassene wichtige Frachten sind Zeit unauffindbar. Die geplante Entlastung der Ha verkehrspunkte durch Lastautos stellt sich wegen Arbe mangels als unmöglich heraus. Man rechnet mit e Unterbrechung des Personenverkehrs während des ga Monats März.

— **Neue Materialbestellung für die bulgarischen E bahnen.** Ein neuer Gesetzentwurf ermächtigt den bu schen Verkehrsminister, folgende Bestellungen zu ma Schienen und Zubehör für eine Strecke von 200 km Preise von 6,4 Mill. Mark, 45 Lokomotiven zum Preise 4,8 Mill. Mark, weitere 50 Lokomotiven zum Preise 9,3 Mill. Mark, 505 Wagen für 5,5 Mill. Mark und sonst Eisenbahnbedarf für 11 Mill. Mark, zusammen also für Mill. Mark.

— **Ein aussichtsreiches amerikanisch-russisches Eisenb projekt.** Während ein amerikanisches Angebot, eine E bahnhauptlinie Moskau-Donetzbassin zu bauen, abgel wurde, da die finanziellen Bedingungen unannehmbar w findet ein zweites Angebot nach „Nowoje Wremja" 10. Februar günstige Aufnahme. Es handelt sich um

gebot des Vizepräsidenten der America Corporation, Hallok, das eine zweigleisige Bahn von Moskau nach Lugansk eine eingleisige Weiterführung von Lugansk nach Mariupol oder Taganrog vorsieht. Die zweigleisige Strecke einer Länge von 950 Werst soll etwa 440 Millionen Rubel sten, das eingleisige Stück bis Mariupol (278 Werst) etwa Millionen, bis Taganrog (200 Werst) etwa 56 Millionen bel. Der Unternehmer will das Baukapital entweder ganz e Staatsgarantie aufbringen oder ein Vierzehntel Aktienpital und dreizehn Vierzehntel mit Regierungsgarantie. inerlei Privilegien werden verlangt und die Unterordnung er alle in Rußland bestehenden Gesetze, Annahme des sischen Normalstatuts für Eisenbahngesellschaften, besonders bezüglich der Gewinnbeteiligung des Fiskus, wird vornherein ausgesprochen. Die gemischte Kommission, über das Angebot verhandelte, fand die Bedingungen annehmbar und stellte für den Bau der zweigleisigen Strecke e Frist von 3½ Jahren, vom Tage der Bestätigung der tuten gerechnet. Die eingleisige Verlängerung soll so baut werden, daß sie spätestens zwei Jahre nach Eröffnung regelmäßigen Verkehrs auf der Hauptstrecke fertig wird. a die betreffenden Orte längst durch Bahnen verbunden d, kann es sich nur um den Bau von Entlastungslinien Erhöhung der Leistungsfähigkeit handeln. D. Schriftl.)

Rechtspflege.

— **Gehört die Kriegsteuerungsbeihilfe zum Entgelt im ne des § 160 der Reichsversicherungsordnung?** Die erische Staatsregierung gewährt, ebenso wie dies im Reich und in anderen Bundesstaaten der Fall ist, den Staatsarbeitern und Staatsbeamten bis zu einem bestimmten Einkommen sog. „Kriegsteuerungsbeihilfen", die der Höhe nach verschieden sind, je nachdem der Bezugsberechtigte ledig oder verheiratet ist und Familie besitzt oder nicht. Bei Festsetzung der Unfallrenten der Hinterbliebenen eines im Dienste verunglückten Staatseisenbahnarbeiters hat sich nun die Frage ergeben, ob die Kriegsteuerungsbeihilfe, die der Verunglückte im Zeitpunkte seines Todes bezog, dem Entgelt im Sinne des § 160 und § 563 RVO. zuzurechnen ist. Die Ausführungsbehörde hat die Frage verneint, das Oberversicherungsamt der K. B. Verkehrsanstalten und das K. B. Landesversicherungsamt haben sie dagegen bejaht. Das Landesversicherungsamt führt in seiner Entscheidung vom 11. Dezember 1916 folgendes aus: „Als Entgelt im Sinne des § 160 RVO. ist jeder wirtschaftliche Vorteil anzusehen, den der Arbeitnehmer auf Grund des Arbeitsverhältnisses als Gegenleistung, sei es vom Arbeitgeber oder einem dritten, erhält und zwar ohne Rücksicht auf die Beweg- und Erwägungsgründe, die die Gewährung veranlassen. Unter diesen Oberbegriff ist auch die Kriegsteuerungsbeihilfe unbedenklich zu bringen. Der Arbeitnehmer erhält sie zwar auch während des Urlaubs und der Erkrankung, behält sie aber nur so lange, als das Arbeitsverhältnis besteht, und verliert sie mit dessen Lösung. Belanglos ist, daß die Beihilfe auch den Beamten und Arbeitern im Ruhestand und ihren Hinterbliebenen gewährt wird; denn die Natur der Gehalts- und Lohnzulage des Staatsdieners erfährt keine Änderung, wenn auch gleichzeitig das Ruhegehalt und das Witwen- und Waisengeld erhöht wird." Dr. Reindl.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am April d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Oebisfelde zwischen den Stationen Rätzlingen und Oebisfelde gelegene am 1. Februar d. J. vorübergehend geschlossene Haltepunkt Bösdorf (Pr. Sa.) für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an Strecke Tabor-Razic zwischen den Stationen Weselicko-Smitz-Jetetitz im km 37,01 gelegene Personenhaltestelle Jetetitz Haltestelle wird am 15. März d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Reichenberg-Zittau auf böhmischem Staatsgebiete gelegene Bahnhof Weißkirchen bei Kratzau hat die Bezeichnung Weißkirchen (Neiße) erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 38 vom 24. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Königl. Preußischen und Großherzogl. Hessischen Eisenbahndirektionen, der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Kgl. Preußischen Militärbahn, betreffend: Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen. (Abgesandt am 27. Februar d. Js.)

Amtliche Bekanntmachungen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 15. Mai 1917 an wird bis auf weiteres der an der Nebenbahn Fulda-Gersfeld zwischen Eichenzell und Lütter gelegene Haltepunkt Welkers für Güter- und Viehverkehr geschlossen.

Frankfurt (Main), 8. März 1917. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erhöhung der Ladegebühren.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und unter Zustimmung des Reichseisenbahnamts werden auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom 12. d. M. ab bis auf weiteres die im Abschnitt IV — Ziffer 1 a/b — und im Abschnitt VIII D Ziffer 1 und 2 — des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B festgesetzten Ladegebühren, wie folgt, erhöht:

Es werden erhoben:

1. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg . . 10 ₰,
2. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg . . 15 ₰,

Etwa notwendige örtliche Abweichungen werden gemäß Abschnitt XVII, Ziffer 5, des Nebengebührentarifs durch Aushang in den Abfertigungsräumen bekannt gemacht. Bei Erhöhungen braucht eine bestimmte Frist nicht innegehalten zu werden.

Berlin, den 7. März 1917. (412)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1917 ab werden die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Ilmebahn erhöht. Ferner wird vom gleichen Zeitpunkte ab die Mindestfracht für Frachtstückgut im Verkehr zwischen den Stationen der Ilmebahn untereinander auf 30 ₰ festgesetzt.

Weitere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Cassel, den 10. März 1917. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Binnen-, Badisch-Württembergischer und Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1917 werden die Frachtsätze der Abt. III des Ausnahmetarifs 3b für Steinsalz um 2 Pf., mit Gültigkeit vom 12. Mai 1917 die Frachtsätze für Kochendorf und Neckarsulm derselben Abteilung um weitere 2 Pf. für 100 kg erhöht.

Die sofortige Erhöhung der Frachtsätze ist gemäß § 2 (²) E. V. O. genehmigt.

Karlsruhe, den 10. März 1917. (417)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Vom 15. März 1917 ab wird eine größere Zahl von Stationen der Militär-

Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau und deutschen Stationen in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 einbezogen und Annaberg (Oberschles.) als Grubenholzempfangsstation zugelassen. Die Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung. [416]

Bromberg, den 8. März 1917.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh usw. — Tfv. 2 III p. —

Mit Gültigkeit vom 12. März 1917 wird Lupinenstroh in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs aufgenommen.

Berlin, den 10. März 1917. (405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 werden die Stationen Hoyer, Husum und Niebüll des Eisenbahndirektionsbezirks Altona als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische usw. aufgenommen.

Dresden, am 9. März 1917. (408)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1.

Vom 1. Mai 1917 an wird in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B die Gebühr im Abschnitt X, Ziff. 2 des Nebengebührentarifs von 10 ₰ in 20 ₰ = 30 Heller geändert. Die mit Bekanntmachung vom 11. Januar 1917 eingeführten Sätze für Wagenstandgeld gelten auch nach Einführung des Nachtrags I zu dem genannten Tarif.

Dresden, am 8. März 1917. (409)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

a) Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichseisenbahnen,
b) Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Geltung vom 11. Mai 1917 werden die Frachtsätze mit der privaten Nebenbahn Rosheim-St. Nabor um folgende Zuschläge erhöht:

1. bei den Eil- und Frachtgutklassen um 5 ₰,
2. bei den Allgemeinen Wagenladungsklassen, den Spezialtarifen und dem Ausnahmetarif 1 um 2 ₰,
3. bei den übrigen Ausnahmetarifen (ausgenommen die A.-T. 5 a, 5 b u. 5 c, die zuschlagfrei bleiben) um 1 ₰.

Straßburg, den 5. März 1917. (403)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Änderung der Frachtsätze nach Pola.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918, werden die im obenbezeichneten Tarife auf den Seiten 34—37 (Seiten 10—15 des Nachtrags III) enthaltenen und mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 laut Nachtrag VI, Seite 29, umzurechnenden Frachtsätze der Abteilung A (für Steinkohlen usw.) nach Pola durch die nachstehenden ersetzt:

Von Versandgrube lfd. Nr.	nach Pola Frachtsatz für 1000 kg in Heller	Von Versandgrube lfd. Nr.	nach Pola Frachtsatz für 1000 kg in Heller	Von Versandgrube lfd. Nr.	nach Pola Frachtsatz für 1000 kg in Heller
1	3613	23	3597	46	3594
1a	3611	24	3600	47	3600
2	3594	25	3600	48	3599
3	3582	26	3600	49	3576
4	3580	27	3574	50	3567
6	3571	28	3576	51	3563
7	3574	29	3582	52	3520
8	3561	30	3597	53	3520
9	3563	31	3594	54	3600
10	3594	32	3599	55	3600
11	3538	33	3582	56	3606
11a	3577	34	3576	57a	3600
12	3558	35	3594	58	3525
13	3550	36	3576	59	3510
14	3554	37	3569	61	3487
15	3561	38	3600	62	3465
16	3569	39	3600	62a	3469
17	3571	40	3600	63	3407
18	3569	41	3600	64	3420
19	3561	42	3600	65	3400
20	3594	43	3600	66	3425
21	3597	44	3594	67	3433
22	3599	45	3600	68	3383

In diesen Frachtsätzen sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.

Kattowitz, den 6. März 1917. (410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtzuschläge der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor.

Vom 11. Mai 1917 an werden im Verkehr der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor Zuschläge zu den nach Kilometertariftabellen sich ergebenden Frachtsätzen erhoben; ausgenommen sind die Ausnahmetarife 5 a, 5 b und 5 c.

Berlin, den 6. März 1917. (402)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 15. März 1917 ab wird in den Tarifheften 1 und 2 der Ausnahmetarif 13 für Rohblei von Friedrichshütte (Oberschles.) nach Mannheim Industriehafen beziehungsweise Ludwigshafen (Rhein) eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 5. März 1917. (401)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Mai d. J. treten Preiserhöhungen für Monatskarten ein. Ferner werden die Fahrpreise der Station Westend-Blankenburg erhöht. Die bestehenden Sammelkarten werden aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (411)

Blankenburg (Harz), 8. März 1917.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Verdingungen.

Verding von 600 Zinkeimern, 3[illegible] Waschbecken, 900 Kohlenkörben, 1[illegible] Kokskörben, 150 Schneeschaufeln, 10[illegible] Stahlblechschaufeln für Heizer und 6[illegible] Stahlblechschaufeln für Kohlenlad[illegible] für die Königliche Eisenbahndirektio[illegible] Berlin. Angebote sind portofr[illegible] versiegelt und mit entsprechender Au[illegible] schrift bis zum 30. März 1917, vormi[illegible] tags 10½ Uhr, an das Zentralbureau Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schön[illegible] berger Ufer 1—4, Proben bis spätesten zum 27. März 1917 an das Betrieb[illegible] materialien-Hauptmagazin in Berli[illegible] Ostbahnhof einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote find[illegible] am 30. März 1917, vormittags 11 Uh[illegible] Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. [illegible] statt.

Angebotbogen und Bedingunge[illegible] können in unserm Zentralbureau Zimmer 257, eingesehen, auch von do[illegible] gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgel[illegible] bar (nicht in Briefmarken) bezoge[illegible] werden. Zuschlagsfrist bis 14. Apr[illegible] 1917.

Berlin, den 7. März 1917. (40[illegible]
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung von Betriebsmaterialien.

Gruppe A II: 200 000 kg kiefern[illegible] Meilerholzkohlen,
Gruppe A V: 20 000 Schachtel[illegible] Streichhölzer,
Gruppe A VI: 6 000 kg Papierbin[illegible] faden,
Gruppe A VIII: 40 000 Stück Reise[illegible] besen in 2 Losen,
Gruppe A IX: 150 000 Stück Lan[illegible] penzylinder.

Angebote müssen verschlossen un[illegible] postfrei mit entsprechender Aufschri[illegible] bis 4. April d. J., vormittags 11 Uh[illegible] eingegangen sein. Die Eröffnung de[illegible] Angebote findet zur genannten Zeit i[illegible] Zimmer 108 des Geschäftsgebäude[illegible] statt.

Zuschlag erfolgt bis 18. April d. J.

Angebotbogen und Bedingungen li[illegible] gen in unserem Zentralbureau, Sadow[illegible] straße, Zimmer 269, an Wochentage[illegible] zur Einsicht aus, können auch von d[illegible] gegen postfreie Bareinsendung vo[illegible] 50 ₰ für jede Gruppe, ohne Beifügun[illegible] von Bestellgeld, postpflichtig bezoge[illegible] werden.

Breslau, im März 1917. (40[illegible]
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 38 800 kg zum Einstampfe[illegible] (Einkochen) bestimmte, gebrauchte un[illegible] ungültige Fahrkarten und Fahrschein[illegible] Nachweisungen und Kontrollstreife[illegible] von Druckmaschinen soll in einem Los verkauft werden. Angebotbogen und Be[illegible] dingungen können in unserem Zentra[illegible] bureau, Fürstenstraße 1—10, einge[illegible] sehen, auch von dort gegen portofrei Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht i[illegible] Briefmarken) bezogen werden. Die a[illegible] uns einzusendenden Angebote werde[illegible] **am 22. März 1917, vormittags 11 Uh[illegible]** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraß[illegible] 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolg[illegible] bis zum 3. April 1917.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (406[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 22. | 17. März 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die künftigen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarife.

Von Emil Rank in Wien.

Der Krieg hat den normalen Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn schon durch die zahlreichen Ein- und Ausfuhrverbote stark unterbunden. Es ist aber zu erwarten, daß der Verkehr in der kommenden Friedenszeit sich in verdoppelter Macht wieder entwickeln wird. Dies läßt die Frage, in welcher Weise die künftigen Gütertarife erstellt und in welcher Form sie ausgegeben werden sollen, als eine recht wichtige erscheinen.

Die bisherigen direkten Gütertarife wurden auf dem Grundsatze aufgebaut, den direkten Frachtsatz in ein- und derselben Währung (Mark oder Kronen) zum Ausdruck zu bringen. Ein weiterer Grundsatz war, den direkten Satz möglichst in einer Ziffer (in der Form der Stationstarife) auszudrücken. Dieses System hat die Schaffung zahlreicher Tarifverbände und die Ausgabe zahlreicher Tarife mit sich gebracht, denen der gemeinsame Deutsch-Österreichisch-Ungarische Tarif, Teil I, zur Seite stand.

Solange nun die Grenzanschlüsse nicht sehr zahlreich und der Verkehr nicht besonders stark waren, hat dieses System zwar lange nicht ganz, aber doch wenigstens halbwegs genügt. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß seine Mängel sich schon seit geraumer Zeit recht fühlbar machen und daß mit diesem System in Zukunft wird gebrochen werden müssen, weil es den verstärkten Bedürfnissen der Zukunft auch bei bescheidensten Anforderungen in keiner Richtung entsprechen kann, dabei aber außerordentlich viel Arbeit und Kosten verursacht. Die erforderliche Arbeit war schon vor dem Kriege kaum mehr zu bewältigen.

Abgesehen von der Erschwerung, die dem Bahnbenützer bei Ermittlung der Fracht schon durch den Titel der vielen Verbandstarife, der ja das Gebiet, das der Tarif umfaßt, unmöglich genau angeben kann, verursacht wird, ist auch die Zahl der Verbandstarife sehr groß. Da sie überdies meist in eine Anzahl von Heften zerfallen und fortwährenden Änderungen durch Nachträge erliegen, so sind nur Großspediteure oder gewaltige Industrie-Unternehmungen, die sich das Halten eines eigenen Tarifamtes leisten können, in der Lage, den direkten Frachtsatz mit einiger Sicherheit zu ermitteln. Dazu kommt noch, daß auf dem bisherigen Wege nur eine verhältnismäßig geringe Zahl von Stationen in direkte Verbindung gebracht werden konnten und auch das nicht für alle Güter.

Wenn nun auch die Mehrzahl der bestehenden Verbandstarife während des Krieges durch verschiedene Zwangsmaßregeln brauchbar erhalten werden konnten, so ist doch klar, daß diese mehr der Macht als dem Recht folgenden Zwangseingriffe auf die hoffentlich bald kommende Friedenszeit nicht gut übertragen werden können. Geschieht dies aber nicht, dann werden sämtliche der bestehenden Verbandstarife, die die Frachtsätze in einer Währung enthalten, durch die Wirkung der arg gestörten Währungsverhältnisse von selbst hinfällig, da sie auf dem gesetzlichen Umrechnungskurs beruhen, der wohl noch längere Zeit hinaus vom marktgängigen Kurswerte erheblich abweichen wird.

Die Frage, wie für den Eintritt dieses Falles vorgesorgt werden soll, ist eine recht dringliche. Ganz ohne brauchbare direkte Gütertarife kann ja der Güterverkehr der verbündeten Länder nicht lange gelassen werden. Es frägt sich also zunächst, ob bei dem bisherigen System der vielen Verbandstarife unter deren Neuberechnung verblieben, oder ob dieses System durch ein anderes ersetzt werden soll, das eine einfachere und für das künftige gesteigerte Verkehrsbedürfnis besser vorsorgende Tarifgestaltung sichert.

Nun ist klar, daß schon die gestörten und zur Ausgleichung geraumere Zeit brauchenden Kursverhältnisse die Herstellung brauchbarer direkter Tarife auf der bisherigen Grundlage nahezu unmöglich machen. Die Ausgabe der berüchtigten Kurszu- und Abschlagstabellen, die in früherer Zeit die

direkten Gütertarife den Kursschwankungen gegenüber brauchbar erhalten sollten, ist ein recht bedenkliches, die wünschenswerte Raschheit der Güterabfertigung arg störendes Mittel, das, wenn irgend möglich, vermieden werden sollte. Es ist auch keineswegs sicher, ob dieses Mittel angesichts der großen Sprünge, die die Währungskurse nach dem Kriege voraussichtlich machen werden, überhaupt brauchbar sein wird.

Der Kenner der Tarifverhältnisse muß sich nun sagen, daß das bisherige System der Schaffung vieler Verbandsgütertarife, ob früher oder später ist nebensächlich, unbedingt aufgegeben werden muß. Dieses System gründet sich auf das an und für sich lobenswerte Bemühen, dem Bahnbenützer die erreichbar niedrigsten Frachtsätze, so weit als möglich, selbst auszurechnen. Die ungeheure Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und des Verkehrs macht das aber nicht mehr möglich. Das zeigt schon das Anwachsen der vielen Schnitt- (Serien-) Tarife, die schon bisher das Ausrechnen des niedrigsten Satzes dem Bahnbenützer und den Stationsbeamten überlassen haben.

Es frägt sich nun, in welcher Weise dem künftigen Verkehrsbedürfnisse unter Vermeidung jeder störenden Kurseinwirkung am besten Rechnung getragen werden könnte. Die erste Voraussetzung für eine Besserung ist aber die Wahl eines einheitlichen Systems für die Erstellung sämtlicher Gütertarife für den Verkehr Deutschlands mit Österreich-Ungarn. Als ein solches kann aber nur das Schnittarifsystem in Frage kommen. Es wäre in der Weise auszubilden, daß zwei Schnittafeln herausgegeben werden, die einerseits die deutschen Frachtsätze in Markwährung bis und andrerseits die österreichisch-ungarische Kronenwährung ab den deutsch-österreichischen Grenzstationen enthalten, wobei der jeweilige Mark- und Kronenbetrag zusammen die direkte Fracht ergeben.

Ausnahmen müssen nur für den Seehafen-Verkehr, der dem Wettbewerb der Seelinien ausgesetzt ist, daher mit besonders auszugebenden Seehafentarifen versehen werden muß, dann für den Kohlenverkehr gemacht werden, der leicht mit Stationstarifen versehen werden kann.

Es ist nun zu untersuchen, ob ein solcher Vorgang möglich und zulässig ist. Die Antwort kann wohl nur lauten, daß dieser Weg unter bestimmten Voraussetzungen zweifellos gangbar ist. Ein Beweis dafür liegt schon darin, daß der Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich sich schon lange auf einer ähnlichen Grundlage abwickelte.

Die Voraussetzungen für die glatte Durchführung dieses Systems dürften nun hauptsächlich folgende sein:

Zunächst eine Beschränkung in der Auswahl der Stationen, die in direkte Verbindung zu bringen sind. Darunter ist natürlich nicht eine Beschränkung der zurzeit in die direkten Tarife aufgenommenen Stationen gemeint. Eine solche Beschränkung kann in ausgiebiger Weise erfolgen, da fast alle kleineren Orte, in denen sich größere Fabrikunternehmungen oder Nahrungsmittel- und Rohstoffstätten, die für den direkten Verkehr in Frage kommen können, nicht befinden, von vornherein ausgeschlossen werden können. Das sind aber die weitaus meisten aller bestehenden Stationen. Ferner kann auch eine Beschränkung dadurch erzielt werden, daß alle Lokalbahnen (Kleinbahnen) nur mit ihren Übergangstationen aufgenommen werden, sofern hierzu überhaupt ein Bedürfnis vorhanden ist. Die direkte Güterabfertigung kann dabei trotzdem leicht durchgeführt werden.

Was übrig bleibt, kann mit den deutsch-österreichischen Grenzstationen bei richtiger Einteilung der Tarife leicht in Verbindung gesetzt werden. Die für den Verkehr mit den Grenzstationen geltenden Frachtsätze sind ja schon zum Teil in den Lokalgütertarifen enthalten. Auf diese zu verweisen, ist natürlich nicht angängig. Sie müßten, entsprechend zusammengefaßt, in eine Anzahl von Schnit tafeln aufgenommen werden.

Es ist auch wohl nicht notwendig, alle Grenzstatione aufzunehmen, da einige derselben nur lokale Bedeutun haben. Für den Grenz-Nahverkehr könnte im Falle des Be darfes besonders vorgesorgt werden. Es würden dann etw 30 deutsch-österreichische Grenzstationen in Frage kommer die auch den Verkehr mit Ungarn decken.

Die Gruppierung der deutschen Grenzstationen dürfte wol am besten derart erfolgen, daß für den Verkehr Bayern mit den Grenzstationen ein eigenes, für den Württembergs, Badens und etwa noch Elsaß-Lothringen ein zweites Tarifheft ausgegeben wird, während für de Verkehr Sachsens und jenen der preußischen Staatsbahn-Direktionen, auf letztere entsprechend zusammengelegt, einige andere Tarifhefte vorgesehen werde

Als Format für diese Tarifhefte würde wohl das zurzeit fü den Staatsbahn-Güterverkehr Norddeutschlands gebräuchlich zu wählen sein, das seitlich mindestens 50 Stationen anführe läßt. Es würden dann z. B. für den Verkehr Bayerns (Klasser güter und einige Ausnahmetarife), in der Annahme, daß 30 bayerische Güterstationen Aufnahme finden sollen, für jed Grenzstation 6, im ganzen also 180 Seiten genügen.

In ähnlicher Weise würde das österreichisch-ungarisch Gebiet eingeteilt werden können, so daß für den gesamte Güterverkehr Deutschlands mit Österreich-Ungarn etw 25 Tarifhefte genügen dürften.

Der für das Gesamtgebiet notwendige Gütertarif Teil I könnte in 2 Teilen, einem deutschen und einem öste reichisch-ungarischen, herausgegeben werden. Die nah liegende Benützung der bestehenden Teile I dürfte nic leicht möglich sein. Weit zweckmäßiger wäre aber wohl d Ausgabe eines neuen gemeinsamen Tarifes, Teil I, desse Güterverzeichnis die deutschen und die österr.-ungarisch Tarifklasse, nebeneinander gesetzt, angibt.

Die Hauptgrundlage dieser Tarifordnung müßte eine B stimmung etwa folgenden Wortlauts sein, die in jedes Tari heft aufzunehmen wäre:

„Dieser Tarif findet auf alle Sendungen Anwendun deren Frachtbrief eine besondere Abfertigungsvorschri nicht enthält. Der Absender hat auf dem Frachtbrief d Grenzstation anzugeben, über welche die Frachtberechnun erfolgen soll. Diese Grenzstation braucht nicht die gleich zu sein, wie jene, in der die Verzollung gewünscht wir Mangels einer solchen Frachtberechnungsvorschrift wäh die Versandstation jene Frachtberechnung, die ihr im I teresse des Versenders am zweckmäßigsten erscheint. Ei Haftung dafür, daß dabei die erreichbar niedrigste Frach berechnung gewählt wird, wird nicht übernommen. D Bestimmung, über welchen Weg die Sendung zu leiten i bleibt bei Anwendung dieses Tarifes der Eisenbahn übe lassen. Die etwa vorgeschriebene Verzollungsart wird d bei beachtet."

Die Wegleitung würde also stets nach den Vorschriften d Verkehrsleitungstafeln unter Beachtung der vo geschriebenen Verzollungsstation zu erfolgen haben.

Die Voraussetzung für die Durchführbarkeit des empfohl nen Verfahrens ist also auch, daß der Absender verpflicht wird, die Grenzstation auf dem Frachtbrief anzugeben, üb welche die Frachtberechnung erfolgen soll. Dieses Verlang ist vollkommen begründet und auch im Deutsch-Französisch Verkehr gestellt. Das für den hier gedachten Verkehr alle maßgebende Berner Übereinkommen für den Internationale Frachtverkehr läßt dieses Verlangen auch ohne weiteres z Weitere Begründungen erübrigen sich. Sie finden sich in de Aufsatz: „Sicherung der niedrigsten Fracht" i der Nummer 17 der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung vo 1. September 1916.

Der Vorgang bei Abfertigung eines Gutes, z. B. von ein deutschen nach einer österreichischen Station wäre folgende

e deutsche Versandstation setzt, ob nun das Gut frachtfrei er nicht befördert werden soll, in Frachtbrief und Karte e Fracht bis und ab Grenze an die hierfür bestimmte Stelle. er Grenzstation obliegt nur die Verzollungs- und Übergangsbeit. Die Empfangsstation prüft die eingesetzten Frachtträge. Die Frachtzahlung hätte, nach Wahl des Frachtzahrs, entweder in den beiden Währungen oder unter Umrechng des einen Währungsbetrages zu dem Tageskurse stattfinden, den die Eisenbahn bekanntgibt.

Das vorgeschlagene Verfahren, das an dieser Stelle natürh nur in großen Zügen dargelegt werden kann, hätte dem sherigen gegenüber große Vorteile. Zunächst würden sich e Tarife klarer und einheitlicher gestalten und erheblich lliger herstellen lassen, als dies bisher möglich war. Bahnnützer und Stationsbeamte würden die richtigen Frachtsätze ichter finden können, da sie es ja immer mit demselben einchen und einheitlichen System zu tun haben. Da der vorschlagene Vorgang erlaubt, mehr Stationen in direkten Verhr zu bringen, als dies bis jetzt möglich war, würden viele ukartierungen unterwegs vermieden. Die Ansuchen um achtrückvergütungen würden gewaltig abnehmen. Die Verabarungen über die Verkehrsteilung würden bei der starken nahme der direkten Abfertigungen erheblich besser durchführt werden können.

Nebst dem wäre bei Durchführung des angeregten Verhrens eine gewaltige Vereinfachung der Frachtrteilung möglich. Letztere würde nach dem Grundsatze rgenommen werden können, daß die deutschen und die terrreichisch-ungarischen Bahnen je eine getrennte, gemeinme Bahngruppe bilden, und daß z. B. die deutschen Bahnen, nn die Tarifbildung auf einer längeren und die Abfertigung f einer kürzeren ihrer Linien erfolgt, auf letzterer ihre rmalen Anteile beziehen, während der Frachtrest den österreichisch-ungarischen Bahnen zufällt. Im umgekehrten Falle würde zugunsten der letzteren Bahnen ebenso zu verfahren sein. Bei Durchführung dieses Grundsatzes würde sich die Arbeit der Anteilsausscheidung auf die etwa notwendige Unterteilung der Grenzsätze beschränken. Für das deutsche Gebiet dürfte danach die Ausarbeitung einer besonderen Anteilstafel überhaupt entfallen. Aus einem solchen Verfahren würde auch die Abrechnung große Vorteile ziehen.

Schwierigkeiten in der Durchführung des empfohlenen Verfahrens dürften sich wohl nur bei Ausnahmetarifen für einige Massengüter, wie Holz, ergeben, da dabei zahlreiche Versand- und Empfangsstationen zu berücksichtigen sind, die vielleicht die Ausgabe besonderer Tarifhefte notwendig machen. Das ist aber, wenn diese Tarifhefte auf der gleichen Grundlage aufgebaut werden, kein allzu großer Nachteil.

Wie immer aber für die Ausnahmetarife vorgesorgt wird, nie darf übersehen werden, daß der Hauptwert klarer Tarife in der Vorsorge für den Klassengutverkehr liegt, der mindestens 95 % aller Güterabfertigungen umfaßt.

Zum Schlusse sei nochmals angeregt, auch die durch den direkten Tarif nicht gedeckten Sendungen grundsätzlich direkt abfertigen zu lassen. Das einzige Hindernis gegen dieses Verfahren liegt in der Notwendigkeit, die Grenzstationen mit der Prüfung und Einstellung der Frachtbeträge für das eigene Land betrauen zu müssen. Das würde unter Umständen eine Personalvermehrung mit sich bringen. Die Vorteile der direkten Abfertigung aller Güter, die u. a. auch in dem erreichten guten Überblick über den tatsächlich vorhandenen Verkehr liegen, dürften aber diese Maßregel dennoch rechtfertigen. Die Frachtverteilung könnte auch hier in der angeregten Weise erfolgen.

Der Staatshaushaltsplan der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.

Wir holen zunächst den Wortlaut des Nachrufs für den afen Zeppelin nach, den ihm Staatsminister Dr. v. Breitnbach zu Beginn der Sitzung am 10. d. M. widmete:

„Als Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums will t nicht unterlassen, dem schmerzlichen Bedauern und der fen Wehmut Ausdruck zu verleihen, welche das unerwarte Hinscheiden des Grafen Zeppelin auch bei der Könighen Staatsregierung hervorgerufen hat. Lange Erhofftes, ge Ersehntes der Erfüllung entgegenführend, riesengroß seinen Plänen, in seiner Standhaftigkeit, in seinen Erfolg steht er vor unserem Geiste als einer der größten der tion, dessen Erinnerung nie verlöschen wird."

Dann sprach als Redner der Konservativen Graf v. d. roeben. Er erklärte sich mit den verschiedenen neueren ßnahmen der Eisenbahnverwaltung einverstanden, er habe t seinen Freunden das volle Vertrauen zu dem jetzigen ef der Eisenbahnverwaltung, daß er mit seiner großen Errung in der Lage sein wird, der Schwierigkeiten Herr zu rden, die ohne Schuld der Verwaltung entstanden sind.

Redner besprach dann die Vorschläge des Ministerialdirekts Kirchhoff in der bereits früher von uns erwähnten rift „Die Reichsbahn", die er sehr abfällig beurteilte. nn ging er auf die Tariffrage ein; die Frage einer gemeinen Tariferhöhung müsse bis nach dem Kriege vert werden, jedenfalls bis der Einfluß der Verkehrssteuern übersehen sei.

Der folgende Redner, der Zentrumsabg. Dr. Schmedng, ging u. a. auf die Ursachen der viel beklagten Verhrsstörungen ein, sprach die Eisenbahnverwaltung und e Beamten von jeder Schuld frei und erklärte es für unständlich, daß in einem Artikel der „Köln. Ztg." der Vorrf habe gemacht werden können, die Eisenbahnverwaltung be manches versäumt. Er bat den Minister dringend, sich rüber zu äußern. Er berührte dann Einzelfragen und inere Mißstände, die sich bei den Einschränkungen des rsonenverkehrs ergeben hätten. Er berührte schließlich Frage der Tariferhöhung. Sie dürfe jedenfalls erst nach Einführung der Verkehrssteuern erfolgen. Weiter beach er die Vorschläge der Kirchhoffschen Schrift über Milliarden-Ersparnis. Kirchhoff verspricht Deutschland Annahme seiner Pläne ein goldenes Zeitalter. Wenn man dem Gedanken näherträte, bekäme man nicht einmal ein kupfernes. Auch im übrigen unterwarf er die Kirchhoffschen Vorschläge einer vernichtenden Kritik. Redner schloß mit den Worten: Die zielbewußte energische und umsichtige Leitung der preußischen Eisenbahnen liegt in der Hand des jetzigen Ministers; eine Änderung dieser Organisation liege nicht im Interesse des Staates und der preußischen Eisenbahnen.

Jetzt nahm Staatsminister v. Breitenbach wieder das Wort: M. H.! Einem Wunsche beider Häuser des Landtages folgend, haben wir den Versuch gemacht, den Etat der Staatseisenbahnverwaltung der Wirklichkeit anzupassen. Ich darf mitteilen, daß ich großen Wert darauf gelegt habe, daß dieser Versuch ausgeführt wurde; denn es schien auch mir bei der Länge des Krieges notwendig, einen Etat aufzubauen, der der Not der Zeit entspricht. Insbesondere erschien es geboten, daß die Ziffern des Personaletats mehr der Wirklichkeit entsprechen, nicht bloß bezüglich der Kopfzahl, sondern auch bezüglich dessen, was wir dem Personal zuwenden wollen und müssen, daß die Zahl der Etatsstellen, die wir gewähren mußten, um eine starke Verschlechterung im Aufrücken in diese Stellen zu verhüten, vermehrt wurde. Ich darf hinzufügen, daß, obwohl die Zahl dieser Stellen außerordentlich vermehrt worden ist, auch nach meinem Ermessen in den nächsten Jahren eine kräftige weitere Vermehrung der Stellen erfolgen muß. Der Verlauf der letzten Monate, die seit Aufstellung des Etats vergangen sind, der letzten Wochen, ich darf sagen, Tag für Tag beweisen freilich, daß dieser Versuch doch nur ein Versuch bleiben wird; denn die Zahlen ändern sich fast täglich. Niemand wird der Verwaltung dieserhalb einen Vorwurf machen, die Kriegszeit schafft so eigenartige Verhältnisse, daß sie von keinem, auch dem weitblickendsten Manne nicht, vorgesehen werden können.

Wir haben ein sprechendes Beispiel dafür vor Augen: Das Anleihegesetz, welches gestern unter den Mitgliedern des Hauses verteilt wurde. Es ist vielleicht nicht ohne Interesse, wenn ich kurz die Entstehung dieses Gesetzes skizziere, soweit es sich um die Beschaffung der Betriebsmittel handelt. Bereits im Sommer oder Frühherbst des vergangenen Jahres war ich mir mit dem Herrn Finanzminister darüber einig, obwohl wir damals durchaus keine Verkehrsnot im Lande

hatten, daß die Ansätze für die Beschaffung der Betriebsmittel sehr erheblich erhöht werden müßten, wir glaubten durch eine Zuwendung von 60 Millionen gegenüber demjenigen, was im Vorjahre gefordert worden ist, das Notwendige getan zu haben. Da traten die Betriebsstörungen ein, und wir überzeugten uns Ende des Jahres, daß ein Mehreres geschehen müßte. Nachdem die Lokomotiv- und Wagenbauanstalten sich bereit erklärt und stark dafür gemacht hatten, daß das, was für das ganze Jahr vorgesehen war und einem Wert von 369 Millionen Mark entsprach — in den ersten neun Monaten des Etatsjahres hergestellt werden sollte, legten wir weitere 60 Millionen zu und kamen auf diese Weise auf den Betrag von 429 Millionen. Als wir dann aber an die Ausschreibung der Lieferungen gingen — die Lieferung für Lokomotiven und Wagen zerfällt in zwei Teile, in eine Sommer- und in eine Winterlieferung — als wir diesen zweiten Teil der Lieferung ausschrieben — den ersten hatten wir bereits im Frühherbste ausgeschrieben — ergab sich, daß unser Ansatz falsch war. Die Preise waren inzwischen so über Erwarten in die Höhe gegangen, so daß wir weitere 60 Millionen darauf tun mußten; denn darüber waren der Herr Finanzminister und ich völlig einig: es durfte keine Lokomotive und kein Wagen weniger gebaut werden, als nach der vorgesehenen Verstärkung der Baumittel in Aussicht genommen war.

Es ist wiederum von Interesse, zu hören, daß, als wir die Sommerlieferung 1917 im Herbst vergangenen Jahres vergaben, wir Preise zahlen mußten, die für Wagen 40 Prozent mehr bedeuteten als die Preise, die wir im Frieden angelegt hatten, und für Lokomotiven 26 % mehr. Als wir nun etwa vier Monate später an die Vergebung der zweiten Hälfte gingen, mußten wir für Wagen weitere 40 % drauf legen und für Lokomotiven 25 %, so daß tatsächlich gegen die Friedenszeiten heute für Güterwagen 80 % mehr und für Lokomotiven 51 % mehr gezahlt werden. Meine Herren, die Summe von 489 Millionen — fast eine halbe Milliarde! —, und die Zahl der zu beschaffenden Betriebsmittel ist wohl die größte, die eine in sich geschlossene Verwaltung — ich glaube — auf der ganzen Welt bisher hat leisten wollen und hat leisten können. Ich hoffe, daß die Lokomotiv- und Wagenbauindustrie, wie sie mir zugesagt hat, in der Lage sein wird, diese ungeheure Bestellung innerhalb des Jahres auszuführen, und ich erkläre ganz ausdrücklich: wenn sie so leistungsfähig ist, daß sie noch mehr beschaffen kann, dann soll es von meiner Seite — und ich glaube, in dieser Frage mit dem Herrn Finanzminister völlig einig zu gehen — nicht fehlen.

Meine Herren, in diesem Zusammenhange lege ich gerade heute ganz entscheidenden Wert darauf, Ihnen wenige Zahlen mitzuteilen und darzulegen über den Ausbau der preußischen Staatseisenbahnen in dem Zeitraum, in welchem ich die Ehre und den Vorzug habe, Leiter dieses gewaltigen Unternehmens zu sein. Ich stelle gegenüber die Zahl der Jahre von 1895 bis 1906, in welchem Jahre ich Minister wurde, und die Zahl der Jahre von 1907 — dem Jahre, in welchem ich auf Etat und Anleihegesetz zum ersten Male Einfluß nehmen konnte — bis zum Jahre 1916.

Zunächst Fahrzeugbeschaffung. Wir haben in dem ersten Zeitabschnitt, 12 Jahre, bis 1906 für Fahrzeugbeschaffung, Lokomotiven und Wagen, 1269 Millionen ausgegeben, in dem zweiten Zeitraum, 10 Jahre, 1907 bis 1916, 2369 Millionen Mark (Hört! hört!); im ersten Zeitraum im Jahresdurchschnitt 105 Millionen und im zweiten Zeitraum im Jahresdurchschnitt 236 Millionen Mark. Wir haben im Jahre 1914 noch zur Friedenszeit in das Anleihegesetz und in das Ordinarium des Etats Mittel für die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen im Betrage von 268 Millionen Mark eingestellt, also weit über den Durchschnitt der letzten 10 Jahre. Es geschah dieses zu einer Zeit stark heruntergehender Konjunktur. Wir haben für das Jahr 1915 — die erste Forderung während der Kriegszeit — 269 Millionen Mark eingestellt, obwohl wir im Jahre 1914 im Personenverkehr 17 % weniger und im Güterverkehr 10 % weniger eingenommen hatten als im Jahre 1913. Auch weiter haben wir uns in der Beschaffung nicht aufhalten lassen und sind bereits im Jahre 1916 dazu übergegangen, die Beschaffungszahl auf 307 Millionen, also fast 40 Millionen mehr, als im Jahre 1915, zu steigern. Die größte Anlieferung an Lokomotiven — ich bemerke das ganz ausdrücklich, weil der Verwaltung Vorwürfe gemacht worden sind, daß sie mit der Beschaffung von Lokomotiven zurückgehalten hat —, liegt im Jahre 1915. In diesem Jahre sind nicht weniger als 1650 Lokomotiven angeliefert worden. Das Jahr 1917 bringt dann die Rekordziffer einer Anforderung von 489 Millionen Mark.

Meine Herren, die Zahlen für die Bauten der Eisenbahnverwaltung, und zwar nur für die im Extraordinarium und im Anleihegesetz angeforderten, sind auch nicht ohne Interesse zu vergleichen mit den Zeiträumen von 1895 bis 1906 und 19[...] bis 1914. Die Jahre 1915 und 1916 sind dabei fortgelass[en,] da in den Kriegsjahren unsere Bautätigkeit aus wiederh[olt] dargelegten Gründen erheblich zurückgegangen ist. W[ir] haben in den 12 Jahren der ersten Periode für Bauten 15[...] Millionen Mark, im Durchschnitt 127 Millionen Mark für d[as] Jahr, ausgegeben, und haben in den folgenden 8 Jahr[en] 2583 Millionen Mark, im Jahresdurchschnitt 323 Million[en] Mark, ausgegeben, also fast dreimal so viel wie in d[em] ersten Zeitraum.

M. H., diese außerordentliche Entwicklung und Ausgest[al]tung unserer Betriebsparks und unserer gesamten baulich[en] Anlagen läßt es nicht unberechtigt erscheinen, wenn ich a[us]spreche, daß wir zu Kriegsbeginn ganz außerordentlich sta[rk] waren, so stark, daß wir nicht nur den Aufmarsch der Arm[ee] mit seinen großen Ansprüchen glatt erledigen konnten, d[en] Aufmarsch, der von unserer Heeresverwaltung glänzend v[or]bereitet war, sondern daß wir in zwei Jahren des Krieg[es,] wie meine beiden Herren Vorredner anerkennend herv[or]gehoben haben, allen Anforderungen der Heeresverwaltu[ng] und der inneren Wirtschaft, die sich allmählich zur rein[en] Kriegswirtschaft entwickelt hat, voll haben entsprech[en] können. Ich lege gerade auf die letztere Tatsache, daß w[ir] innerhalb dieser zwei Jahre so stark waren und uns stark [er]halten haben, entscheidenden Wert; denn ich erkenne da[rin] meinerseits die größere Leistung.

Die beiden Herren Vorredner haben die Verkehrsschwieri[g]keiten und Betriebsstörungen, denen wir seit Herbst dies[es] Jahres ausgesetzt sind, eingehend behandelt. Ich habe m[ir] gestattet, zu zweien Malen im Ausschuß jede Aufklärung [zu] geben — mit größter Offenheit —, die ich für dienlich hi[elt.] Ich kann auch hier noch einmal im Plenum bestätigen, d[aß] ich mit nichts zurückgehalten habe. Ich habe aussprech[en] müssen, daß außerordentliche Schwierigkeiten vorliegen, [die] sich aber nicht auf irgendein Verschulden der Verwaltu[ng] zurückführen lassen. Die Hauptschwierigkeit liegt in [der] Schwächung unseres Apparates, dessen wir im Inne[rn] Deutschlands zur Bedienung des Verkehrs bedürfen, dur[ch] die notwendige Beanspruchung, durch den Krieg selb[st,] durch die Heeresverwaltung in den Okkupationsgebieten, [an] der Front, im Bereiche der Verbündeten. Diese Schwächu[ng] müssen wir ausgleichen im Innern durch Mehrleistungen m[it] einem stark verminderten Betriebspark und minder leistung[s]fähigem Personal. Wir können dieses nur durch inniges Z[u]sammenarbeiten mit der Heeresleitung erreichen, und i[ch] darf feststellen, daß wir tatsächlich seit Beginn des Krieg[es] mit dem Feldeisenbahnwesen ausgezeichnet zusammengea[r]beitet haben, darf aber auch feststellen, daß das Feldeise[n]bahnwesen mit seinen Erfolgen und Veranstaltungen übe[r]wiegend auf den Schultern der deutschen Eisenbahnen u[nd] nicht zuletzt der preußischen Staatsbahnen steht, daß wir [die] große Nährmutter des Feldeisenbahnwesens sind. Mei[ne] Herren, hierin liegt nicht die geringste Heruntersetzung [der er]staunenswerten Leistungen des Feldeisenbahnwesens. I[ch] darf mitteilen, daß ich nicht nur in meiner amtlichen Tät[ig]keit hierselbst, sondern bei wiederholten Bereisungen [der] Okkupationsgebiete und der Fronten stets einen ungewöh[n]lichen Eindruck von der Organisation des Feldeisenbahnwesens und den großen Leistungen empfangen habe, die [es] selbst unter schwierigsten Verhältnissen dort erzielt. I[n] solchen Auffassungen ist es natürlich, daß die beiden groß[en] Organisationen auch tatsächlich in einem guten Einve[r]nehmen stehen, und es wird nicht ohne Interesse sein, we[nn] ich zur Bestätigung dessen aus einem Schreiben des Gener[al]feldmarschalls von Hindenburg, welches er am 6. Dezemb[er] 1916 an mich richtete, nur einen Passus im Eingange die[ses] Schreibens verlese. Er sagt:

> Die Ausführungen Ew. Exzellenz sind eine Bestätigu[ng] meiner längst feststehenden Überzeugung, daß von seit[en] der Ew. Exzellenz unterstehenden Staats- und Reichseis[en]bahnverwaltung nichts verabsäumt worden ist, voll gerüst[et] in den Krieg einzutreten, und daß auch während des Fe[ld]zuges alle verantwortlichen Stellen dauernd bestrebt [ge]wesen sind, diese Leistungsfähigkeit nicht nur zu erhalt[en,] sondern auch mit allen Mitteln zu steigern, entsprech[end] den mit der längeren Dauer des Krieges zunehmenden [er]höhten Anforderungen.

Seit dem 6. Dezember 1916 ist die Sachlage ganz zweif[el]los schwieriger geworden, und die Organe der Heeresverw[al]tung leiden ebenso wie wir. Selbstverständlich ist der u[n]mittelbare militärische Verkehr in allen Dingen bevorzu[gt] und leidet nicht. Aber, meine Herren, wenn man sol[che] Äußerungen von autoritativer Seite hört, wenn man s[ich] der Mühe unterzieht, der Entwicklung der preußischen Sta[ats]eisenbahnen im Laufe der Jahrzehnte, wie ich sie soeben [ge]geben, zu folgen, wenn man ihren allseitig anerkannten u[nd] festgestellten Leistungen im Kriege Rechnung trägt, da[nn]

greift man es in der Tat nicht, daß ein großes Organ des Westens, die „Kölnische Zeitung“, in dem von dem Herrn Abgeordneten Schmedding bereits bekanntgegebenen Artikel, überschrieben: „Organisation und Überorganisation“, eine heftige, sehr abträgliche Kritik der Verwaltung und ihrer Leitung bringt, und wenn sie die Wendung braucht: die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen versage wie im Jahre 1912.

M. H., ich war zweifelhaft, ob ich über diesen Vorgang in diesem hohen Hause ein Wort verlieren sollte; ich hätte es vielleicht nicht getan, wenn nicht der Herr Abgeordnete Schmedding — und in diesem Augenblick bin ich ihm noch dankbar dafür — mich provoziert hätte, und wenn nicht noch ein Anlaß hinzugetreten wäre. Es ist nicht zum ersten Male, daß der Ausdruck vom Versagen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung an mein Ohr klingt. Er ist jüngst in einem Kreise hochstehender Männer von einer angesehenen Persönlichkeit gebraucht worden, freilich unter schärfster Ablehnung und Zurückweisung in diesem Kreise. Aber wenn solches Wort einmal gesprochen wird, dann frißt es sich weiter und erzeugt Beunruhigung, die wir nicht ertragen können. Meine Herren, seien Sie versichert, daß ich eine Frage von solchem Ernste aus irgendwelchen persönlichen Gründen nicht behandle. In einem Weltenkriege, wo es um das Sein und Nichtsein der Völker geht, da muß alles Persönliche zurücktreten. Man muß geradezu unpersönlich sein. Es können nur noch die Leistungen und der Erfolg entscheiden, der Erfolg, der nicht in jedem Augenblick gewährleistet werden kann, der aber doch im großen und ganzen da sein muß. Es darf auch keinerlei Rücksichtnahme auf die Person geben. Ich bin der Ansicht, daß ein Minister, selbst wenn er sich im Laufe der Jahre verdient gemacht hat, aber jetzt versagt, das sich heraus Gelegenheit nehmen muß, auszuscheiden. Meine Herren, ich wiederhole: ich spreche nicht für die Person. Aber ich bitte zu berücksichtigen, daß ich der Chef der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnverwaltung bin, und daß mich als ihren Führer 600 000 treue deutsche Männer ansehen, denen Sie eben, wie ich mit großem Dank anerkenne, Ihre Anerkennung und Ihren Dank ausgesprochen haben. Das Vertrauen dieser Männer zu ihrem Führer wird erschüttert, wenn ein solches Wort, wie ich wiederhole, weiter frißt. Vergegenwärtigen Sie sich, was das in heutiger Zeit bedeutet. Es bedeutet fast ebensoviel, als wenn man das Vertrauen zu einem unserer angesehensten, beliebtesten Heerführer erschüttert. Das sollen sich diejenigen, die mit solchen Äußerungen in die Presse gehen, gesagt sein lassen!

Nun gehe ich auf die Sache selber ein. Ich glaube, es wird mir nicht schwer werden, nachzuweisen, daß dieser die preußische Staatseisenbahnverwaltung schwer angreifende Artikel aus lauter Irrtümern besteht. Der Verfasser sagt: „Nicht so sehr die technischen Leistungen der Eisenbahn, als Fehler in der Geschäftspolitik, die auch während des Krieges ganz in den alten Bahnen geblieben ist, tragen die Schuld an den in der letzten Zeit beobachteten Übelständen.“ An den Störungen! Es wird also der Vorwurf erhoben, daß die Verwaltung, wie man heute zu sagen pflegt, sich nicht auf den Krieg eingestellt hat. Das glaubt man einer Verwaltung sagen zu dürfen, die in so enger, unmittelbarer Beziehung zur Kriegführung steht, die von dem Ernst der Lage, vom Minister bis zum jüngsten Arbeiter, voll durchdrungen sein muß, weil sie sie täglich vor Augen hat! Ein Verwaltungsorganismus wie der der preußischen Staatseisenbahnen bewegt sich selbstverständlich in fest eingefahrenen Gleisen, und doch würde es ein schwerwiegender Fehler sein, wenn er nicht der Lage, in der wir uns alle befinden, voll Rechnung trüge, wenn er sich in gewisser Beziehung nicht auch in seinem innern Betriebe umwandelte. Ich bestreite, daß das nicht geschehen ist.

Es ist nun aber doch nicht ohne Interesse, zu hören, worauf denn die Auffassung des Verfassers zurückzuführen ist, daß die Geschäftspolitik der Leitung schädlich sei, und da sind es zwei Momente, die der Verfasser hervorhebt. Er sagt: „Gewisse Bestellungen seien auch während der Verkehrskrise bis zum letzten Augenblick trotz eindringlicher Hinweise auf drohende Gefahren und wiederholtes Drängen aus der Industrie hinausgeschoben.“ Dann weiter: „Bei den Vergebungen von Eisenbahnbedarf seien die Preise in einer Weise gedrückt, daß bei den zurzeit an dem Eisenbahnmarkt herrschenden Verhältnissen von vornherein mit unzulänglicher Versorgung gerechnet werden mußte.“ M. H., ich habe mich gewundert, daß auf diesen Artikel nicht aus den Kreisen unserer Industrie eine Remonstration, eine Ablehnung des Gedankens erfolgt ist. Denn was will das anders sagen, als daß die Industrie nicht liefere, weil die in den Verträgen vereinbarten Preise zu gering seien?

Ich halte beide Einwendungen für völlig verfehlt; ich halte sie für durchaus unzutreffend. Um was kann es sich denn bei den Lieferungen handeln? Jedenfalls kann es sich nur um die Massenbedarfsgegenstände handeln, deren die Eisenbahnverwaltung unter allen Umständen bedarf, um leben und arbeiten zu können. Welches sind denn diese Artikel? Kohle, Oberbaumaterialien, Schienen, Kleineisenzeug, eiserne Schwellen; ein großer Massenbedarfsartikel sind weiter die Radsätze, Achsen und Bandagen und das gesamte Betriebsmaterial an Lokomotiven und Wagen.

M. H., unsere Kohlenlieferungsverträge liefen am 1. April v. J. ab. Wir haben neue Verträge geschlossen, im wesentlichen auf der Grundlage der damaligen erhöhten Preise, und zwar für ein Jahr. Wir haben die Preiserhöhungen hinnehmen müssen und zahlen praeter propter 40 Millionen mehr für den Bezug unserer Lokomotivkohlen als im Jahre 1915. Wir werden im nächsten Jahre ganz zweifellos a conto der im letzten Jahre eingetretenen Preiserhöhung der Kohle weitere 26 Millionen mehr zahlen müssen; wir werden wieder einen Jahresvertrag schließen müssen. Nun, angesichts dieser Preise scheint mir doch festzustehen — ich behaupte nicht, daß die Preise unangemessen sind, das liegt mir fern; ich bin sogar der Meinung, daß wir im Gegensatz zu der Kohlenindustrie anderer Länder noch mäßige Preise haben —, daß bei der Beschaffung der Kohle, die uns etwa 220 Millionen Mark jährlich kostet, von einem Druck auf die Preise keine Rede sein kann. Ich glaube, die Kohlenindustrie lehnt den Gedanken auch entschieden ab, daß sie etwa in der Lieferung der Kohle lässig sei, weil die Preise zu gering seien.

Das zweite, m. H., Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug! Ich muß leider ausführlicher sein, weil ich sonst den Autor nicht widerlegen kann. Hier liegen eigenartige Verhältnisse vor. Wir haben im Jahre 1914, noch zur Friedenszeit, einen dreijährigen Lieferungsvertrag bei heruntergehender Konjunktur mit dem Stahlwerksverbande abgeschlossen. Der Vertrag lief Ende 1917 aus. Wir waren also noch für 1917 gedeckt. Die Preise waren im Vergleich zu den heutigen Preisen niedrig. Der Vertrag beruhte auf Vereinbarung. Man muß annehmen, daß er den damaligen Verhältnissen entsprach. Wir sind auch tatsächlich auf Grund dieses Vertrages während des Jahres 1915 bis weit in den Herbst 1916 hinein gut beliefert worden. Bereits im Sommer 1916 trat jedoch der Stahlwerksverband an mich heran und wies darauf hin, daß die Vertragspreise zu den Selbstkosten absolut außer Verhältnis stehen. Obwohl wir auf dem Standpunkt stehen und als Staatsverwaltung auch stehen müssen, daß Verträge durch den Krieg nicht hinfällig werden, daß nur Billigkeitsmomente dazu führen können, daß man von den Vertragsvereinbarungen abweicht, obwohl das für uns feststand, mußten wir uns doch in Anerkennung der Riesensummen und Riesenverluste, um die es sich hier handelte, bereit erklären und erklärten uns bereit, den Vertrag zu ändern. Der Stahlwerksverband offerierte einen neuen dreijährigen Vertrag zu höheren Preisen. Wir haben seine Offerte angenommen, wir haben nicht die Preise gewährt, die er forderte, sondern etwas niedrigere Preise, mit denen er aber doch einverstanden war. Ein neuer Umstand tritt ein, der darauf hinweist, wie in der Kriegszeit alles schnellster Veränderung unterliegt. Die Lieferungen des Stahlwerksverbandes gingen zurück. Warum? — weil die mit unserer Lieferung betraute Industrie gleichzeitig in hervorragendem Maße für die Heeresverwaltung beschäftigt war. Sie gingen so zurück, daß wir in Sorgen gerieten und unsererseits auch mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretenen Verkehrsstockungen eine Abänderung des Vertrages in dem Sinne offerierten: wir zahlen für die pünktliche Lieferung in den folgenden drei Monaten Prämien, um eine stärkere Lieferung neben den dringenden Lieferungen für die Heeresverwaltung herbeizuführen. So liegt die Sache. Die Vereinbarung ist getroffen. Ich glaube nicht, daß beim Stahlwerksverband aus der Vergangenheit oder aus der Gegenwart die Empfindung besteht, daß wir einen unzulässigen Druck ausgeübt haben, der zu einer Minderlieferung geführt hat. Ich bin fest überzeugt, der Stahlwerksverband weist solche Auffassung mit Entrüstung zurück.

Wir haben ferner einen großen Vertrag über die Lieferung von Achsen und Bandagen mit der Radsatzvereinigung. Diese Vereinigung hat von jeher den größten Wert darauf gelegt, langjährige Verträge zu schließen. Es ist ja auch ganz erkennbar, warum; um nicht dauernd einer Konkurrenz ausgesetzt zu sein. Der Vertrag ist im Jahre 1913 geschlossen und lief von 1914 ab bis einschließlich 1918. Als wir in den letzten Monaten auf Grund zurückgehender Lieferung die Auffassung hatten, daß hier ebenfalls nachgeholfen werden müsse, weil die Preise nicht mehr angemessen waren, arrangierten wir uns in ähnlicher Weise mit der Radsatzvereinigung wie mit dem Stahlwerksverband. Ich stelle fest, daß die Radsatzvereinigung ihrerseits nicht dieses Ansinnen gestellt hat, daß wir aber aus unserem Interesse heraus es für not-

wendig erachtet haben, in den Preisen zeitweilig zuzulegen. Also auch hier kann von einem Druck nicht die Rede sein.

Nun komme ich auf die große Lieferung an Lokomotiven und Wagen. Riesenobjekte, wie Sie aus der diesjährigen Forderung im Ordinarium und im Anleihegesetz erkennen. Diese Lieferungen werden zweimal jährlich vergeben. Es findet eine Verhandlung, ein Handel und schließlich eine Einigung statt. Ich habe vorher aus guten Gründen mit bestimmter Absicht mitgeteilt, zu welchem Ende dieser Handel geführt hat. Ich glaube, niemand wird aussprechen wollen, daß diese große, bedeutsame Industrie, auf deren Mitarbeit und Leistungsfähigkeit die Staatseisenbahnverwaltung jetzt mehr denn je angewiesen ist, einem Druck erlegen ist.

Eins ist in allen diesen Fragen zu berücksichtigen. Wir stehen ausschließlich Syndikaten und syndikatsähnlichen Bildungen gegenüber. Das gewöhnliche Mittel, den richtigen Preis durch öffentliche Ausschreibungen festzustellen, ist nicht gegeben; es muß verhandelt werden, und die Verhandlungen werden geführt durch die große Zentralbehörde der preußischen Staatseisenbahnen, durch das Königliche Eisenbahnzentralamt. Das ist der Puffer für den Minister; denn die Vertragssummen, um die es sich hier handelt, sind sämtlich so hoch, daß die Verträge nur vorbehaltlich der Genehmigung des Ministers abgeschlossen werden dürfen. Es ist das eine sehr unbequeme Aufgabe für das Zentralamt, und ich erkläre mir daraus, daß es sich so geringer Beliebtheit erfreut. Ich glaube, es steht mehr als jede andere Behörde auf dem Standpunkt strengster Pflichterfüllung, und dieser Standpunkt bringt eben auch viele Beschwerden. Ich habe jüngst mit dem Präsidenten des Zentralamts eine eingehende Zwiesprache gehalten und habe ihn an die Notwendigkeit erinnert, in diesen Kriegszeiten nicht kleinlich zu sein, sondern das große Ganze und das Endziel im Auge zu haben. Aus dieser Unterredung habe ich den Eindruck gewonnen, daß der Leiter dieser Behörde und seine trefflichen Beamten auf demselben Standpunkt stehen. Aber eins kann ich nicht. Ich kann es auch heute im Kriege nicht zugeben, zu sagen: der Preis spielt überhaupt keine Rolle; denn dann könnten wir überhaupt keine Verwaltung mehr führen. Ich kann nur das eine zugeben: der Preis darf niemals eine solche Rolle spielen, daß wichtige Maßnahmen im Interesse der Kriegführung aufgehalten und verzögert werden. Das darf nicht geschehen, und das ist nicht geschehen. Wenn es in dem Artikel behauptet ist, dann ist es eine Unwahrheit.

In demselben Artikel wird dann noch gesprochen von einem Mangel an geschäftlichem Weitblick — darüber will ich mich nach dem Ausgeführten des Urteils enthalten — und von fiskalischen rechnerischen Erwägungen, die ich mir eben zu widerlegen erlaubt habe. Der Verfasser geht so weit, den Minister der öffentlichen Arbeiten auch für eine verwerfliche Geschäftspolitik gegenüber den Wasserstraßen verantwortlich zu machen. Er ist mit den Abmessungen des Rhein-Herne-Kanals und den Schleusenbauten unzufrieden. Meine Herren, in diesen Fragen haben wir uns hier in diesem hohen Hause häufig unterhalten. Ich bin, soweit es sich um diese großen Wasserbauten handelt, nur Testamentsvollstrecker meines hochverehrten Vorgängers, des Ministers v. Budde, und ich habe es mir, als ich das Ministerium übernahm, i Kenntnis der großen politischen Schwierigkeiten, die di Durchbringung des bezüglichen Gesetzes verursachte, di Aufgabe gestellt, das Gesetz loyal auszuführen, und dies i von mir geschehen. Ich bin aber noch weiter gegangen. I habe erkannt, daß es wichtig und nützlich wäre, wenn di große Erweiterung des Rheinhafens Ruhrort-Duisburg — da ist der Rhein-Herne-Kanal — in Abmessungen entstände, di größer wären als die vorgesehenen.

Es ist daher die Möglichkeit eines dreischiffigen Ausbau des Kanals vorgesehen, es sind doppelte Schleppzugschleuse gebaut und es sind die Schleppzugschleusen breiter geba als vorgesehen war. Alles in vollem Einverständnis mit de Abgeordnetenhause. Wenn nun heute jemand in einem vie gelesenen Blatte behauptet, diese geringen Abmessunge wären nur deshalb gewählt, weil derselbe Minister ja Eise bahnminister sei und er auf diese Weise die Konkurrenz ge genüber den Eisenbahnen abmildern wollte — ja, mein Herren, über solche Argumentation brauche ich wirklich kei Wort zu verlieren.

Endlich noch eins. Der Verfasser sagt: die heutige Zwi spältigkeit des ganzen Eisenbahnwesens ergebe sich darau daß jetzt auf den Stationen Transportoffiziere angestell seien, die die Kontrolle der Wagenentladung übernähmen M. H., das ist richtig. Im Herbst standen in den militärische Anlagen und einem Teil der Anlagen, die für Kriegswirt schaftszwecke arbeiten, gegen 10 000 Wagen Woche au Woche ein, die nicht entladen wurden. Ich habe mich an de Chef des Feldeisenbahnwesens gewendet und habe ihm ge sagt, er wäre der einzige, der hier den rein militäri schen Instituten gegenüber und denjenigen gegenübe die für Kriegswirtschaft arbeiten, den nötigen Druc ausüben könne, und der Feldeisenbahnchef ist meinen Ansinnen nachgekommen und hat die Transport-Offi ziere bestellt. Das ist der Verlauf der Sache; und diese Offi ziere wirken sachdienlich, durchaus in meinem Sinne un durchaus im Einvernehmen mit uns.

Dieses bildet aber für den Verfasser des Artikels den Über gang zu der Forderung, alle diese Mißstände könnten nu beseitigt werden, wenn die Staatseisenbahnverwaltung de Kriegsamt angegliedert werde, mit anderen Worten, wen diejenige Organisation des preußischen Staates, die ich — vielleicht in Überschätzung — als eine der stärksten anseh einem anderen Amte unterstellt wird, um durch dieses Am regiert zu werden. M. H., ich halte das für eine tatsäch liche Unmöglichkeit. Dem Kriegsamt liegen ganz gewaltig Aufgaben ob, Aufgaben, wie sie meines Ermessens kaum eine andere Zentralstelle im Reiche und in Preußen auszu führen hat, Aufgaben vielfältigster Art von einer furchtbare Verantwortung. Ich wüßte nicht, wie dieses Amt es noc übernehmen sollte oder wollte — ich bin fest überzeugt, e denkt nicht an solche Wandlungen —, ein Unternehmen wi das der preußischen Staatseisenbahnen zu leiten, zumal ein solche Leitung tatsächlich eine völlige Umwälzung eine riesigen, fest geordneten Gestaltung mitten im Kriege be deuten würde. — Ich glaube, ich habe mich mit dieser Frag nicht weiter zu befassen. Sie sehen aber aus dem Ernste, mi dem ich sie behandle, für wie weittragend ich sie halte.

(Fortsetzung folgt.)

Einfluß des Siederohrlaufens auf die Ausnutzung der Brennstoffe.

Von Kgl. Werkstätten-Vorsteher Sonneborn, Jarotschin.

Angeregt durch das von dem Dipl.-Ing. G. de Grahl verfaßte Werk „Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe“ habe ich mir die Frage vorgelegt, ob nicht auch im Eisenbahnbetrieb — besonders bei der Lokomotivfeuerung — eine noch bessere wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe erreicht werden kann. Da sich die Kosten für Brennstoffe im preußischen Staat auf rund 150 Mill. Mark belaufen, liegt die Frage nahe, von dieser Summe durch Verbesserungen Ersparnisse zu erzielen. Durch stetes Überwachen und Anhalten des Lokomotivpersonals zu größerer Sparsamkeit wird oft erreicht, daß die Darfverbrauchssätze in den zulässigen Grenzen bleiben. Auffallend sind dabei die häufig vorkommenden großen Unterschiede in dem Kohlenverbrauch gleicher Lokomotivgattungen, die sich bis auf 30 t im Monat belaufen. Die Untersuchungen haben meistens zu dem Ergebnis geführt, daß die Lokomotiven, die den höchsten Verbrauch aufweisen, am häufigsten mit Siederohrlaufen zu tun gehabt haben. Die undichten Siederohre verursachen demnach der Eisenbahn-Verwaltung eine erhebliche Mehrausgabe. Wenn es auch niemals gelingen wird, diesen in vielen Bezirken häufiger auftretenden Übelstand vollständig zu beseitigen, so müßten doch Mittel und Wege gefunden werden, um das „Siederohrlaufen“ zu verringern. Die Kosten, die durch undichte Siederohre ent stehen, lassen sich nicht berechnen, weil, abgesehen von den durch solche Undichtigkeiten verursachten Mehrverbrauch an Kohle und den erforderlichen Ausbesserungskosten — vorzei tiges Auswechseln von Siederohren, Gestellung von Vor spann- und Ersatzlokomotiven usw. — eine ganze Reihe von Mehrausgaben hinzukommt, die mit dem Rohrlaufen in ur sächlichem Zusammenhange stehen. Als Ursachen der un dichten Siederohre kommen in Betracht *): 1. mechanische Gründe, 2. chemische und physikalische Gründe, 3. Wärme schwankungen. Zu den mechanischen Gründen rechnen wir a) den ungenauen Einbau der Rohre, b) die eiligen Arbeiten während der Betriebsausbesserungen, c) die Rohrschwingun gen.

Bei den chemischen und physikalischen Eigenschaften in teressiert die Zusammensetzung des Speisewassers und die Ablagerung des Kesselsteins, durch die Rohrwand und Siede-

*) Vgl. auch „Die Ursachen der Undichtheiten an Loko motiv-Kesselrohren“, Bulletin des Internationalen Eisenbahn Kongreß-Verbandes, April 1908.

ihre starke Erhitzungen und Formänderungen erleiden önnen.

Die Wärmeschwankungen entstehen nicht nur durch das ffnen der Heiztür beim Beschicken des Rostes*), sondern erden auch im Innern des Kessels durch das Speisen kalten 'assers hervorgerufen. In dieser Beziehung verdienen die orwärmer an unseren neuzeitlichen Lokomotiven besondere eachtung, weil das hochgradig vorgewärmte Speisewasser e Wärmeschwankungen unbedingt verringern muß.

Der ungenaue Einbau der Rohre (a) läßt sich bei genügen-r Aufsicht der Werkstattsbeamten fast gänzlich vermeiden. nders jedoch steht es mit Punkt b). Die Behandlung im etriebe läßt im Laufe der Zeit da, wo die Lokomotiven aus irtschaftlichen Gründen „wild" besetzt werden müssen, und is Fahrpersonal es daher an der genügenden Sorgfalt in der okomotivbehandlung fehlen läßt, immer mehr zu wünschen brig. Eine Besserung der Verhältnisse etwa dadurch her-

izuführen, daß, wie in früheren Zeiten, jedem Führer eine" Lokomotive wieder zugeteilt wird, ist ausgeschlossen. aß die beim Schlingern der Lokomotive hervorgerufenen ohrschwingungen ebenfalls, wenn auch nur in untergeord-tem Maße, auf die Lockerung der Rohrverbindungen in den ohrwänden einwirken können, möge der Vollständigkeit lber Erwähnung finden.

Das schlechte Speisewasser, mit dem die Lokomotiven in r Ostmark zu kämpfen haben, verursacht trotz aller Vor-chtsmaßregeln und bester Behandlung öfteres Rohrlaufen. t Ausnahme der an Wasserläufen gelegenen Bahnhöfe hmen die meisten Wasserstationen ihr Wasser aus Tief-unnen. Solches Wasser besitzt in der Regel nicht unter 10 utsche Härtegrade. Wenn auch nach den Vorschriften für e Errichtung von Wasserstationen 10 bis 14 Härtegrade für eisewasser noch als zulässig erachtet werden, so kann doch sagt werden, daß sich solch hartes Wasser und besonders, nn schwefelsaurer Kalk und Magnesia darin enthalten sind, die Kesselspeisung nicht mehr eignet. In der Betriebs-rkstatt Jarotschin, die etwa 50 Lokomotiven in doppelter und ilder" Besetzung täglich im Betriebe hat, müssen infolge ungeeigneten Speisewassers täglich 5 Lokomotiven wegen derohrlaufens außer Betrieb gestellt werden. (Das Wasser Bahnhofs Jarotschin, das 20 deutsche Härtegrade besitzt, wird durch Reinigung und Enthärtung — Zusatz von kalzinierter Soda und Kalk — bis auf 7° enthärtet).

*) de Grahl gibt auf S. 161 seines Werkes Schwankungen zu 2500 an.

Die Jahreskosten, die durch die Außerdienststellung von täglich 5 Lokomotiven wegen undichter Rohre erwachsen, setzen sich wie folgt zusammen: 1. Siederohrwalzen an 5 Lokomotiven, je 4 ℳ Lohn = 4×5×360=7200 ℳ; 2. Mehrverbrauch an Kohle für 5 Lokomotiven, nur zu je 0,5 t angenommen, 5×0,5×20 ℳ × 360 = 18 000 ℳ; 3. Außerdienststellen (neu anheizen) von 5 Lokomotiven 10 000 ℳ.

Nach 4—5 monatlicher Betriebszeit der Lokomotiven mit häufig undichten Rohren müssen an ihnen etwa 20—25 Rohre ausgewechselt werden, da durch das öftere Nachwalzen die Rohre nicht mehr dicht zu bekommen sind. Unter dieser Annahme belaufen sich die Kosten für 50 Lokomotiven auf rund 3000 ℳ. Das ergibt zuzüglich der obigen drei Posten für eine Betriebswerkstatt von 50 Dienstlokomotiven schon eine Gesamtausgabe von 50 000 ℳ. Man kann an diesen Ziffern leicht ermessen, wieviel Hunderttausende auf das Konto „undichte Siederohre" zu setzen sind. Zur Vermeidung häufigen Siederohrlaufens und jedesmaligen Anschweißens der ausgezogenen Rohre ist eine Änderung in dem Einbau der Siederohre erforderlich.

Es wird in Vorschlag gebracht, die Siederohrlöcher in der Feuerkistenwand mit Rillen nach der beigefügten Abbildung zu versehen. Durch Walzen und Eindrücken der Rohrwandungen in die Rillen müssen die Rohre unbedingt größere Festigkeit erhalten und werden nicht so leicht undicht werden. Es ist anzunehmen, daß durch diese Neuerung im Einbau der Rohre die Mängel des bisherigen Einwalzens größtenteils beseitigt werden. Das Hartkupfer nimmt bekanntlich den von den bis jetzt gebräuchlichen Siederohrwalzen ausgeübten Druck ungleichmäßig auf; wegen des größten Widerstandes in der Mitte liegt das Rohr an dieser Stelle fester an als an den Enden des Rohrwandloches, wo das Kupfer dem Drucke der Walzen ausweicht.*) Das Loch wird nach beiden Seiten der Rohrwand konisch, bildet kraterförmige scharfe Erhöhungen und als deren Folge die bekannten Stegrisse und -brüche. Der neue Vorschlag schafft durch die hauptsächliche Lagerung des Rohres in der Mitte des Rohrwandloches eine doppelte Sicherheit gegen Lockerungen. Durch das Umbördeln würden die Rohre bei der alten Methode achsial verschoben, so daß die Anlage des Rohres an der inneren Kesselrohrwand aufgehoben wird. Bei dem neuen Verfahren wäre diese Verschiebung nicht möglich. Anderseits gewährt es eine gewisse Beweglichkeit bei Wärmeschwankungen und Rohrschwingungen. Zur Vermeidung des jedesmaligen Anschweißens wird empfohlen, die Rohre 50—60 mm in der Rauchkammer-Rohrwand vorstehen zu lassen. Eine solche Maßnahme würde eine öftere Verwendung des Rohres gewährleisten, ohne daß Kosten für das Anschweißen in Frage kämen; das Anschweißen fiele eben fort. Sollte durch die vorgeschlagene Rille ein besseres Dichthalten der Siederohre erreicht werden, so würde nicht nur der Betriebswerkstatt, sondern auch der Hauptwerkstätte ein großer Teil Arbeit abgenommen werden.

*) Vgl. Hermann Kuntze „Der Eisenbahn-Werkmeister" 1910 S. 67.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zeichnet die sechste Kriegsanleihe des Deutschen Reichs!** An alle Deutschen ergeht, unter Bezug auf die Anzeige betreffend Zeichnung der 6. Kriegsanleihe im Anzeigenteile der vorigen Nummer dieser Zeitung, nachstehender Aufruf:

Die Kriegsopfer für alle Völker abzukürzen, hat Kaiserliche Großmut angeregt. Nun die Friedenshand verschmäht sei das deutsche Volk aufgerufen, den verblendeten Feinden mit neuem Kraftbeweis zu offenbaren, daß deutsche Wirtschaftsstärke, deutscher Opferwille unzerbrechlich sind und bleiben. Deutschlands heldenhafte Söhne und Waffenbrüder halten unerschütterlich die Wacht. An ihrer Tapferkeit wird der frevelhafte Vernichtungswille unserer Feinde zerschellen. Deren Hoffen auf ein Müdewerden daheim aber muß jetzt durch die neue Kriegsanleihe vernichtet werden. Fest und sicher ruhen unsere Kriegsanleihen auf dem ehernen Grunde des deutschen Volksvermögens und Einkommens, auf der deutschen Wirtschafts- und Gestaltungskraft, dem deutschen Fleiß, dem Geist von Heer, Flotte und Heimat, nicht zuletzt auf der von unseren Truppen erkämpften Kriegslage. Was das deutsche Volk bisher in kraftbewußter Darbietung der Kriegsgelder vollbrachte, war eine Großtat von weltgeschichtlich strahlender Höhe. Und wieder wird einträchtig und wetteifernd Stadt und Land, Arm und Reich, Groß und Klein Geld zu Geld und damit Kraft zu Kraft fügen — zum neuen wuchtigen Schlag.

Unbeschränkter Einsatz aller Waffen draußen, aller Geldgewalt im Innern. Machtvoll und hoffnungsfroh der Entscheidung entgegen!

— **Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs.** Über den Entwurf dieses Reichsgesetzes wurde am 13. d. M. im Hauptausschuß des Reichstags verhandelt. Wir werden das Wichtigste aus den Verhandlungen mitteilen, sobald ein amtlicher Bericht vorliegt. Durchberaten wurden die ersten Paragraphen und dann die Beratung unterbrochen, bis zu einzelnen Punkten die in Aussicht gestellten näheren Berechnungen vorliegen.

— **Die Abänderung des sog. Diätengesetzes für die Mitglieder des preußischen Abgeordnetenhauses** kam am 9. d. M. im Herrenhause zur Verhandlung und wurde nach einer längeren Rede des Grafen York v. Wartenburg abgelehnt. Der Kernpunkt der Änderung bestand in der von der Staatsregierung auf mehrfache Wünsche aus dem Abgeordnetenhause in dem Gesetzentwurf beantragten Gewährung der freien Fahrt nicht nur, wie bisher, zwischen dem Wohnort des

Abgeordneten und Berlin, sondern auch auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen überhaupt, wie sie die Reichstagsmitglieder genießen. Es bleibt also bei der Beschränkung der freien Fahrt auf die Reisen zwischen dem Wohnort der Abgeordneten und Berlin.

— **Die zweite Lesung des Staatshaushaltsplans der preußischen Eisenbahnverwaltung** wurde am 10. d. M., wie berichtet, begonnen, am 11. und 12. d. M. fortgesetzt und fand am 13. durch Genehmigung ihr Ende. Wir berichten im Aufsatzteil der Zeitung.

— **Erhöhung der Ladegebühren.** Nach den bisher gültigen, im Nebengebührentarif (Abschnitt IV [1] und VIII D [1] u [2]) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, festgesetzten Sätzen berechnete die Eisenbahn für die Ausführung des Ladegeschäfts durch Arbeiter der Eisenbahn, soweit dafür tarifmäßig Gebühren zu erheben sind, für das Aus- oder Einladen von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schüttung für 100 kg 6 Pf., für die Ver- oder Entladung anderer Güter für 100 kg 5 Pf. Diese Sätze haben sich angesichts der starken Steigerung der Arbeitslöhne als zu niedrig erwiesen, die jetzigen Selbstkosten der Eisenbahn zu decken. Mit Wirkung vom 12. März d. J. werden daher, zunächst für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen, an Stelle obiger Gebühren für die Ent- oder Verladung von verpackten Gütern 10 Pf., von unverpackten Gütern 15 Pf. für 100 kg erhoben. Örtliche Verschiedenheiten, die eine Erhöhung oder Ermäßigung dieser Sätze bedingen, werden durch Aushang in den Abfertigungsräumen oder durch die Binnentarife bekanntgemacht. Soweit hierbei Erhöhungen in Betracht kommen, hat sich das Reichs-Eisenbahnamt mit ihrer unverzüglichen Durchführung ohne Einhaltung der zweimonatigen Frist des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung einverstanden erklärt, damit weitere Einbußen der Eisenbahn vermieden werden (vergl. amtliche Bekanntmachung Nr. 412 in voriger Nummer). Den übrigen deutschen Eisenbahnen ist anheimgestellt worden, sich der Maßnahme anzuschließen.

— **Erhöhung der Gebühr für die Benachrichtigung des Absenders von der Einzahlung der Nachnahme.** Obige, im Abschnitt X [2] des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, enthaltene Gebühr wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 an von 10 Pf. auf 20 Pf. erhöht (vergl. Nachtrag III vom 1. März 1917 zu diesem Tarif). Die Erhöhung ist in der Heraufsetzung des Postportos, in den erhöhten Herstellungskosten des Kartenvordrucks sowie darin begründet, daß diese Arbeitsleistung der Eisenbahn schon bisher nicht ausreichend bewertet war.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** In der Sitzung des ständigen Ausschusses am 3. d. M. wurde zu der Vorlage der Eisenbahnverwaltung über Aufhebung verschiedener Ausnahmetarife beschlossen, die Aufhebung der Ausnahmetarife 22a (Holz- und Holzzellstoff), S 13b (Schachteln, neue, hölzerne), 3c (Fabriksalz, denaturiertes), 3f (Steinsalz, im Verkehr mit den Stationen Oderberg Ort und Übergang, Myslowitz Übergang und Oswiecim Übergang, nicht aber mit Station Merzdorf), 5g (Kalksteine, rohe), 13a (Blei), 18 (Salzsäure), S 8 (Blei und Zink zum Ortsverbrauch in Seehafenplätzen nur für den Artikel Blei), S 8a (Blei und Zink zur Verschiffung seewärts), S 8c (Rohblei und Zink zur Ausfuhr), zu befürworten. Dagegen wurde empfohlen, die Ausnahmetarife 5f (Steine, rohe usw.), 13b (Zink) und S 8 (für den Artikel Zink), deren Aufhebung gleichfalls vorgeschlagen war, beizubehalten.

In die Tagesordnung für die am 24. d. M. stattfindende Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Breslau ist nachträglich die Vorlage der Eisenbahnverwaltung, betreffend die Aufhebung des Ausnahmetarifs 3c für denaturiertes Fabriksalz, aufgenommen worden.

— **Wiederaufnahme von Schnellzügen.** In letzter Zeit sind einige eingestellt gewesene Schnellzüge von und nach Berlin wieder in Verkehr gesetzt. Ferner wird nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin versuchsweise bis auf weiteres je einmal in der Woche ein Schlafwagenzug von Berlin nach Cöln und zurück verkehren. Er fährt von Berlin am Sonnabend und zwar zum ersten Male am 17. d. M. über die Stadtbahn (ab Friedrichstraße 11[30]) und von Cöln Mittwochs, zum ersten Male am 21. d. M. an Berlin Friedrichstraße am folgenden Morgen 7[45].

— **Unentgeltliche Beförderung von mittel- und arbeitslosen Textilarbeitern und Textilarbeiterinnen aus Apolda.** Solche werden auf den preußisch-hessischen, sächsischen, oldenburgischen und mecklenburgischen Staatseisenbahnen bis End Juni 1917, spätestens jedoch bis 1 Monat nach Friedensschlu unentgeltlich in der 4. Wagenklasse (auf Strecken ohn 4. Klasse in der 3. Wagenklasse der Personenzüge) auf weiß Fahrscheine befördert und zwar: a) bei der ersten Reise vo Apolda nach der neuen Arbeitsstätte, b) bei der Rückkel von dieser nach Apolda.

— **Die Reichsverkehrssteuer und die Württembergische Staatsbahnen.** Die „Volkswirtsch. Korresp." schreibt: D Wirkung der geplanten Reichsverkehrssteuer auf die württembergischen Staatseisenbahnen ist eine tiefeinschneidende. D Steuer soll Geld einbringen und darum mußte die Schonun der beiden unteren Klassen im Personenverkehr im bisherige Verhältnis wegfalllen. Während bisher nur in der 1., 2. u 3. Klasse eine mäßige Fahrkartensteuer erhoben wurde u die 4. Klasse gänzlich steuerfrei war, sollen jetzt (unter Au hebung der Fahrkartensteuer) bekanntlich in der 1. Klas 16%, 2. Klasse 14%, 3. Klasse 12% und 4. Klasse 10% Reich abgabe vom Beförderungspreis erhoben werden. Auf d württembergischen Staatsbahnen angewandt, würde sich fi das letzte Friedens-Rechnungsjahr 1912/13 folgendes Bild e geben: Nach den vorgeschlagenen Sätzen wären angefalle wenn man die auch künftig steuerfreien Arbeiter- und Militä fahrkarten von den Einnahmen abzieht, und die aus dem Ve waltungsbericht der Verkehrsanstalten nicht ersichtlich Einnahmen aus den ebenfalls steuerfreien Schülerkarten auß Betracht läßt: 1. Klasse Einnahmen 560 241 ℳ, Steuer (16% 89 638 ℳ; 2. Klasse Einnahmen 2 838 073 ℳ, Steuer (14% 397 330 ℳ; 3. Klasse Einnahmen 12 175 892 ℳ, Steuer (12% 1 461 107 ℳ; 4. Klasse Einnahmen 13 593 050 ℳ, Steuer (10% 1 359 305 ℳ. Insgesamt würde also der württembergisc Personenverkehr von 1912/1913 mit 3 287 380 ℳ Reichsve kehrssteuer gegen 582 029 ℳ erhobener Fahrkartensteuer l lastet worden sein, wobei den Löwenanteil mit rund 2,8 Mi Mark der Massenverkehr in der 3. und 4. Klasse zu trag gehabt hätte. Außerdem soll die künftige Verkehrssteu auch den Gepäckverkehr mit 12% und den Güterverkehr n 7% der Beförderungspreise belasten, was in dem erwähnt Betriebsjahr zu einer Besteuerung des Gepäckverkehrs n rund 165 000 ℳ und des Güterverkehrs mit rund 3½ Mill. Ma geführt hätte, während der Frachturkundenstempel n 413 565 ℳ erbrachte. Die Gesamtbelastung des württe bergischen Eisenbahnverkehrs durch die Reichsverkehrssteu würde sonach rund 7 Mill. Mark gegen bisher 1 Mill. Ma (Fahrkartensteuer und Frachturkundenstempel zusamme genommen) betragen haben.

— **Kein Bargeld bei Dienstbezügen!** Die „Eisenba schreibt: Jeder Reichsbankausweis ruft uns am Schluß g bieterisch zu: Vermindert den Bargeldumlauf! Verhind die unnötige Ausgabe von Reichsbanknoten! Diese ernst Mahnungen in schwerer Zeit haben auch die Eisenbahnve waltung bewogen, ihr Teil zum Wohle des Ganzen bei tragen. Neben den vielen Maßnahmen im Reiche des Ve kehrs und bei den Handel- und Gewerbetreibenden hat au der unternommene Schritt auf dem Wege der Überweisu der Diensteinkünfte schon vielfach bedeutsame Erfolge zielt.

Im Direktionsbezirk Frankfurt (Main) z. B. hat die re Werbetätigkeit in Wort und Schrift in einem kurzen Ze raum bewirkt, daß mehr als 5000 Beamte sich entschloss haben, ihr Gehalt oder ein Teil auf Sparkassen oder Bank (z. T. auch auf den Spar- und Vorschußverein der Eisenbahnbediensteten) bargeldlos überweisen zu lassen. In der Z vom 1. August bis zum 1. Oktober 1916 ist der zur Überweisung kommende Geldbetrag von 111 000 ℳ auf 1 381 000 ℳ gestiegen.

Der Geldumlauf ist dadurch jährlich um nahezu 6 000 000 für teils kürzere, teils längere Zeit verringert worden, u der Goldbestand der Reichsbank um rund 2 000 000 ℳ günst beeinflußt. Rechnet man, in der Voraussetzung, daß gleicher Erfolg auch in den anderen Direktionsbezirken zielt wird, den Erfolg allein auf den preußischen Staatseisenbahnbereich um, so ergibt sich dabei ein Einfluß auf d Goldbestand von rund 40 Millionen Mark.

Jeder weiß, was das in jetziger Kriegszeit für das Vat land bedeutet, und es ist zu hoffen, daß überall in Kü alle Beamten sich der Bewegung angeschlossen haben.

— **Der nächtliche Güterverkehr auf den Groß-Berlin Straßenbahnen.** Unter dem Vorsitz des Präsidenten d Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken, Ge Leutnant Freiherrn v. Buddenbrock, fand kürzlich im Ha der Berliner Handelskammer eine Besprechung der für d Straßenbahn-Güterverkehr notwendigen Maßnahmen statt, der die Aufsichts- und sonstigen interessierten Behörden

ertreter entsandt hatten. Die Vertreter der Aufsichtsbehörden erklärten übereinstimmend, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten sie ermächtigt habe, die für die Durchführung des Straßenbahn-Güterverkehrs erforderlichen Genehmigungen von Fall zu Fall auf Antrag schnellstens zu erteilen. Bedenken gegen den Straßenbahngüterverkehr bestehen nicht, deshalb ist auch den bisherigen Anträgen auf Genehmigung schnellstens entsprochen worden; dies soll auch in Zukunft geschehen. Verbandsdirektor Dr. ...einiger äußerte gegen eine vorläufige Aufnahme des Güterverkehrs keine Bedenken, sofern der Personenverkehr durch den Güterverkehr nicht beeinträchtigt wird. Man war allgemein der Ansicht, daß die Beförderung von Gütern in den Straßenbahnanhängern auch am Tage vorgenommen werden kann. Dies gilt jedoch nur für bestimmte Güter und auf verkehrsarmen Außenstrecken. Demgegenüber soll die Beförderung von Lastfuhrwerk durch die Straßenbahn-Triebwagen zunächst nur während der Betriebspause in der Nacht erfolgen und eine Ausdehnung auf bestimmte Tagesstunden und Strecken erst dann vorgenommen werden, wenn ausreichende Erfahrungen während des Nachtbetriebes gesammelt worden sind. Die Postverwaltung hat die Paketbeförderung, wie schon kurz gemeldet, schon am 10. Februar eingeführt. Wie wir hören, sind in der Zeit vom 10. bis 18. Februar insgesamt über ¼ Million Postpakete durch die Straßenbahn befördert worden. In einer Nacht betrug die Zahl der vom Verladebahnhof Luckenwalder Straße nach dem Schlesischen Bahnhof beförderten Postpakete 13 373 Stück. Durchschnittlich sind auf der Strecke Oranienburger Straße-Schlesischer Bahnhof etwa 7300 Pakete in der Nacht befördert worden. Trotzdem diese Leistungen ganz wesentliche sind, könnten sie, wie an unterrichteter Stelle versichert wird, noch erheblich gesteigert werden, und zwar durch den Bau von Anschlußgleisen und durch die Ausdehnung des Betriebes auf andere Strecken, wodurch die Wirtschaftlichkeit ebenfalls erheblich wachsen würde.

Österreich.

— **Böhmische Bahnen.** Der ungewöhnlich strenge Winter beeinflußt den Kohlenverkehr der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in abträglicher Weise. Insbesondere macht sich die lange Sperre des Elbwasserweges fühlbar. Im vorigen Jahre war die Schiffahrt auf der Elbe ununterbrochen im Gange; in den ersten drei Monaten konnten über zwei Millionen Doppelzentner Braunkohlen verschifft werden, während in diesem Jahre der Elbeverkehr bisher gänzlich ruhte, und noch immer keine Aussichten auf Wiedereröffnung der Schiffahrt vorhanden sind. So dürfte das ganze erste Vierteljahr für die Schiffahrt verloren gehen. Abgesehen von der Elbesperre litt die Kohlengewinnung unter der Einwirkung der starken Fröste, welche die Förderung und Abbeförderung der Kohle erschwerten. Unter solchen Verhältnissen erfuhr der Güterverkehr des alten Netzes der A. T. E. im Monat Februar einen Ausfall um 137 000 t, welcher hauptsächlich die Kohle betraf. Die Einnahmen sind infolgedessen um 150 000 K. niedriger ausgefallen als im Februar 1916. Auch die Einnahmen der Teilstrecke Teplitz-Reichenberg sind im Rückstande geblieben, und zwar um rund 50 000 K. Der Güterverkehr auf den Linien der Buschtiehrader Eisenbahn erlitt im Monat Februar gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres einen empfindlichen Ausfall, welcher rund 116 000 t oder über 16 % beträgt. In der Hauptsache waren es Kohlentransporte, welche diesen Verkehrsrückgang herbeiführten. Die beförderte Kohlenmenge war rund 85 000 t schwächer als im Vorjahre, wodurch die Einnahmen der beiden Netze um etwa 180 000 K. geschmälert wurden. Auch die diversen Güter erfuhren einen Rückgang, und zwar um etwa 32 000 t, was die Einnahmen um etwa 3000 K. herabdrückte. Im ganzen wurden aus dem Güterverkehre um 264 000 K. weniger eingenommen als im Februar 1916, ein Ausfall, der durch die Mehreinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre auf 195 400 K. gemindert wurde.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Der neuernannte Generaldirektor Franz Kleinwächter hat am 5. März sein Amt angetreten. Bei der Vorstellung der Vorstände der Bahn richtete der administrative Direktor Regierungsrat Dr. Stradal an den Generaldirektor eine Ansprache, in welcher er den Generaldirektor bat, überzeugt zu sein, daß bei allen seinen zukünftigen Mitarbeitern der feste Wille bestehe, trotz der Schwierigkeiten der jetzigen Verhältnisse nach wie vor durchzuhalten. Nach Wiederkehr regelmäßiger Verhältnisse werde es gelingen, alle Schäden, welche die jüngste Vergangenheit herbeiführte, auszugleichen. Generaldirektor Kleinwächter dankte für die Begrüßung und erklärte, er trete mit vollem Vertrauen sein neues Amt an, überzeugt, daß es ihm mit Unterstützung so erprobter Mitarbeiter gelingen werde, den an ihn herantretenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Bediensteten mögen in ihm nicht den unnahbaren Vorgesetzten erblicken, sondern ihren Freund, der auf ihr Wohl bedacht sei. Er werde sich die Pflege der Wohlfahrt des Personals angelegen sein lassen.

— **Die böhmische Braunkohlenausfuhr.** Nach dem Rechenschaftsbericht des Sächsischen Schiffervereins war die böhmische Braunkohlenausfuhr im Jahre 1916 größer als im Jahre 1915 und erreichte etwas mehr als 70% der Ausfuhr von 1913. Im Friedensjahr 1913 belief sie sich auf rund 71 Millionen Meterzentner. Die Ausfuhr des Jahres 1916 hat also rund 50 Millionen Meterzentner betragen.

— **Kohlenförderung im Kriege.** Kürzlich wurde vom Ministerium für öffentliche Arbeiten die Nachweisung über die Gewinnung von Mineralkohlen in den Kriegsjahren 1915 und 1916 veröffentlicht. Der Entwicklungsgang war in der Steinkohlen- und Braunkohlenindustrie verschieden. In der Steinkohlenförderung ist im Jahre 1916 die höchste Ziffer, die überhaupt, sei es im Frieden oder im Kriege, da war, überschritten worden. Mit einer Förderung von 176 Millionen Meterzentner Steinkohle wurde das Kriegsjahr 1915 um rund 15 Millionen, das Friedensjahr 1913 um rund 12 Millionen Meterzentner übertroffen. Zieht man das Jahr 1914 zum Vergleiche heran, in dessen zweiter Hälfte der Weltkrieg begann, so ergibt sich für 1916 eine Förderungssteigerung an Steinkohle von 22 Millionen Meterzenter. Im Frieden bezeichnet das Jahr 1913 mit rund 164 Millionen den Höhepunkt der Steinkohlenförderung; im Jahre 1914 tritt eine Abnahme auf 154 Millionen Meterzentner, also um 10 Millionen Meterzentner ein, im Kriegsjahr 1915 steigt die Förderung auf 160,8 Millionen Meterzentner, um, wie erwähnt, im Jahre 1916 mit 176 Millionen auf den Hochstand zu gelangen. In der Braunkohlenförderung ist im Kriegsjahr 1916 wohl eine ziemlich erhebliche Steigerung gegen 1915 zu verzeichnen, doch bleiben die Ziffern des Jahres 1916 und natürlich noch viel mehr jene des Jahres 1915 sehr bedeutend gegenüber dem Friedensjahre 1913 zurück. Bei einem Vergleich mit dem Jahre 1914 zeigt sich 1916 eine nur einige Millionen Meterzentner betragende Verringerung. Im Jahre 1913 stellte sich die Braunkohlenförderung auf rund 274 Millionen Meterzentner, ging 1914 auf etwa 238 Mill., also um etwa 36 Millionen Meterzentner zurück, nahm 1915 neuerlich ab, da sie sich in diesem Jahre auf etwa 220 Millionen Meterzentner belief, und stieg 1916 um rund 12 Millionen Meterzentner auf 231,9 Millionen. Diese Menge bedeutet gegenüber dem Jahre 1914 eine Verringerung um 5,7, gegenüber dem Jahre 1913 jedoch eine Abnahme um 41 Mill. Meterzentner. Wenn man die Förderung in den einzelnen Revieren vergleicht, so zeigt sich im Ostrau-Karwiner Becken eine Steigerung auf rund 109 Millionen Meterzentner, die gegen 1915 über 13 Millionen Meterzentner ausmacht. Das Rossitzer und das westböhmische Revier (Pilsen-Mies) weisen Steigerungen, das mittelböhmische Revier (Kladno-Schlan) dagegen eine Verringerung um etwa 1,1 Millionen Doppelzentner auf. Die Steinkohlenförderung in Galizien ist von 1915 auf 1916 um 2,3 % gestiegen. In der Braunkohlenindustrie steht bekanntlich das Brüx-Teplitz-Komotauer Revier der Menge nach obenan. Es hat 149 Millionen Meterzentner Braunkohle gegen 142 Millionen im Jahre 1915 gefördert. Das Falkenau-Elbogen-Karlsbader Revier weist eine Förderung von 39,6 Millionen Meterzentner gegen 36,5 Millionen im Jahre 1915 aus. Bei den meisten anderen Braunkohlenrevieren ergeben sich gleichfalls Steigerungen gegenüber dem Jahr 1915; im Voitsberg-Köflacher Revier ist dagegen die Förderung von 6,2 auf 5,7 Millionen Meterzentner zurückgegangen. An Koks wurden in der Steinkohlenindustrie im Jahre 1916 25,8 Millionen Meterzentner gegen 19 Millionen im Jahre 1915 hergestellt. Davon entfielen auf das Ostrauer Revier 25 Millionen Meterzentner gegen 18,4 Millionen in 1915.

— **Oberbaurat Dr. Ing. J. Riehl †.** In Innsbruck verschied am 17. Februar im Alter von 75 Jahren der Chef der Bauunternehmung Riehl, Oberbaurat Dr. Ing. h. c. Josef Riehl, Ehrenbürger der Landeshauptstadt und mehrerer Gemeinden Nord-Tirols, Vorsitzender der Handels- und Gewerbekammer Innsbruck, Mitglied des Industrie- und des Staatseisenbahnrates. Das Land Tirol verlor einen Mann voll Tatkraft, Umsicht und reichen Wissens, der seine Kenntnisse und fachtechnischen Fähigkeiten zum Gedeihen und Segen des Landes verwertete. Sein Meisterstück war die Anlage der Mittenwaldbahn, ein Werk schwierigster Kunstbauten in den Vorbergen des Karwendel- und des Wettersteingebirges. Auch die Stubaital-

bahn, die Bergbahn auf den Ritten bei Bozen, eine gelungene Verquickung von Reibungs- und Zahnradstrecken, dann die Seilbahn auf die Hungerburg bei Innsbruck seien hier als besonders schwierige Bauten hervorgehoben. Von Riehl stammen ferner die Bahnlinien Reutte-Schönbichl im tirolisch-bayrischen Grenzgebiete des Außerferns, die Anlage einer elektrischen Kleinbahn ins Montafontal (Bludenz-Schruns), die elektrische Bahn ins Tauferer Tal (Bruneck-Sand), die Mittelgebirgsbahn bei Innsbruck (Innsbruck-Igls), die Linie Innsbruck-Hall und die Innsbrucker Stadtbahnen. Großen Ruf als technisch hervorragende Bauwerke genießen die mächtigen elektrischen Kraftwerke der Stadt Innsbruck an der Sill und das Elektrizitätswerk der Mittenwaldbahn am Rutzbache südlich von Innsbruck. Auch die Baggerung des Hafens von Bregenz führte Riehl und seine Unternehmung aus, ebenso mehrere Straßenbauten in Tirol und Vorarlberg. Was Riehl an Plänen für Bahn- und Straßenbauten in Tirol erdachte und zu verwirklichen strebte, war in großen Zügen ein Netz von Alpenbahnen durch alle vom Fremdenverkehr berührten Gebiete des Landes.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im Monat Januar d. J. nach den vorläufigen Zusammenstellungen gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1917 K.	gegen 1916 K.	%
ungarische Linien . . .	2 314 231	+ 206 405	+ 9,79
österreichische Linien . .	1 255 200	— 153 840	— 10,92
Gesamtnetz	3 569 431	+ 52 565	+ 1,49

Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten 12 Lokalbahnen vereinnahmten zusammen 179 731 K. gegen das Vorjahr um 28 841 K., d. i. 20,4 % mehr. Mr.

— **Die Kohlen- und Eisenerzvorräte in Ungarn.** Die ungarische geologische Anstalt hat jüngst wichtige Angaben über die ungarischen Kohlen- und Eisenerzvorräte veröffentlicht. Wir erfahren daraus, daß die Kohlengewinnung im Jahre 1910 auf einem Gebiete von 538 qkm 9 036 268 t im Werte von 88 172 802 K. betrug. Die Kohlenvorräte betragen auf einem Gebiet von 316 qkm insgesamt 357 985 988 t; der wahrscheinliche Vorrat auf einem Gebiet von 1100 qkm 1 717 707 918 t. In den letzten Jahren erhöhte sich die Kohlengewinnung von 9 auf 10 Millionen. Würde sie sich vom Jahre 1912 an in diesem Verhältnis weiter entwickeln, so dürfte der Kohlenvorrat Ungarns für 65 Jahre ausreichen. Die Eisenerzvorräte betrugen 144 466 655 t. Nimmt man an, daß die Produktion jährlich um 25 000 t weitersteigt, so dürfte der gesamte Eisenerzvorrat Ungarns für 55 Jahre ausreichen.

Fremde Erdteile.

— **Die Benguella-Eisenbahn im Jahre 1915.** Das Kapital dieser Gesellschaft besteht unverändert aus 3 Mill. Pfund Sterling, von denen 300 000 Pfund der portugiesischen Regierung gehören, und aus 2½ Mill. Pfund in 5 %igen Schuldverschreibungen, für welche die Tanganjika Conzessions Ltd. Bürgschaft leisten.

Die Kriegsdauer hat die Bauausführung stark beeinträchtigt, da Kapital und Baustoffe unter annehmbaren Bedingungen nicht zu haben waren. Die Erdarbeiten wurden fortgeführt und im Oktober vollendet bis Bihé, Kilometer 631. Eine Unterbaustrecke von 107 km Länge ist für die Oberbauverlegung fertiggestellt. Die portugiesische Regierung erließ der Gesellschaft in Anerkennung des Kriegszustandes als höhere Gewalt die laut Verordnung vom 1. Juli 1909 geforderte Jahresleistung von 100 km Neubaustrecke mit Bezug auf die ursprünglich festgesetzten Baufristen.

Die Betriebsergebnisse der jeweils vollendeten Neubaustrecken zeigen seit dem Jahre 1908 folgenden Verlauf:

Jahr	Betriebslänge km	Einnahmen Escudo *)	Ausgaben Escudo *)	Betriebszahl %
1908	197	46 411	124 815	269
1910	227	280 155	346 897	123
1915	519	535 066	314 755	59

*) 1 Esc. = 4,54 M, 4,5 Esc. = 1 £.

Die Betriebseinnahmen sind also von 1908 bis 1915 von 46 411 auf 535 066, die Ausgaben aber nur von 124 815 auf 314 755 Esc. gestiegen. Der Betriebsüberschuß beträgt im Jahre 1915 bei einer Betriebszahl von nur noch 59 % 220 311 Esc., d. s. 424,49 Esc. für 1 km. Die Zunahme der Einnahmen des Jahres 1915 gegen das Vorjahr beruhte auf der Truppenbeförderung in Süd-Angola und auf der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes, wie nachstehende Zusammenstellung im einzelnen ergibt.

Einnahmen aus	1914	1915
Personenverkehr	62 952	73 877
Güter- und Viehverkehr	281 669	367 419
Landepier	6 864	6 495
Verschiedenem	22 640	20 639
Truppenbeförderung	7 458	66 545
Baufrachten	229	91
zusammen . . .	381 812	535 066

Die Steigerung des Personenverkehrs zeigt nachfolgende Zusammenstellung:

Jahr	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl. (Eingeborene)
1908	4 057	9 002	12 898
1910	5 761	13 273	19 415
1914	6 009	19 674	83 625
1915	6 937	19 790	89 497

Der Vieh- und Güterverkehr und sein Erträgnis gestaltete sich in den Jahren 1914/15 wie folgt:

Jahr	Vieh Stück	Erträgnis in Esc.	Güter t	Erträgnis in Esc.
1914	3 767	3 738	50 278	277 417
1915	7 994	8 603	78 062	390 748
Zunahme geg. das Vorjahr	4 227	4 864	27 784	113 331

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr im Jahre 1915 gegen das Vorjahr beruht im einzelnen hauptsächlich auf folgenden Ziffern:

	1914 t	1915 t	1914 Erträgnis in Esc.	1915 Erträgnis in Esc.
Gummi	1 719	1 903	44 736	52 595
Wachs	646	1 291	23 107	52 302
Zucker und Ölsaat	614	2 759	5 063	6 590
Salz	1 152	2 093	16 423	34 143
Tücher	726	1 155	20 747	42 966
Häute und Felle	221	425	4 084	7 392
Holz	11 100	15 090	14 132	26 318

Die Verfrachtung von Landeserzeugnissen, Getreide, Weizen, Bohnen, Reis, Hirse und dergleichen, ging gegen das Vorjahr erheblich zurück infolge des Regenmangels und wegen des Krieges an der Südgrenze von Angola, von wo mehrere Tausend Eingeborene als Träger zum Kriegsdienst herangezogen wurden. Diese Abnahme des Verkehrs gegen das Vorjahr wird auf 3500 t, der Einnahmerückgang auf rund 17 500 Esc. geschätzt. An Zugkilometern wurden gefahren 1914: 242 218, 1915: 267 977. Der Fahrzeugpark wurde vermehrt um 2 Lokomotiven mit Schlepptender von je 108 t Dienstgewicht einschließlich Tender, noch vor Kriegsausbruch geliefert von der Nordbritischen Lokomotiv-Gesellschaft in Glasgow. Die in Aussicht genommene Neubeschaffung von Fahrzeugen — 2 Personenwagen für Weiße, 2 für Eingeborene, 10 gedeckte und 100 offene Güterwagen — mußte bis nach Kriegsende zurückgestellt werden. B.

— **Staatliche Regelung des Verdingungswesens bei den amerikanischen Eisenbahnen.** In Ausführung des Abschnittes 10 des Anti Trust Gesetzes von Clayton hat das Bundesverkehrsamt Bestimmungen über die Regelung des Verdingungswesens bei den amerikanischen Eisenbahnen ausgearbeitet. Der Entwurf bestimmt, daß der Bedarf der Eisenbahnen in der Regel öffentlich ausgeschrieben werden und der Bieter den Zuschlag erhalten soll, dessen Angebot als das günstigste an

sehen ist. Weiter wird bestimmt, daß keine Firma einen ıftrag von mehr als 50 000 Dollars in einem Jahre erhalten rf, wenn ein Angestellter oder ein Aufsichtsratsmitglied der rma gleichzeitig Beamter der vergebenden Eisenbahnverıltung ist oder ein wesentliches Interesse an der Eisenbahnsellschaft hat. Innerhalb 30 Tagen nach Zuschlagserteiıg muß jeder Lieferer, der einen Auftrag über 50 000 D. halten hat, dem Bundesverkehrsamt eine Nachweisung einichen, die den Namen des Lieferers, den Gegenstand der eferung und die Art der Verdingung enthält. Das Bundesrkehrsamt wird ermächtigt, diese Nachweisung zu prüfen d, wenn nach ihrem Ermessen eine Gesetzesverletzung vorgt, die Angelegenheit dem Staatsanwalt zu übergeben. Auf Übertretung des Gesetzes werden strenge Strafen gesetzt.

Weiter wird vorgeschrieben, daß die Verdingungen in fentlichen Zeitungen bekanntgemacht werden müssen und ß darin die Lieferungsbedingungen mitgeteilt werden sollen. Das Bundesverkehrsamt hat zu dieser Angelegenheit eine ihe von Sachverständigen vernommen. Einer der Sachverındigen, der Rechnungsdirektor der Pennsylvania Bahn, ıchte geltend, daß die Eisenbahnen durch die Vorschriften zwungen würden, ihre Aufträge in Beträge unter 50 000 D. teilen, weil sich die Vorschriften des Gesetzes nur auf träge über 50 000 D. erstrecken. Jede Eisenbahngesellschaft ihe mit einer ganzen Reihe von Lieferungsgesellschaften in rbindung, deren ganzes Kapital im Besitz der Eisenbahnsellschaft sei und die also gewissermaßen als Teile der senbahngesellschaften anzusehen seien. (Man denke z. B. an hlengruben.) Diese Verbindungen müßten nach den Vorıriften des Gesetzes sämtlich gelöst werden, und es würden rischengesellschaften eingeschaltet werden, um das Gesetz zu ıgehen. Andere Sachverständige waren der Meinung, daß r Begriff des günstigsten Angebotes näher erklärt werden ıßte. Die Veröffentlichung der Lieferungsbedingungen in n Zeitungen wurde als eine recht unbequeme Erschwerung s Verdingungsgeschäftes bezeichnet. Auch wurde der Berchtung Ausdruck gegeben, daß durch die Einführung der fentlichen Verdingung anstelle beschränkter oder freihänger Vergebung das reelle und freie Geschäft unterbunden d eine zügellose Unterbietung an ihre Stelle gesetzt würde.

— **Preissteigerungen für Eisenbahnbedarfsstoffe in den reinigten Staaten.** Die Direktion der St. Louis- und San anzisco Bahn versendet an ihre Angestellten ein Rundıreiben, in dem zur Sparsamkeit im Verbrauch von Beebsstoffen ermahnt wird und zwar wegen der außerordenthen Steigerung der Bezugspreise. Das Rundschreiben ıtet: Bereits im Rundschreiben vom 13. März 1916 haben r festgestellt, daß die Preise der Betriebsstoffe und Verıuchsstücke gegen das Vorjahr um durchschnittlich 53 % stiegen waren. Seitdem haben sich die Preise der Betriebsoffe, abgesehen von Brennstoffen, Schienen und Schwellen, . weitere 10,1 % erhöht. Die Preise sind noch immer im igen begriffen und machen es den Bediensteten zur Pflicht, e nur mögliche Sparsamkeit im Verbrauch zu üben. Beders große Preissteigerungen wiesen u. a. folgende Stoffe l Gegenstände auf: Schnelldrehstahl 700 %, Kupfervitriol, ı 468 %, Achsen 206, Flußeisenbleche 196, eiserne Brücken :, Siederohre 160, Schwarzblech 100, Kupferblech 90, Putzlle 82 und Messingguß 82 %. Wo nach den früheren eisverhältnissen vollständige Erneuerungen und Neubeıaffungen in Frage kommen, wird in jedem Falle zu prüfen n, ob nicht bei den heutigen Preisverhältnissen Ausbesseıgen an die Stelle von Neubeschaffungen treten können. i dem gegenwärtigen hohen Stand der Beschaffungspreise rden Ausbesserungen selbst dann noch wirtschaftlich sein, ın durch die Benutzung des ausgebesserten Gegenstandes here Betriebskosten entstehen als bei Benutzung eines neu chafften Gegenstandes. Selbstverständlich muß aber in diesen Fällen die Rücksicht auf die Betriebssicherheit, in ter Linie für die Entscheidung, maßgebend sein.

— **Elektrisierung der Vorortbahnen von Buenos Aires.** Die igende Zunahme der Bevölkerung in den Vorstädten von enos Aires und des Personenverkehrs veranlaßte die Leitung der „Central Argentin", auf einer ihrer Vorortlinien, nämlich auf der 28 km langen Strecke Retiro-Tigre am La Plata, den elektrischen Betrieb einzuführen. Das Kraftwerk, das, wie „Le Génie Civil" berichtet, auf bewehrten Betonpfeilern in sumpfigem Boden gegründet ist, enthält je drei Parsons-Turbinen, die mit Drehstromerzeugern gekuppelt je 3000 kW bei 2500 V Spannung leisten. Der Strom wird in Spannungswandlern auf 20 000 V gebracht und dann drei Unterwerken zugeführt. Hier wird er auf 440 V abgespannt und in Umformern in Gleichstrom von 800 V verwandelt, der zum Speisen der Fahrleitung dient. Jedes der drei Unterwerke enthält drei 1000 kW-Umformer. Die Stromschiene hat einen E-förmigen Querschnitt. Zum Antrieb der Wagen werden zwei verschiedene Arten von Maschinenanordnungen verwendet: die eine besteht aus zwei Antriebmaschinen von zusammen 500 PS, die auf einem Drehgestell untergebracht sind, die andere enthält Maschinen von 1000 PS auf zwei Drehgestellen. Die für die Bremsen nötige Druckluft wird durch eine Pumpe mit Sonderantrieb erzeugt.

Bücherschau

— **Sächsischer Eisenbahnkalender.** Nachschlage-, Hand- und Merkbuch auf das Jahr 1917, bearbeitet von Eisenbahnassistent Hultsch. Verlag von C. Heinrich in Dresden-Neustadt. Preis in Leinwand gebunden 1,30 *M.*

Das früher als „Terminkalender für den Betriebs-, Abfertigungs- und bautechnischen Dienst der Königlich Sächsischen Staatsbahnen" ausgegebene Buch ist diesmal in seiner neuen handlichen Taschenbuchform als „Sächsischer Eisenbahnkalender" im 3. Jahrgange erschienen. Seine Beliebtheit bei den sächsischen Staatsbahnbediensteten, für die er ja in erster Linie bestimmt ist, verdankt der Kalender zweifellos seinem für den täglichen Dienstgebrauch so überaus wertvollen Hauptinhalt: dem Verzeichnis der Dienst- und Verkehrsstellen im Bereiche der sächsischen Staatsbahnen nach dem Stande vom 1. Dezember 1916, dem mit Ende Oktober v. J. abgeschlossenen, alphabetisch geordneten Sachverzeichnis wichtigerer durch das Amtsblatt bekanntgegebener Verordnungen und im Verkehrsanzeiger oder im Anzeiger zum Amtsblatt veröffentlichter Verfügungen und dem Fristenverzeichnis nach dem Stande von Ende November 1916 mit getrennten Angaben für den Betriebs- und Abfertigungs-, den Heizhaus- und den bautechnischen Dienst. Außer diesem weit über die Hälfte des 370 Seiten starken Taschenkalenders umfassenden eisenbahndienstlichen Teil enthält die diesjährige Ausgabe wiederum einen allgemeinen und einen eisenbahnfachlichen Teil. In den ersteren ist neben dem Jahreskalenderwerk mit Raum zu handschriftlichen Vermerken und den üblichen Angaben über Maße, Gewichte, Münzwesen, Post- und Telegraphengebühren usw. eine Reihe von Mitteilungen volkswirtschaftlicher Art und solcher über zeitgemäße, mit dem Kriege zusammenhängende Fragen aufgenommen, die von allgemeinem Interesse sind. Der eisenbahnfachliche Teil bringt für dieses Jahr an neuem Stoff eine gedrängte Übersicht über die Organisation der deutschen Staatsbahnverwaltungen, einen kurzen Auszug aus der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1914, eine schematische Übersicht der für die Kennzeichnung der Eisenbahnfahrzeuge und Züge üblichen Abkürzungen, Mitteilungen über Stiftungen und Fonds im Bereiche der sächsischen Staatsbahnverwaltung, über Eisenbahn- und Beamtenangelegenheiten aus dem Tagungszeitraum 1915/16 des sächsischen Landtages, Personalnachrichten über Oberbeamte und obere Betriebs- und Verwaltungsbeamte der sächsischen Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Oktober 1915 bis 30. September 1916 — in der Überschrift zu diesem Abschnitt auf Seite 190 des Buches ist dieser Zeitraum irrtümlich vom 1. Oktober 1914 bis 30. September 1915 angegeben — u. a. m.

Der Gesamtinhalt des Kalenders ist reichhaltig, zweckentsprechend und für den häufigen Gebrauch übersichtlich angeordnet. Der im Verhältnis hierzu mäßige Anschaffungspreis sichert dem dauerhaft und geschmackvoll eingebundenen Büchelchen alljährlich seine große Anzahl von Abnehmern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgeld.

Vom 15. d. M. ab wird das Wagenstandgeld, wie auf der Preußischen Staatsbahn auch im diesseitigen Bereiche wie folgt erhöht:

Für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen auf 3 *M.*

Für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen auf 6 *M.*

Für jede weitere 24 Stunden für jeden Wagen auf 8 *M.*

Bentheim, den 12. März 1917. (429)

Der Betriebsdirektor
der Bentheimer Kreis-Bahn.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Aus Anlaß der mit Wirkung vom 1. April 1917 stattgehabten Einführung von Entfernungs- oder Frachtzuschlägen werden gleichzeitig die Entfernungen oder Ausnahmefrachtsätze im Verkehr mit den württembergischen Staatseisenbahnen, der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, der Albtalbahn, der Nebenbahnen: Zell-Todtnau, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt, Wiesloch-Meckesheim/Waldangelloch, Bruchsal-Hilsbach/Menzingen entsprechend erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des Tarifanzeigers der preußisch-hess. Staatseisenbahnen. (430)

Frankfurt (Main), den 12. März 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Bad. Staatsbahnen—Badische Nebenbahnen.

Auf 1. Juni 1917 erhalten die Stationen Birach, Oberharmersbach Dorf, Oberharmersbach-Riersbach und Zell (Harmersbach) den Zusatz „Zu".

Karlsruhe, 13. März 1917. (427)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der bad.-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Unter Bezug auf unsere Veröffentlichung vom 9. Dezember v. J. wird bekanntgegeben, daß „Reglement und Tarif der schweizerischen Transportanstalten für den Bezug der Nebengebühren vom 1. Mai 1910" noch bis auf weiteres in Kraft bleiben.

Die schweizerische Zollverwaltung berechnet vom 1. März 1917 für die Lieferung der im vereinfachten Zollabfertigungsverfahren für den internen Transit auf die Stückgüter aufzuklebenden Zolletiketten die folgenden Gebühren:

1. für Sendungen bis zu 14 Frachtstücken auf e i n e n Frachtbrief 10 Rp. für jede Etikette;
2. für Sendungen von 15 Frachtstücken und darüber auf e i n e n Frachtbrief: eine feste Mindestgebühr von 1,50 Fr.

Karlsruhe, den 13. März 1917. (428)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothr.-lux.-badischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1917 werden die Frachten im Verkehr mit der Nebenbahn B i b e r a c h - O b e r h a r m e r s b a c h (Eis. Bau- u. Btr.-Ges. Vering u. Wächter) um folgende Zuschläge erhöht:

Eil- und Frachtstückgut 5 ₰ für 100 kg,
Wagenladungen 1 ₰ für 100 kg.

Außerdem wird für Wagenladungen eine Überfuhrgebühr von 1 ₰ für 100 kg erhoben.

Straßburg, den 10. März 1917. (426)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1917 wird die Station Hafen Saerbeck als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 b einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1917. (431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 15. März 1917 werden für von den schweizerischen Zollämtern gelieferte Zollschilde für Geleitscheingüter im Nebengebührentarif der badisch-schweizerischen Übergangsstationen Gebühren neu eingeführt. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 10. März 1917. (420)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Richtungsweise Auflieferung der Frachtstückgüter von und nach Breslauer Bahnhöfen.

Am 19. März 1917 wird für die Breslauer Bahnhöfe die richtungsweise Auflieferung der F r a c h t stückgüter eingeführt.

In gleicher Weise wird der Versand von Frachtstückgütern n a c h den Breslauer Bahnhöfen beschränkt. Ausgenommen sind nur Dienstgut, Sendungen von und an die Weiterleitungsstelle, Proviantdepot, Materialiendepot, Sammelsanitätsdepot und Militärpaketamt sowie von Privatanschlüssen in Breslau.

Im einzelnen wird auf die Bekanntmachung im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Breslau, den 11. März 1917. (422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Bierhefe usw. und Weintrester usw. Tfv. 2 III h — sowie Ausnahmetarif für präparierte Kindermilch usw. — Tfv. 2 IV u.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 werden Bierhefe und Weintrester im Ausnahmetarif 2 III h gestrichen und in den Ausnahmetarif 2 IV u aufgenommen. Gleichzeitig wird letzterer dahin erläutert, daß für die Güter des Ausnahmetarifs 2 IV u Ausnahmetarife, die im Falle der Auflieferung als Frachtgut gelten, nicht anzuwenden sind. Im Ausnahmetarif 2 III h wird im Abschnitt Frachtberechnung das Wort „regelrecht" gestrichen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. März 1917. (419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. Tfv. 2 II m.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1917 werden Lütgendortmund, Mülheim (Ruhr)-Heißen und Witten West als Empfangstationen unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. März 1917. (418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtzuschläge der Nebenbahn Biberach-Oberharmersbach.

Vom 1. Juni 1917 an werden im Verkehr der Nebenbahn Biberach-Oberharmersbach die nach Kilometertarif-tabellen sich ergebenden Frachtsätze um folgende Zuschläge erhöht:

in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 5 ₰,
in den Wagenladungsklassen um 2 ₰

für 100 kg.

Berlin, den 9. März 1917. (42
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft A (Verkehr mit Österreich), vom 1. Jänner 1914.
Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft B (Verkehr mit Ungarn), vom 1. Mai 1914.
Tarif, Teil II, Heft B, Verkehr mit Ungarn, vom 1. April 1914.
Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren, Teil VIII (Verkehr mit Österreich), vom 1. Juli 1911.
Aufhebung von Entfernungsangaben und Frachtsätzen.

Mit 30. Juni 1917 treten die in den obenbezeichneten Tarifen vorgesehenen Entfernungsangaben und Frachtsätze für den Verkehr mit Belfaux-village, Courtepin, Cressier-Cormondes, Michenwiler-Courgevaux, Pensier und Sugiez außer Kraft.

Wien, am 13. März 1917. (4
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zu dem vom Schiffahrtbeginn 19 gültigen Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B, kommt mit 15. März 1917 der Nachtrag V zur Einführung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Preis 20 Heller.

München, im März 1917. (4

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zum Gütertarif, Teil II, gültig vom Schiffahrtbeginn 1912, wird mit 15. März 1917 der Nachtrag V eingeführt. Er enthält neben Änderungen und Ergänzungen des Tarifs die Einführung eines fünfzehnprozentigen Frachtzuschlages. Preis 10 Heller.

München, im März 1917. (

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif, gültig vom 1. Juni 1908.

Am 1. Juni 1917 tritt der Nachtrag VIII in Kraft, durch den für die Verbindungen mit stärkerem Verkehr neue, erhöhte Tarifsätze eingeführt und die direkten Sätze aller übrigen Verbindungen aufgehoben werden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 10. März 1917. (1
Namens der beteiligten Verwaltungen
Königlich Preußische u. Großherzogl. Hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 23. | 21. März 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur rechtlichen Natur des Personenbeförderungsvertrages.

In Nr. 16 der Zeitung vom 24. Februar 1917 unterzieht Regierungsrat Dr. Weber (München) den Personenbeförderungsvertrag einer rechtlichen Untersuchung und kommt dabei zu einem Ergebnis, das von der bisher in Literatur und Rechtsprechung über dieses Rechtsverhältnis herrschenden Ansicht grundsätzlich abweicht. Denn während der Personenbeförderungsvertrag allgemein*) als ein Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB. angesehen wird, behauptet Dr. Weber:

Der Personenbeförderungsvertrag charakterisiert sich als ein Mietvertrag (§§ 535 ff. BGB.), als Miete eines Platzes in einem Personenwagen.

Nun wurde zwar vor Geltung des Bürgerlichen Gesetzbuches im Gemeinen Recht der Werkvertrag noch unter dem Gesichtspunkte der Miete (locatio, conductio operis) behandelt. Dieser geschichtlich überkommene Zusammenhang des Werkvertrages mit dem Mietvertrage ist aber im Bürgerlichen Gesetzbuche vollständig gelöst. Miete und Werkvertrag sind zwei selbständige Verträge. Es kann also der Personenbeförderungsvertrag nur nach den Bestimmungen über Miete — wie Dr. Weber will — oder denjenigen über den Werkvertrag — wie es die herrschende Ansicht tut — beurteilt werden.

Zur Begründung seiner Ansicht führt Dr. Weber aus:

Durch den einzelnen Personenbeförderungsvertrag wird die Eisenbahn nicht zu einer auf Beförderung gerichteten Dienstleistung veranlaßt. Der Vorgang spielt sich vielmehr so ab, daß die Bahn Personenwagen in Zügen bereitstellt und befördert ohne Rücksicht darauf, ob für die Züge Verträge zustande kommen, und daß sie den Reisenden auf einen dem Vertrag entsprechenden Platz zuläßt und ihn daselbst beläßt, bis der Wagen an die vereinbarte Zielstation gelangt. Daß der Reisende durch die Beförderung eines von ihm benutzten Wagens seine Absicht des Ortswechsels erreicht, liegt außerhalb des Vertrages und ist seinem richtigen, rechtzeitigen Handeln (beim Ein-, Um- und Aussteigen) überlassen.

Wenn Dr. Weber allein auf die Beschaffung eines Platzes Gewicht legt, so ist das offenbar nur ein Teil der dem Eisenbahnunternehmer obliegenden Verpflichtungen. Es wäre aus den Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB.) in keiner Weise eine Beförderungspflicht zu folgern. Denn durch den Mietvertrag wird der Vermieter nur verpflichtet, dem Mieter den Gebrauch der vermieteten Sache während der Mietzeit zu gewähren. Kommen andere außerhalb des Mietzwecks liegende Leistungen in Frage, so liegt eben kein Mietvertrag vor. Und doch ist der Zweck des Personenbeförderungsvertrages — wie schon der Name sagt — die Beförderung des Reisenden von Ort zu Ort. Nur unter der Bedingung und Voraussetzung, daß er befördert wird, nimmt der Reisende eine Fahrkarte**). Die Platzfrage ist insofern untrennbar von jeder Beförderung, als diese nicht denkbar ist, wenn dem zu Befördernden nicht ein Platz eingeräumt wird. Die Mitwirkung eines Dritten bei Fortbewegung des Transportmittels braucht natürlich nicht immer Gegenstand eines Vertrages zu sein. Wenn ich mir ein Boot, ein Auto, Pferd und Wagen miete und das Boot selbst fortbewege, das Auto steure, das Pferd lenke, dann liegt reine Miete des Beförderungsmittels vor. Rudert mich ein Bediensteter des Bootsbesitzers, fährt mich der Besitzer

*) Eger: Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 3. Aufl. 1910, S. 28, 29; Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl., S. 306, Anm. 23; Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, S. 1936 Anm. 3, S. 1937 Anm. 5c; Dr. Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, S. 514 Anm. 3; R. Senckpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft, S. 17, S. 36; Mertzer: Eisenbahn-Verkehrsordnung, S. 13; Blume: Eis.-V.-Ordn., S. 25; Kittel: Eis.-V.-Ordn., S. 4; Planck: Kommentar Vorbemerkung zum Werkvertrage; U. Rgs. 27/187 E. 5 S. 237; 1/2 05 E. 62 S. 120; 15/4 07 E. 66 S. 16; Göppert (Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen, Berlin 1894) nimmt eine Kombination von Werkvertrag und Sachmiete an, während Schott überhaupt keinen Vertragsschluß annimmt, sondern eine gesetzliche Beförderungspflicht.

**) Das Lösen einer Fahrkarte wird von einzelnen Schriftstellern überhaupt nicht als Voraussetzung für den Abschluß des Beförderungsvertrages angesehen. Die Forderung vorheriger Lösung einer Fahrkarte sei nur eine Ordnungsvorschrift. (Vgl. Senckpiehl S. 38, 39 und die dort angeführten Schriftsteller.)

des Autos, des Pferdes und Wagens, so liegt ein Werkvertrag vor. Deshalb ist der Personenbeförderungsvertrag der Eisenbahn stets ein Werkvertrag, da hier die Beförderung ausschließlich durch die Eisenbahn erfolgt, deren Organe sich zur Erreichung des Vertragszwecks, der Beförderung von Personen von Ort zur Ort, in den verschiedensten Dienstverrichtungen betätigen.

Daß die Eisenbahn gerade durch die Ausgabe der Fahrkarte an den einzelnen Reisenden zur Ablassung eines Zuges veranlaßt wird, ist natürlich nicht nötig und auch nicht der Fall, da sie sich ja durch den veröffentlichten Fahrplan allgemein — also auch dem einzelnen Reisenden gegenüber — zur Transportleistung verpflichtet hat. Andererseits enthalten die Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Personentarif eine Reihe Bestimmungen, die mit dem Lösen einer Fahrkarte unvereinbar sind, bzw. den Besitz einer gültigen Fahrkarte nicht zur Voraussetzung der Beförderung machen. (Z. B. § 16 Ziff. 2 EVO. und Allgemeine Ausführungsbestimmungen hierzu Ziff. 4, 5; § 20 EVO. § 26 Ziff. 3, 4, 6 EVO.) Am deutlichsten zeigt es sich, daß der Begriff der Miete bei dem Personenbeförderungsvertrage ausscheiden muß, wenn es sich um die Gestellung eines Sonderzuges handelt. (Allgemeine Ausführungsbestimm. zu § 12 EVO.) Die Leistung der Eisenbahn unterscheidet sich hier in nichts von der Beförderung eines dem allgemeinen Verkehr dienenden Zuges. Es kommt eben in allen Fällen auf eine T ä t i g k e i t der Eisenbahn an, wozu sie vertraglich verpflichtet ist, wozu sie aber nicht verpflichtet wäre, wenn man die gesetzlichen Bestimmungen über Miete heranziehen wollte.

Muß deshalb auf eine Auslegung des Personenbeförderungsvertrages als eines Mietvertrages verzichtet werden, so trifft auf die Personenbeförderung durchaus zu, was Planck zu § 631 BGB.*) ausführt:

> Gegenstand des Werkvertrages kann jeder materielle oder immaterielle Erfolg sein, welcher durch A r b e i t herbeizuführen ist.

Magdeburg. H o l z b e c h e r.

*) Durch den Werkvertrag wird der Unternehmer zur Herstellung des versprochenen Werkes, der Besteller zur Entrichtung der vereinbarten Vergütung verpflichtet. Gegenstand des Werkvertrags kann sowohl die Herstellung oder Veränderung einer Sache als ein anderer durch Arbeit oder Dienstleistung herbeiführender Erfolg sein.

Der Staatshaushaltsplan der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.

(Fortsetzung aus Nr. 22.)

M. H., in der Diskussion, die durch meine beiden Herren Vorredner eingeleitet worden ist, sind es drei große Fragen, die meinerseits einer Besprechung bedürfen: zunächst diejenige, die sich an die Schrift des Verfassers der „Reichsbahn" knüpfen, dann die Verkehrssteuerfrage und die Frage der Tariferhöhungen. Ich bitte, es mir zu erlassen, heute auf Spezialfragen zu antworten; es wird sich vielleicht noch im Laufe der weiteren Verhandlung für mich Gelegenheit bieten, dies zu tun. Beginnen möchte ich mit den Ausführungen, die sich an das Erscheinen der Schrift des Ministerialdirektors a. D. Kirchhoff knüpfen. Die Schrift hat erkennbar Aufsehen erregt in parlamentarischen Kreisen und auch in der Presse. Die Schrift ist zu einer Zeit erschienen, in der im Reichstag eine hochwichtige Steuervorlage eingebracht worden ist. Ich glaube, die Schrift ist herausgekommen mit der ausgesprochenen Absicht, diese Steuervorlage, wenn nicht ganz, so doch zum Teil zu Fall zu bringen, und das muß mir Anlaß geben, mich hier auf den Inhalt dieser Schrift einzulassen und die Wahrhaftigkeit oder Unwahrhaftigkeit ihrer Begründung zu beleuchten. Es kann, wie es der Herr Abgeordnete Schmedding schon zutreffend ausführte, keinem Zweifel unterliegen, daß derjenige, der in der Lage ist, ein Verfahren zu gewährleisten, das die Erhebung einer so odiösen Steuer, wie die Verkehrssteuer, entbehrlich macht, ein großer Mann ist. Ja, er verdient tatsächlich den Kranz der Unsterblichkeit, wenn er das wahr macht, was der Verfasser in Aussicht stellt, indem er sagt: „Mit der Jahresbilanz der Reichsbahn wird ein neues, durch nichts engagiertes Aktivum von jährlich einer Milliarde Mark geschaffen, wovon dem Reiche eine halbe Milliarde zufallen soll, der Rest den Bundesstaaten." Der Verfasser hat es uns leicht gemacht, in eine Nachprüfung seiner Denkschrift einzutreten. Er hat im „Schwäbischen Merkur" einen kleinen Kommentar geschrieben, überschrieben „Die finanziellen Vorteile der Reichsbahn", und in diesem Kommentar teilt er die Quellen, aus denen diese Milliarde fließen soll, in verschiedene Gruppen ein. Ich will zunächst von der Beleuchtung der neuen eigenartigen Schöpfung nach ihrer organisatorischen Seite absehen, sie ist nach der staats- und verfassungsrechtlichen Seite hin von den beiden Herren Vorrednern, wie mir scheint, recht zutreffend erfolgt. Ich will mich nur auf den materiellen Inhalt einlassen. 200 Millionen sollen frei werden durch Vereinheitlichung des Eisenbahnbetriebes, durch die an den Selbstkosten zu erzielende Ersparnis. Also nur der Zusammenschluß der Eisenbahnen in Deutschland soll eine Ersparnis von 200 Millionen bringen. Der Verfasser geht von früheren Ermittlungen aus und weiß da nur von 30 Millionen zu berichten. Er nimmt dann Bezug auf die Arbeit des Professors Dr. Helm in der „Verkehrstechnischen Woche", der in genialer Weise, wie er sagt, statistisch unter Zuhilfenahme der höheren Mathematik herausgerechnet habe, daß der Zusammenschluß 100 Millionen bringe. Ich empfehle Ihnen diesen Aufsatz, er ist allerdings nicht ganz leicht zu verstehen, denn er enthält eine Unzahl von mathematischen Formeln. In diesem Aufsatz nennt der Verfasser, der übrigens die Arbeit nicht ganz hat abschließen können, da er ins Feld gezogen ist, als Ergebnis der Berechnung nach der einen Formel allerdings den Betrag von 100 Millionen Mark. Er hat aber selbst gegen diese Rechnungsweise Bedenken und kommt in seinem Schlußergebnis nur zu einer Ersparnis von 60 Millionen Mark. Dem Verfasser der Denkschrift „Die Reichsbahn" genügen weder die 60, noch die 100 Millionen, er schlägt 100 Millionen drauf, weil der Verfasser des Aufsatzes, der Professor Helm, nur den Zusammenschluß der großen Staatsbahnsysteme, Preußen, Sachsen, Bayern, Württemberg und Baden, ins Auge gefaßt hätte, während die kleineren fehlten. Dieses Fehlen eines Minimums gibt dem Verfasser Veranlassung, weitere 100 Millionen zuzuschlagen, indem er am Schlusse sagt: „Ich trage kein Bedenken, die dann in Betracht kommenden Ersparnisse an Selbstkosten bei Annahme einer Betriebsführung, wie sie bisher üblich war, auf das Doppelte, also auf 200 Millionen, zu veranschlagen." Es ist schwer, bei solchen Zahlenfindungen ernst zu bleiben. Ich mache ein viel einfacheres Exempel: Kirchhoff selbst nannte früher als Ersparnis der früher geplanten Betriebsmittelgemeinschaft den Betrag von 30 Millionen Mark; aber in diesen 30 Millionen steckten damals noch die Millionen, die durch die Staatsbahnwagengemeinschaft bereits erzielt sind. Ich bin daher persönlich der Meinung, daß nicht einmal eine Million an Ersparnissen verbleibt, weil beim Zusammenschluß ein Ausgleich in den gesamten Einrichtungen der verschiedenen Bahnen, z. B. hinsichtlich des Fahrplans, der Ausstattung der Bahnhöfe, der Anstellungsbedingungen der Bediensteten, der Ausgestaltung des Bahnnetzes usw. stattfinden muß, und was das bedeutet, das wissen Sie aus den mannigfachen Vorlagen, die in diesem hohen Hause erörtert und verabschiedet worden sind. Also meines Ermessens schweben die ersten 200 Millionen in der Luft.

Sodann will der Verfasser aus der Beseitigung des Transportluxus und durch systematische Vereinfachung des gesamten Eisenbahnbetriebs auf praktischer Grundlage Ersparnisse erzielen und Mehreinnahmen. Der Kernpunkt bleibt, um es kurz zu bezeichnen, die Reform unseres Personenverkehrs- und Tarifsystems. Es schwebt dem Verfasser vor — die gleiche Frage ist im vergangenen Jahre von mir besprochen worden — eine völlige Abkehr von dem heutigen System durch Einführung einer Holz- und einer Polsterklasse. Er selbst ist der Meinung, daß diese Umkehr und Abkehr zunächst erhebliche Ausfälle zur Folge habe — ich glaube, er gibt die Ausfälle auf 50 bis 60 Millionen Mark an, ich habe sie im vergangenen Jahre auf 60 bis 80 Millionen Mark beziffert. Die Meinungen schwanken sehr, um welche Beträge es sich hier handelt. Einer unserer ersten Verkehrstechniker, der langjährige Personentarifreferent des Mi

steriums der öffentlichen Arbeiten, der Wirkliche Geheime Rat von der Leyen berechnet die Ausfälle, die bei Einführung dieses Systems eintreten werden, auf 200 Millionen Mark. Ob das zu hoch gegriffen ist, will ich dahingestellt sein lassen; jedenfalls sind die Ausfälle ganz außerordentlich hoch. Nun scheint mir eins festzustehen. Wenn die deutschen Eisenbahnen an eine Reform ihres Personentarifsystems — ich spreche jetzt nicht von den Sätzen, sondern vom System — herangehen werden, so werden sie angesichts der wirtschaftlichen und ihrer demnächstigen finanziellen Lage niemals daran denken können, ein System zu wählen, das auch nur auf eine Reihe von Jahren, geschweige denn auf kaum absehbare Zeit starke Ausfälle bringt. Man fragt sich: Wie sollen Ausfälle in dieser Höhe durch eine Vereinfachung des Systems ausgeglichen werden? Dem Verfasser erscheint dies außerordentlich leicht. Er sagt: Heute werden in den Zügen nur 30 % der Plätze besetzt, 70 % sind frei, unbesetzt. Er dreht die Sache um und sagt: Wenn mein System eingeführt ist, werden 70 % besetzt und nur 30 % leer sein. Dieses schließt er aus der Tatsache der Einführung von zwei Klassen während wir heute vier Klassen haben. Tatsächlich fahren wir in den Zügen nur nach drei Klassen. Er befindet sich nun in einem grundsätzlichen Irrtum bezüglich der heutigen Abwicklung des Personenverkehrs und der zukünftigen auch dann, wenn sein Personentarifsystem angenommen wird, einem grundsätzlichen Irrtum, der auffallen muß bei einem Mann, der viele Jahrzehnte der Staatseisenbahnverwaltung angehört hat. Warum werden die Eisenbahnen im Personenverkehr so schlecht ausgenutzt? Die Sache liegt völlig klar, und ich fürchte, daß wir auch bei einer an sich möglichen Vereinfachung des Systems, auf das ich kurz eingehen werde, nicht viel weiter kommen. Die Züge werden aus zwei Gründen schlecht ausgenutzt. Erstens haben wir heute in Preußen ein Netz von rund 18 000 km Nebenbahnen, welches in unserm Staate Preußen außerordentlichen Segen gestiftet hat. Innerhalb dieses Netzes müssen zur Erreichung des Verkehrszweckes viele Züge fahren, auch wenn sie ungenügend besetzt sind. Selbstverständlich wirkt diese ungenügende Ausnutzung der Züge auf einem so großen Nebenbahnnetz ungünstig ein auf das Gesamtergebnis, auf den Prozentsatz der Platzausnutzung. Man wolle sich ferner vergegenwärtigen, welche Aufgaben einem Zug zwischen Berlin-Frankfurt, Berlin-Cöln usw. und umgekehrt obliegen. Namentlich in unsern Personenzügen örtlich und zeitlich stets wechselnde Aufgaben! In gewissen Verkehrsbeziehungen sind die Züge stark besetzt, in anderen sind sie halb leer. Sie müssen aber fahren, müssen zu ihrem Endpunkt kommen. Ein Zug, der auf der Hinfahrt gut ausgenützt ist, in gewissen Relationen, ist unter Umständen auf der Rückfahrt ganz ungenügend ausgenutzt. Diese tatsächlichen Zustände, die sich aus der Verteilung der Bevölkerung in großen und kleinen Städten wie auf dem platten Lande ergeben, sind niemals aus der Welt zu schaffen. Mit dieser Begründung ist wenig zu machen.

Der Verfasser will dann durch weitere Vereinfachungen — wie Herr Abg. Schmedding schon sagte: zum großen Teile sehr wesentliche Verschlechterungen — manches herausholen: Beseitigung von Kurswagen, Einschränkung des Verkehrs auf den Nebenbahnen. Ja, m. H., wer im Betriebe steht, und weiß, welche außerordentliche Arbeit und Mühe es macht, um nur eine halbe Million durch vernünftige Maßnahmen herauszuarbeiten, durch Vereinfachung des Betriebs und durch Zusammenlegungen, der wird mit so märchenhaften Zahlen wirklich nicht rechnen. Aber eins möchte ich sagen, und gerade im Anschluß an diesen Teil der Kirchhoffschen Ausführungen, daß wir zu einer Vereinfachung unseres Personenverkehrssystems kommen müssen. Daran besteht bei mir kein Zweifel, und ich darf mitteilen, daß die Vorarbeiten dafür in Angriff genommen sind. Daß aber dieses Zukunftssystem nicht mit so rauher Hand in das Verkehrsleben eingreifen wird, wie es der Verfasser der Denkschrift sich vorstellt, dessen können Sie überzeugt sein: solange ich wenigstens die Leitung der preußischen Staatseisenbahnen zu führen die Ehre habe, wird das nicht geschehen. Fazit: Herr Kirchhoff rechnet für die gesamten deutschen Eisenbahnen aus dieser betrieblichen Vereinfachung weitere 250 Millionen heraus. Meines Erachtens wird diesen 250 Millionen auf lange, lange Jahre, wenn nicht für alle Zeiten, ein erhebliches Minus gegenüberstehen.

Was die weiteren Ansätze betrifft, so ist nicht viel Neues zu sagen. Es treten uns zwei große Posten entgegen: einer mit 250 Millionen und einer mit 300 Millionen. 250 Millionen will der Verfasser dadurch freimachen, daß er die Thesaurierung, die die preußischen Staatseisenbahnen und, wie er annimmt — ich vermag es nicht festzustellen — die gesamten deutschen Staatseisenbahnen im Ordinarium ihres Etats betreiben, beseitigt sehen will. Auch hier befindet sich der Verfasser in einem Irrtum, der vielleicht darauf beruht, daß er seit einer Reihe von Jahren nicht mehr der Staatseisenbahnverwaltung angehört. Er denkt zunächst an die Beseitigung von Kosten, wie wir sie in unserm Bahnunterhaltungstitel haben, in den Positionen 3 und 4 des Titels 8, kleinere Ergänzungen bis zu 30- und 100 000 ℳ, und denkt dann ferner an die größeren Summen, die wir in Titel 9 für Erneuerung des Lokomotiv- und Wagenparks einstellen. Was nun die ersteren Summen betrifft, so würde ich es lebhaft bedauern, wenn man Änderungen in der Buchung vornähme. Jeder, der im Betriebe tätig gewesen ist und draußen die Leitung großer Verwaltungen wie ich zehn Jahre lang in der Hand gehabt hat, weiß, daß diese kleinen Ergänzungen, Anbauten an Güterschuppen, an Stationsgebäude, Ausziehgleise, Überholungsgleise, nach Auffassung jedes ordentlichen Betriebsmannes zu dem laufenden Betriebe gehören, daß sie an keiner andern Stelle stehen dürfen als im Ordinarium des Etats. Will man dieses nicht, meine Herren, was geschieht dann mit den freiwerdenden Summen? Es wird empfohlen, wir sollen kaufmännisch verwalten. Ja, wenn wir kaufmännisch verwalten, dann müssen wir meines Erachtens die frei werdenden Summen in derselben Höhe in einen Erneuerungsfonds tun, der aus den Einnahmen des Etats dotiert wird. Wenn wir das nicht tun, so müssen wir diese Summen auf Anleihe übernehmen, und dann werden wir es erleben, daß im Laufe einiger Jahre die Zinsen und die Tilgungsbeträge so anwachsen, daß eine Ausbalancierung eintritt und das Buchungsmanöver unzweifelhaft wird. Was wir im Ordinarium weniger haben, haben wir nachher an Anleihezinsen und Tilgungsquoten mehr.

Nicht viel anders steht es mit den Wünschen, das Extraordinarium zu entlasten. Ich bin ganz damit einverstanden, daß diese Frage an der Hand der Erfahrungen des Krieges nach Ablauf des heutigen Finanzübereinkommens — ich meine, es ist für das Jahr 1918 vorgesehen — einer sehr gründlichen Erörterung und Nachprüfung unterzogen wird. Ich bin selbst im Zweifel, ob wir bei den ungeheuren Anforderungen, die die Dotierung des Ordinariums nach dem Kriege erfordert, in der Lage sein werden, das Extraordinarium weiter in diesem Umfange zu speisen, wie es bisher geschehen ist. Ich bin ein unbedingter Anhänger der Auffassung, daß die Finanzverwaltung Preußens mit Recht und mit dem größten Nachdruck darauf bestanden hat, daß diese Dotierung bisher in diesem Umfange geschah. Das hat uns auch so stark gemacht; darüber kann kein Zweifel sein. Aber wenn wir anders verfahren werden, wenn wir also bestimmte Beträge des Ordinariums überführen müssen auf die Anleihen, dann wird freilich das eintreten: wir werden wiederum mit steigenden Zins- und Tilgungsraten zu rechnen haben, und es wird steigend eine Art Ausbalancierung sich vollziehen. Tatsächlich aber werden keine Millionen frei. Das ist ein rechnerisches Kunststück, was hier vor Augen geführt worden ist; es werden nicht 250 Millionen Mark im ersten Falle und auch nicht 300 Millionen Mark im zweiten Falle frei. M. H., wenn eine Lösung in dem Sinne erfolgen könnte, wie der Verfasser der Denkschrift es vorsieht, daß die Bundesstaaten genötigt wären, Ablieferungen von 500 Millionen jährlich an das Reich auszuführen, dann müßten die Bundesstaaten alljährlich für 500 Millionen Anleihe aufnehmen, um dieser Pflicht gegenüber dem Reiche nachzukommen. So steht die Sache nach meiner Überzeugung. Ich sehe davon ab, den Vorschlag des Verfassers nach der staatsrechtlichen, der verfassungsrechtlichen Seite zu beleuchten. Ich halte diese Schöpfung für ein solches Zwitterding, daß sie nicht leben und nicht sterben kann. Ich habe im Ausschuß ausgeführt, daß es in der Tat in heutiger Zeit, wo wir alle einen kühlen und klaren Kopf haben und ihn auch bewahren müssen, im höchsten Maße gefährlich ist, mit solchen Projekten herauszukommen. Wenn ich die Kennzeichnung des Projekts, ohne irgend jemanden verletzen zu wollen, in einem Worte zusammenfassen soll, dann kann ich dieses Projekt nur als eine Fata morgana bezeichnen. Eine Fata morgana erscheint in der Wüste, zuweilen auch auf dem Meere; sie ist trügerisch, sie verleitet den erschöpften Wanderer und bringt ihn zu Tode. Wir leben in einem Kulturland ersten Ranges. Die preußischen Staatseisenbahnen und die bundesstaatlichen Eisenbahnen im Reiche haben in ihren Ländern ihren Staaten großen Segen gebracht. Wir bedürfen dieser Trugbilder nicht; wir wollen das bleiben, was wir sind. Ich habe im vergangenen Jahre den Standpunkt der preußischen Staatsregierung — nicht allein meinen Standpunkt! — bezüglich der Umwandlung der preußischen Staatseisenbahnen und ihrer Übertragung auf das Reich dargetan. Ich habe dem nichts hinzuzufügen. Ich habe leider hören müssen, daß in meinen Ausführungen eine stark partikularistische Auffassung sich geltend mache. Ich bedauere das, meine Herren; ich betrachte diese ganze Frage zwar als preußischer Eisenbahnminister, aber durchaus vom deutschen

Standpunkt. Ich halte es für eine der ersten Pflichten der preußischen Staatseisenbahnen, in allen Fragen, die dem Reiche nützen können, führend vorzugehen, und ich bin davon durchdrungen, daß dieser Krieg die deutschen Eisenbahnen noch viel fester zusammenschließen, noch viel einheitlicher gestalten wird, als es schon heute der Fall ist. Was von meiner Seite dazu geschehen kann, das wird geschehen. Und aus einer Reihe mir vorliegender Äußerungen weiß ich, daß auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz, auf demselben Standpunkt stehen.

Diese Frage leitet mich dann über zu der Eisenbahnverkehrssteuer, deren Entwurf dem Reichstage vorliegt und dort zurzeit im Ausschuß behandelt wird. Ich bedauere, daß ich am Montag nicht in der Lage sein werde, in diesem Ausschuß gegenwärtig zu sein, weil ich mich verpflichtet halte, meinen Etat hier zu vertreten.

Was diese Steuer betrifft, so verstehe ich vollkommen die Scheu, die sich ihr gegenüber geltend macht; ich empfinde sie selber. Nichts ist in der Tat odiöser als eine Verkehrssteuer, die jeder, der die großen Verkehrsunternehmen, sei es als Fahrgast, sei es als Verfrachter, benutzt, bei jedem Akt, bei der Lösung der Fahrkarte, bei der Bezahlung des Frachtbriefes usw., empfindet, und man kann ja auch allerorten eine ungewöhnliche Abneigung gegen diese Steuern feststellen. Dennoch sind sie angesichts der riesenhaften Belastung des Reiches, auch wenn, wie wir alle wünschen, große Entschädigungen von unseren Feinden gezahlt würden, unumgänglich, und es wird nicht um sie herumzukommen sein. Das ist meine Auffassung, die ich schon bald nach Kriegsbeginn, als die Lasten des Reiches außerordentlich anstiegen, gewonnen habe, und weil ich diese Auffassung hatte, weil ich diese neue Steuer kommen sah, habe ich es geradezu für notwendig gehalten, schon im Jahre 1915 eine intensive Vorbearbeitung in meinem Ministerium in die Wege zu leiten. Es sind dort eine große Zahl von Steuerprojekten entstanden. Wir haben sie vorbereitet, dann haben wir sie mit Vertretern der Bundesstaaten mit Staatseisenbahnbesitz durchberaten, und endlich ist mit der Reichsfinanzverwaltung im wesentlichen auf der Grundlage dessen, was die Bundesstaaten für erträglich halten, über den Steuergesetzentwurf eine Vereinbarung erzielt worden.

Der leitende Gesichtspunkt für mich als Verkehrsminister war, daß die Verkehrssteuer, die immer als eine Last empfunden wird, keinesfalls so hoch sein dürfte, daß der Verkehr dauernden Schaden leidet. Sie zerfällt in zwei Teile: in den erhöhten Frachturkundenstempel, der im Frühjahr vergangenen Jahres vom Reichstage beschlossen ist, und in die nunmehr eingebrachte Verkehrssteuer, die den Güterverkehr mit 7 % belastet und den Personenverkehr steigend mit der Leistungsfähigkeit heranzieht. Ich glaube, daß die Steuer, die zur Erörterung steht, insbesondere die Steuer aus dem Güterverkehr, durchaus dem entspricht, was man als erträglich bezeichnen kann. Die Belastung ist keine sehr große. Lassen Sie mich dieses an einem Beispiele erläutern, das durchaus praktisch ist.

Ein kleiner Haushalt in Berlin, der jährlich einen Verbrauch von 60 Zentnern Kohle hat, würde, wenn die Kohle aus Oberschlesien oder von der Ruhr bezogen wird, auf diese Kohle etwa 2,40 ℳ jährlich Steuern zu zahlen haben; wenn derselbe Haushalt aber Braunkohlenbriketts aus dem Lausitzer Revier bezieht, wird die Steuer auf dieses Quantum nur etwa 1,20 ℳ sein. Das sind recht geringe Beträge, die den kleinen Verbraucher mäßig belasten, den großen Verbraucher mehr. Die Steuer mußte aber noch eine weitere Aufgabe erfüllen; sie mußte gleichmäßig verteilt werden, sie mußte von allen Schultern getragen werden, von den Schwächeren schwächer, von den Stärkeren stärker. Das kommt ganz scharf zum Ausdruck bei der Steuer, die dem Personenverkehr auferlegt ist, die nicht nur differenziert, weil die Fahrpreise in den verschiedenen Klassen verschieden sind, nicht im Verhältnis der Klasseneinheitssätze von 2 : 3, 2 : 4,5, 2 : 7, sondern gleichzeitig progressiv im Verhältnis von 10 : 12 : 14 : 16. Ich meine, hierin liegt eine gerechte Verteilung, und es wird gegen diese Form der Steuer nicht viel einzuwenden sein. Es tut mir leid, aussprechen zu müssen, daß ich entscheidenden Wert darauf legen muß, daß auch die vierte Klasse getroffen wird und nur davon ausgenommen wird der Arbeiterverkehr und der Schülerverkehr.

Endlich mußte die Steuer noch einer weiteren Voraussetzung entsprechen. Sie durfte nur so niedrig sein, daß es den Bundesstaaten möglich ist, zur Balancierung ihrer Haushaltsanschläge, soweit erforderlich, mit Tariferhöhungen vorzugehen, und sie durfte die Tarifhoheit der Bundesstaaten nicht antasten. Das ist geschehen. Die Steuer wird erhoben von jedem Verkehrsakt; sie wird nicht erhoben von dem Gesamtaufkommen. Man wird Vereinbarungen über den Modus der Einhebung von den bundesstaatlichen Verwaltungen treffen; aber tatsächlich wird die Steuer von jedem Verkehrsakt erhoben, und die Tarifhoheit der Bundesstaaten ist vollständig gewahrt.

Das leitet mich zur Schlußbetrachtung über bezüglich der zukünftigen Gestaltung unserer Tarife. Ich habe im Ausschuß ausgeführt — die Herren Vorredner haben es bestätigt und der Herr Berichterstatter, dem ich für seinen ausführlichen, sachlichen Bericht meinen Dank ausspreche —, daß eine Tariferhöhung nicht zu umgehen sein wird. Meine Herren, vergegenwärtigen Sie sich, daß wir, falls die Kohlensteuer eingeführt wird, für die Kohlen praeter propter 100 Mill. Mark mehr zu zahlen haben als in dem letzten Friedensjahr, daß wir belastet sein werden und vielleicht bleiben mit dem größten Teil der Lohnerhöhungen, die wir gewährt haben, daß wir der Beamtenschaft unfehlbar, wie der Herr Finanzminister schon in Aussicht gestellt hat, weiter beistehen, sie stark unterstützen müssen, damit sie bestehen kann, und denken Sie an die ungeheure Erhöhung der Preise für Betriebsmaterialien, wie ich sie vorher dargestellt habe, so werden Sie mit mir einig sein müssen, daß es unmöglich ist, den Staatshaushalt in Zukunft zu balanzieren, wenn nicht durch Tariferhöhungen eingegriffen wird. Ich bin mir vollkommen klar darüber, daß es eine sehr schwierige Aufgabe ist, vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus zu einem richtigen Ausbau unserer Tarife zu kommen. Sie können aber versichert sein, daß diese Aufgabe mit vollstem Ernst und der größten Sachverständigkeit in Angriff genommen werden wird, und daß wir uns in allen diesen Fragen nicht nur unserer Beiräte, auf deren Mitarbeit wir entscheidenden Wert legen, sondern aller, die ein vernünftiges und sachverständiges Urteil haben, bedienen werden.

M. H., ich kann meine Betrachtungen schließen. Sie werden die Empfindung haben, daß ich vielleicht zu schwarz sehe. Dagegen würde ich mich verwahren müssen. Nein, ich muß es ausdrücklich aussprechen: ich sehe trotz der Schwere und der Not der Zeit mit Zuversicht in die Zukunft. Ich bitte, Zuversicht nicht mit einem luftigen, bodenlosen Optimismus zu verwechseln; der liegt mir ganz fern. Ich sehe mit Zuversicht in die Zukunft, weil ich mir in jedem Augenblick die Kraft und die Stärke des Reiches und seiner Bundesstaaten vergegenwärtige, weil mir vor Augen steht, daß in diesem kraftvollen Reiche, das so schwere Zeiten übersteht, die Eisenbahnen Deutschlands und in erster Linie die preußischen Staatseisenbahnen eine starke Stützmauer bilden. Ich kann mir nicht denken, daß man aus so unerfreulichen Vorgängen, die wir jetzt auf dem Gebiete des Verkehrswesens erleben, wirklich ungünstige Schlüsse auf die Zukunft ziehen kann, oder daß luftige Projekte, wie wir sie eben besprochen haben, zu Entschlüssen führen, die ich als gefährlich ansehe. Meine Herren, die beiden Herren Vorredner haben mir in freundlichen, warmen Worten das Vertrauen ihrer Partei ausgesprochen: ich bin ihnen dankbar. Dessen bedarf man in dieser Zeit. Ohne Vertrauen kann ein Minister an so verantwortlicher Stelle nicht arbeiten. Aber seien Sie überzeugt: das Vertrauen wird von mir und meiner ganzen Verwaltung zu rechtfertigen gesucht und belohnt werden!

Die Rede des Ministers erntete am Schluß lebhaften Beifall und wurde an vielen Stellen von Rufen wie „Sehr richtig“ und ähnlichen begleitet.

Nach dem Eisenbahnminister nahm der Finanzminister Dr. Lentze das Wort. Auch er beschäftigte sich mit den Kirchhoffschen Vorschlägen, die ja viel Bestechendes hätten, wenn die Fragen so gelöst werden könnten, wie es Kirchhoff schildere. Er müsse ihm aber den Vorwurf machen, daß in seiner Schrift vieles unendlich unklar sei. Er habe es versäumt, was ihm besonders obliegen mußte, nämlich auch im einzelnen ziffernmäßige Unterlagen für seine Berechnungen und hohen Schätzungen zu geben. Im „Schwäbischen Merkur“ habe der Verfasser etwas deutlichere Angaben gemacht, an die Redner sich halten wolle. Der Minister ging nun auf die einzelnen Punkte ein, schloß sich an die Ausführungen des Eisenbahnministers an und richtete sich besonders eingehend gegen den Vorwurf der sog. Thesaurierungspolitik. Der Gedanke, das sog. Extraordinarium nicht mehr aus laufenden Mitteln, sondern aus der Anleihe zu bestreiten, ließe sich wohl hören, wenn dies nur einmal geschehe. Durch die notwendige Wiederholung des Verfahrens erhöhe sich der Anleihebetrag mit seinen Zinsen derart, daß eine Kapitalschuld aufgehäuft würde, zu deren Verzinsung höhere Beträge notwendig seien, als das Extraordinarium selbst ausmache. Redner wandte sich dann gegen den Kirchhoffschen Vorschlag, die Schuldentilgung einzustellen, und führte aus, wie unwirtschaftlich das sein würde. Es sei auch ein Widerspruch, wenn Kirchhoff einmal alles in die Eisenbahn hineinstecken und dann doch aus den Reichseisenbahnen alles nur Mögliche herauspressen wolle. So sei die Schrift durch und

rch widerspruchsvoll. Der Herr Eisenbahnminister habe Schrift eine Fata morgana genannt, er, Redner, möchte ein Irrlicht nennen. Die Vorschläge verführten dazu, n solle denken, die Verkehrssteuern seien unnötig. Aber nn man diese Wege ginge, die ungangbar seien, gerate n in einen Sumpf.

Der freikonservative Abg. Graf Moltke äußerte sich sehr frieden über die Bewährung der Staatsbahnen im Kriege, tten sie doch sogar im Jahr 1915 ein besseres Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen erzielt, als im Frieden. Für zweckmäßig halte er, daß der Minister von einer Erhöhung der Ausfuhrtarife Abstand genommen habe. Zu der Arbeiterlohnfrage sei der Verzicht der großen Eisenbahnerorganisation auf den Streik sehr wertvoll. Nun könne die Eisenbahnverwaltung vertrauensvoll mit den Eisenbahnern weiter arbeiten.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Die nächste (118.) Sitzung ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen d des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressen- findet am 29. März d. J. in Berlin statt. Auf der Tagesnung stehen u. a. folgende Anträge: 1. Beseitigung entbehrner Fremdwörter in der Geschäftsordnung und in den deuten Eisenbahntarifen, Teil I. 2. Änderung der Grundsätze r die Abrundung der Fracht und der Nebengebühren. Frachtberechnung für Mischabfälle von Wolle oder Kunstlle und Baumwolle oder Kunstbaumwolle. 4. Aufnahme Bodenbelägen für Plattformwagen in den Spezialtarif II ffer 11 der Stelle „Eisen und Stahl". 5. Vorübergehende seitigung der Ausfuhrermäßigungen im Deutschen Eisenn-Gütertarif, Teil I B. 6. Frachtberechnung für Gewerbe- Industriekehricht. 7. Aufnahme von salzsaurem Ampiak in die Tarifstelle „Düngemittel" des Spezialtarifs III. Frachtberechnung für kalkfreie Abfallauge der Sulfitulosefabrikation. 8. Neuordnung des Nebengebührentarifs Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, Teil I. 9. Klarlung der Frachtberechnung für Knickflachs und Knickf. 10. Aufnahme von Monoäthylanilin in das Verzeich- V. 11. Änderung der Stelle „Pflanzenleim" des Spezialfs I. 12. Aufnahme von Rübensauerkraut in den Spezialf I und das Verzeichnis II. 13. Neufassung der Stelle pier, altes, abgängiges und Pappe, alte, abgängige" des zialtarifs III. 14. Aufnahme von rohem, synthetischem moniakwasser in die Tarifstelle „Düngemittel" des Spezialfs III.

— **Eisenbahnanleihegesetz.** Zur Erweiterung, Vervollndigung und besseren Ausrüstung des preußischen Staatsnbahnnetzes, sowie zur Beteiligung des Staates an dem von Kleinbahnen ist, wie in Nr. 21 bereits kurz erwähnt, preußischen Landtag unter dem 7. d. M. der Entwurf s Eisenbahnanleihegesetzes zugegangen, nach welchem Staatsregierung ermächtigt werden soll, den Betrag von 556 000 M zu verwenden, und zwar:

zur Herstellung einer Haupteisenbahn von Verden nach nburg in Hannover, weitere Kosten, und zwar: 14 460 000 k zum Bau und 816 000 M zur Beschaffung von Fahrgen infolge des Baues dieser Eisenbahn; II. zur Hersung des dritten und vierten Gleises auf den Strecken: Münster i. Westf.-Block Hörne (Osnabrück), weitere en 10 505 000 M, 2. Hohenbudberg-Duisburg-Hochfeld Süd, nderwerb 3 000 000 M; III. zu nachstehenden Bauausungen: 1. Herstellung einer Güterverbindungsbahn chen Scheune und dem Verschiebebahnhof Stettin, wei- Kosten 19 700 000 M, 2. Herstellung einer Güter-Umngsbahn von Stolberg Hbf. über Kornelimünster und net nach Herbestal, Grunderwerb 1 000 000 M, 3. zur ung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausungen, und zwar: a) der Eisenbahn von Arys nach Lyck 0 M, b) der Eisenbahn von Mansfeld nach Wippra 00 M, c) des zweiten Gleises auf der Strecke Bochum l-Präsident und des zweiten und dritten Gleises auf der ke Präsident-Riemke 1 650 000 M, d) der Verbindungs- bei Halle (Saale) 27 000 M; IV. zur Beschaffung von zeugen für die bestehenden Staatsbahnen 258 900 000 M; weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen 00 000 M.

— **Eine Beschränkung der Fahrpreisermäßigung für Schulen** soll mit Rücksicht auf die zurzeit herrschenden beeren Betriebsverhältnisse vorgenommen werden. Nach Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion n werden Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten an Sonn- und Festtagen sowie für Fahrten im Interesse der ndpflege im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr bis auf res nicht mehr gewährt. Auch im übrigen Verkehr an - und Festtagen sowie am Tage vor und nach diesen können die Ermäßigungen, welche in den Ausführungs-Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs vorgesehen sind, ebenfalls bis auf weiteres nicht mehr gewährt werden. Es handelt sich hierbei vor allem um den teilweisen Fortfall der Fahrpreisermäßigungen für Fahrten zu Ausflügen der Schüler und um die Ermäßigung zu Vereinsfahrten der der Jugendpflege dienenden Wehrkraft- und Jungdeutschland-Vereine.

— **Änderungen im Schlafwagenverkehr.** Seit 17. d. M. verkehrt an jedem Sonnabend ein Schlafwagenzug ab Berlin, Friedrichstraße 11.20 nach Cöln, an Hauptbahnhof 9.08. Rückfahrt von Cöln an jedem Mittwoch ab Hauptbahnhof 9.16, an Berlin, Friedrichstraße 7.45 am nächsten Tage. Beim Verkehren dieses Schlafwagenzuges führen die Züge D 6 und D 5 keine Schlafwagen; außerdem wird der Schlafwagen Berlin-Wilhelmshaven in dem Schlafwagenzuge befördert. Der Schlafwagen Berlin-Warschau, der in letzter Zeit mit dem Zuge D 13 fuhr, verkehrt jetzt wieder wie früher im Zuge D 23, ab Berlin, Friedrichstraße 11.24.

— **Bezirkseisenbahnrat Erfurt/Halle (Saale).** In der am 14. d. M. in Halle (Saale) abgehaltenen Sitzung erledigte der Bezirkseisenbahnrat zunächst geschäftliche Angelegenheiten. Sodann wurde eisenbahnseitig eine Schilderung der Betriebslage gegeben unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsstockungen und der zur Wiederherstellung geordneter Zustände getroffenen Maßnahmen. Hieran schloß sich eine allgemeine Erörterung; verschiedene Vorschläge und Anregungen zur Beseitigung der bestehenden Schwierigkeiten wurden besprochen. Eisenbahnseitig wurde betont, daß in den beiden zum Bezirkseisenbahnrat gehörenden Direktionsbezirken in den letzten Tagen bereits eine wesentliche Besserung der Betriebslage eingetreten sei. — Die nächste Sitzung findet am 10. Oktober d. J. in Erfurt statt; ihr soll erforderlichenfalls am 12. September in Erfurt eine Sitzung des ständigen Ausschusses vorausgehen.

— **Frachtstückgutverkehr mit den Breslauer Bahnhöfen.** Am 19. März d. J. ist, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin erfahren, für die Breslauer Bahnhöfe die richtungsweise Auflieferung der Frachtstückgüter eingeführt worden. Seit diesem Zeitpunkt werden Frachtstückgüter nur angenommen: a) in Breslau West für die Stationen der Linie Halbstadt - Dittersbach - Königszelt - Canth - Mochbern - Obernigk-Lissa-Posen-Gnesen-Mogilno-Strelno-Montwy-Hohensalza - Thorn - Ottloschin sowie für die Stationen der westlich und nördlich hiervon gelegenen Strecken (Verkehrsrichtung Königszelt, Liegnitz, Glogau, Posen); b) in Breslau Ost für die Stationen der Linie Pr. Herby-Lublinitz-Vossowska-Oppeln - Carlsmarkt - Brockau - Koberwitz - Schweidnitz - Hbf. - Charlottenbrunn sowie für die dazwischen und dahinter liegenden Strecken (Verkehrsrichtung Carlsmarkt, Brieg, Strehlen und Zobten); c) in Breslau Odertorbahnhof für die übrigen Strecken (Verkehrsrichtung Oels). — In gleicher Weise wird der Versand von Frachtstückgütern nach den Breslauer Bahnhöfen beschränkt.

— **Weitere Verbesserung des Kriegszulagengesetzes in Oldenburg.** Nachdem der oldenburgische Landtag erst Ende 1916 die Teuerungszulagensätze erhöht hatte, hat er jetzt abermals einer Änderung des Gesetzes zugestimmt. Danach erhält jede unterstützungsberechtigte Person jährlich 48 M bis zu einem Einkommen von 2000 M, wenn der Beamte unverheiratet ist, bis zu 3400 M, wenn er verheiratet ist und keine Kinder unterhält, bis zu 4200 M, wenn er mindestens ein Kind, und bis zu 4800 M, wenn er mindestens zwei Kinder hat. Bis zu 1800 M und beim Vorhandensein von mindestens einem Kinde wird außerdem eine Sonderzulage von jährlich 18 M für jede Person gewährt. Ferner wird allen Beamten, die die laufenden Zulagen erhalten, eine einmalige außerordentliche Zulage zugebilligt, die 100 M für Mann und Frau und 30 M für jedes Kind beträgt. Die Vorlage der Regierung ging erheblich weiter. Danach sollte die Sonderzulage bis zu 2100 M, die laufende und die einmalige

Zulage bei entsprechender Kinderzahl bis zu 6400 *M* gezahlt und außerdem das Höchstalter der zu berücksichtigenden Kinder von 15 auf 18 Jahre erhöht werden. Diese Anträge lehnte der Landtag in seiner Mehrheit ab.

— **Der Verein Oldenburger Eisenbahner,** der fast sämtliche Beamten und Arbeiter der oldenburgischen Staatseisenbahnen umfaßt, hielt kürzlich seine Jahresversammlung ab. Der jetzige Leiter des Vereins, Baurat Achenbach, gedachte mit ehrenden Worten des im letzten Jahre zurückgetretenen Vorsitzenden, des Präsidenten Mutzenbecher, der mit großem Können, reichem Wissen und nie ermüdender Fürsorge den Verein zu seiner jetzigen Höhe emporgebracht habe, und dem in erster Linie die Errichtung des prächtigen Erholungsheims in Damme zu danken sei. Nach den Mitteilungen über das Erholungsheim ist der Betrieb seit Kriegsausbruch auf die Unterbringung und Verpflegung von Verwundeten eingerichtet. Während im Jahre 1916 noch andere Gäste in beschränktem Umfange aufgenommen werden konnten, hat dieses nunmehr wegen der steigenden Verpflegungsschwierigkeiten aufhören müssen. Ein besonders erfreuliches Bild von dem Opfermut und dem Gemeinschaftssinn der Eisenbahner gab der Bericht über die „Eisenbahner-Kriegshilfe", die in vielen Fällen ganz außerordentlich segensreich wirkte. Ihr fließt ein Teil der regelmäßigen freiwilligen Gehalts- und Lohnabzüge der Beamten und Arbeiter zu, während der andere Teil schon seit Kriegsbeginn den öffentlichen Kriegshilfeorganisationen der Stadt Oldenburg und der Vorortgemeinden zugutekommt.

Österreich.

— **Die Frachturkundengebühren für Sendungen aus Bosnien.** Die „Wiener Zeitung" vom 1. März veröffentlichte eine Regierungsverordnung, mit der der § 12 der die Frachturkundengebühren betreffenden Ministerialverordnung vom 27. September 1916 folgendermaßen abgeändert wird: Die Bestimmungen des § 12 der die Frachturkundengebühren betreffenden Verordnung des Finanzministeriums vom 27. September 1916 werden hinsichtlich der Sendungen aus Bosnien und der Hercegovina dahin abgeändert, daß im Eisenbahn- und Flußschiffahrtverkehr vom 1. März 1917 an bis auf weiteres die im § 14, Abs. 1, der kaiserlichen Verordnung vorgesehenen Gebühren von 1 Krone 20 Heller oder von 30 Heller nicht einzuheben sind. Die hinsichtlich der Lebensmittelsendungen getroffene Bestimmung bleibt unberührt.

— **Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Am 5. März fand die Generalversammlung der Gesellschaft statt. Aktionär Ivan v. Hoffmannstal sprach der Verwaltung namens des Aktionärvereins für die vorsichtige Dividendenpolitik seinen Dank aus und wünschte Aufklärungen über die in finanziellen Kreisen verbreitete Ansicht, daß eine neue Aktienausgabe der Gesellschaft geplant sei. Der Präsident erwiderte, daß tatsächlich Erwägungen einer solchen Kapitalserhöhung bestanden haben, die den Zweck hatten, den Wagenpark der Gesellschaft zu vergrößern, und die auf eine Erweiterung ihres Wirkungskreises hinzielten. Dieser Plan sei aber als noch nicht zeitgemäß zurückgestellt worden. Die Werkstätten des Unternehmens stehen unter dem Kriegsleistungsgesetz, und es wird sich die Notwendigkeit ergeben, verschiedene kostspielige Investitionen vorzunehmen, deren Abschreibung während des Krieges kaum zu erwarten sei. Um nun diese Maschinen im Frieden verwerten zu können, sei eine Abänderung des § 2 der Satzungen geplant, damit die maschinellen Einrichtungen durch Herstellung von Schrauben, Nieten usw. auch später ausgenutzt werden könnten. Aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1916 ist folgendes zu entnehmen: Das abgelaufene Geschäftsjahr ist fast in jeder Beziehung dem Vorjahr gleich gewesen. Die Mehreinnahmen aus den Wagenmieten rühren hauptsächlich aus dem um 85 Einheiten vermehrten Kesselwagenpark und dem Umstand her, daß bei den während des Jahres abgelaufenen Verträgen erhöhte Mietsätze erzielt wurden. Eine weitere Nachschaffung von Spezialwagen mußte infolge der sehr hohen Anschaffungskosten unterbleiben. Ein namhafter Teil des Kesselwagenparkes ist noch immer beschlagnahmt. Was die Verluste an Wagen durch die kriegerischen Ereignisse betrifft, so hat die Gesellschaft wohl einen klaren Überblick gewonnen, doch kann erst nach Eintritt des Friedens eine abschließende Rechnung über die Höhe der Verluste vorgelegt werden. Die Ausbesserungsarbeiten von Militärfuhrwerken für die Artilleriezeugfabrik haben mit Rücksicht auf die gegen das Vorjahr um etwa drei Monate verlängerte Arbeitsdauer einen entsprechend höheren Gewinn abgeworfen. Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1917 können vorläufig als befriedigend be zeichnet werden.

Die Betriebseinnahmen für 1916 betragen 1 869 859 K (+ 113 968). Das Zinsenkonto einschließlich der Zinsen de Reservefonds beträgt 86 183 K. und hat sich gegenüber der Vorjahr um 22 238 K. erhöht. Die Ausgaben einschließlic der Abschreibungen sind von 279 826 K. auf 359 762 K. g stiegen. Von der im Vorjahr gebildeten „Reserve" für Ve luste an infolge der Kriegsereignisse beschädigten oder i Verlust geratenen Wagen im Betrage von 220 000 K. wurde bisher nur 3269 K. zur Deckung jenes Unterschiedes verwe det, die sich aus der für vier zertrümmerte Wagen geleist ten, nach den Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkon mens berechneten Vergütung, gegenüber dem höheren Buc wert dieser Wagen ergeben hat. Der Wagenpark stellt si mit Schluß des Berichtsjahres auf: 1319 gedeckte Güterwage 70 Sammelwagen, 4 Weintransportwagen, 25 Kühlwage 1272 Kohlenwagen, 296 Hochbordwagen, 20 Schotterwage 77 Lowries, 448 Zisternenwagen, zusammen 3531 Wagen.

Aus dem ausgewiesenen Reingewinn von 1 285 246 K. (i. 1 193 392) wurde eine Dividende von 15 K. = 7½ % (geg 14 K. i. V.) verteilt, 220 000 K. der Reserven für Verlus an infolge der Kriegsereignisse beschädigten oder in Verlu geratenen Wagen zugewiesen, mit 30 000 K. der Jubiläum hilfsfonds dotiert, und der Rest von 119 299 K. auf neue Rec nung vorgetragen.

Ungarn.

— **Sommerzeitrechnung.** Eine Verordnung der ungarisch Regierung verfügt die Wiedereinführung der Sommerze rechnung vom 16. April bis 17. September d. J. Die ne Zeitrechnung beginnt am 16. April, 2 Uhr morgens, u endet am 17. September um 3 Uhr morgens.

— **Die Kohlenversorgung in Ungarn.** Im letzten Drittel 19 und während der kürzlich herrschenden Kälte stellten sich der Kohlenversorgung Ungarns einige Schwierigkeiten e welche sich schon in den Herbstmonaten fühlbar gemacht h ten, weil die Linien der ungarischen Staatsbahnen derart sta in Anspruch genommen waren, daß die Einfuhr der ob schlesischen Kohle vielfach gehemmt wurde. Die Verhältnis haben sich aber seitdem erheblich gebessert, besonders se dem der rumänische Einfall endgültig scheiterte, wodurch deutende Kohlenmengen nicht nur für Heeres-, sondern au für Privatzwecke frei wurden. — Auch die Petrozsény Kohlenwerke haben ihren Betrieb bereits wieder aufgenomm und es ist als sicher anzunehmen, daß nicht nur den Industr unternehmungen, sondern auch der Bevölkerung zu Hausbra zwecken eine entsprechende Kohlenmenge zugeführt wi Im Eisenbahnverkehr sind keine namhaften Stauungen ein treten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verkehrsnot in Frankreich.** Ein Sondertelegra aus Paris an die Zeitung „Tidens Tegn" betont, daß Kohlenmangel, die Verminderung in der Zahl der Beför rungsmittel sowie der Umstand, daß gewisse Lebensmit vor allem Butter und Kartoffeln, fast nicht mehr aufzut ben seien, zusammen mit den andern Schwierigkeiten, u denen man jetzt leide und den noch schlimmern, die zu warten ständen, die Lage immer bedrohlicher mache. Glei zeitig meldet ein Sondertelegramm an die Zeitung „Aft posten" aus Paris, die Verkehrseinschränkungen würden allen Richtungen fortgesetzt. Die auf der ganzen Li Paris-Lyon seit dem 15. Dezember vorgenommenen Einschr kungen des Eisenbahnverkehrs machten eine Verkehrsv ringerung von 18 000 km täglich aus.

— **Eisenbahnlinie Mustapha Pascha-Dedeagatsch.** Die u garische Regierung hat in der Sobranje das mit der Betri gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen abgeschloss Abkommen über die Ablösung des Betriebsrechts der Ei bahnlinie Mustapha Pascha-Dedeagatsch eingebracht. Ablösung erfolgt gegen eine Gesamtsumme von 25 Millio Franken.

— **Türkisches Kriegseisenbahnamt.** Auf Grund eines türkischen Kammer unterbreiteten Gesetzentwurfs wird Kriegsministerium ein Kriegseisenbahnamt errichtet, der Betrieb der bisher dem Vakufministerium unterstehen Hedschasbahn sowie aller französischen und englischen sellschaften angehörenden Eisenbahnen, Straßenbahnen Hafenanlagen in Syrien und im Wilajet Smyrna anvert wird, die seit Kriegsbeginn von der Regierung beschlagnan waren und nunmehr angekauft werden sollen.

— **Die Newabrücke in die Luft gesprengt.** Nach Meldungen chwedischer Blätter aus Petersburg wurde die Newabrücke, ie das russisch-finnländische Eisenbahnetz verbindet, von en Revolutionären in die Luft gesprengt.

—**Rußlands Verkehr mit dem Westen seit der Revolution.**)er russische Gesandte in Stockholm erklärt, daß der Eisenahnverkehr über Finnland mit Petersburg entgegen anders autenden Meldungen völlig ungestört sei. Aber trotzdem ist 'atsache, daß seit dem Ausbruch der Unruhen von finnischen tädten, die südlicher als Wiborg liegen, so gut wie gar keine eisenden in der schwedischen Grenzstadt Haparanda einreffen. Dies dürfte mit der behaupteten Sprengung der isenbahnbrücke bei der Station Terijoki, die unweit der nnisch-russischen Grenze liegt, zusammenhängen. Ferner estätigt sich, daß die große Eisenbahnbrücke über die Newa esprengt worden ist. Diese Brücke, die das finnische Eisenahnnetz mit dem russischen verbindet, war bekanntlich in n letzten Jahren gebaut und kurz vor dem Kriege fertig eworden. Finnland hatte dazu zwangsweise einen großen eitrag leisten müssen. Da der finnische Bahnhof, bei dem ie über Helsingfors-Wiborg gehende finnische Staatsbahn ndet, erheblich entfernt vom Petersburger Stadtinnern liegt, ldet die Verbindungsbahn mit der Brücke über die Newa ir den Reiseverkehr zwischen Rußland und Finnland sowie berhaupt mit dem Westen eine große Erleichterung, namentch war sie aber für die russischen Truppentransporte nach innland sehr vorteilhaft. Jetzt arbeitet man bei der zerörten Brücke eifrig an einem Ersatzbau, wobei jedoch die renge Witterung störend wirkt. Im übrigen ist zu erwähnen, aß der ganze Reiseverkehr zwischen Rußland und demWeen schon vor den Unruhen ganz bedeutend nachgelassen atte, nämlich auf Grund des verschärften U-Bootkrieges, der ich in dieser Beziehung seine Wirkung ausübt. Während über der Reisestrom, der über Haparanda geht, Hunderte on Menschen umfaßte, kommen seit dem U-Bootkrieg von 'esten her über Schweden jeden Tag nur etliche Reisende, eren Ziel Rußland ist. Laut einer beim Stockholmer Komerzkollegium eingegangenen Nachricht des schwedischen onsuls in Petersburg haben die russischen Behörden eine erfügung erlassen, wonach neutrale Untertanen, die auf hiffen unter neutraler Flagge in Archangelsk eintreffen, enso die Besatzungen dieser Schiffe, in Archangelsk nicht Land gehen dürfen. Nur Kapitäne und Steuermänner haben s Recht dazu. M.

— **Störungen im Getreideverkehr der russischen Bahnen.** ie die „St. Petersburger Telegraphenagentur" meldet, haben e außerordentlich starken Schneefälle dieses Winters ernste örungen im Getreidefrachtverkehr der russischen Eisenhnen verursacht. Die Schwierigkeiten einer regelmäßigen ersorgung der Hauptstadt hätten in der Bevölkerung übertiebene Besorgnisse hervorgerufen. Die Bevölkerung habe s Furcht, daß auch die Brotvorräte zur Neige gingen, anfangen, das Brot mit Gewalt fortzunehmen, und auf diese eise einen mehr oder weniger fühlbaren Mangel herbeiführt. Besonders die Frauen der unteren Stände hätten einigen Stadtteilen Unruhen hervorgerufen, die aber dank energischen Maßregeln der Behörden nirgends einen nsthaften Charakter angenommen hätten. Gleichzeitig sei ne Reihe von außerordentlichen Maßnahmen getroffen orden, so der öffentliche Verkauf von Brot in verschieenen Stadtvierteln. Da überdies die Schneefälle nachgeessen hätten, sei die normale Versorgung der Hauptstadt rmittelst der Eisenbahnen nur noch eine Frage kurzer Zeit.

Fremde Erdteile.

— **Ausbau der Bagdadbahn.** Der türkische Senat genehgte am 15. d. M. das mit der Bagdadbahngesellschaft abgeschlossene Abkommen über den Bau der Taurus- und manusstrecke der Bagdadbahn.

Im Verlaufe der Erörterungen des Budgets des Bautennisteriums nahm die Kammer einen Antrag des Abgedneten von Diabekir an, wonach die Regierung ermächtigt rd, einen Zusatzkredit von 1 Million Pfund für den Bau ner Zweiglinie der Bagdadbahn von Ras-Ul-Ain ch Diabekir aufzunehmen. Der Finanzminister erklärte h mit diesem Antrag einverstanden, fügte jedoch hinzu, er trachte den Antrag für die Kriegsdauer als undurchführbar, das Kriegsministerium anderen Zweiglinien den Vorzug geben habe.

— **Drohender Eisenbahnerausstand in Nordamerika.** Einer utermeldung aus Newyork, 15. März, zufolge haben die senbahnerverbände den Eisenbahnen bekanntgegeben, daß sie unwiderruflich am Sonnabend (17. März) in den Ausstand treten werden, falls ihnen nicht der Achtstundentag und entsprechende Bezahlung für Überzeit gewährt wird. Dem Vernehmen nach beabsichtigt Wilson einzugreifen und von beiden Seiten Zugeständnisse zu verlangen.

Im Haag am gleichen Tage aus Washington eingegangene Nachrichten besagen dagegen, daß sowohl die Regierung, als auch die Arbeiterführer zögern, in der Angelegenheit des allgemeinen Eisenbahnerstreiks, der bereits am Sonnabend auszubrechen drohte, den ersten Schritt zu tun. Beide Parteien bleiben hartnäckig auf ihrem Standpunkte.

Einer Reutermeldung vom 19. d. M. zufolge ist der Streik beigelegt.

— **Die Baukosten des Panamakanals.** Im Jahresbericht über den Panamakanal gibt General Goethals eine Übersicht über die Baukosten. Für den Bau wurden bis zum 30. Juni 1916 1 529 295 000 ℳ ausgegeben. Vom Kongreß waren 1 746 137 000 ℳ bewilligt, die aber auch noch zur Befestigung der Kanaleinfahrten, für die Instandhaltungsarbeiten und für ähnliche Zwecke mit herangezogen wurden. Von der eingangs erwähnten Bausumme sind noch die für öffentliche Bauten in den Städten Colon und Panama gemachten Ausgaben sowie der Wert verkäuflicher Baugeräte und -maschinen in Abzug zu bringen, so daß sich die reinen Baukosten des Panamakanals zu rd. 1 470 Milliarden Mark angeben lassen. Bei Betrachtung dieser Zahlen, schreibt die „Zeitschr. d. V. d. Ing.", darf man jedoch nicht außer acht lassen, daß der Kanal auch gegenwärtig noch nicht voll im Betrieb ist, und daß die andauernd notwendigen Baggerarbeiten noch große Summen verschlingen werden.

— **Die transkontinentale Eisenbahn in Australien** von Ost nach West, die in Kalgoorlie ihren Ausgangspunkt nimmt und in Port Augusta endigt, nähert sich ihrer Vollendung. 1470 km der Strecke sind bereits gebaut, so daß nur noch rund 65 km fertigzustellen bleiben. Die bisherigen Baukosten betrugen 4 256 000 £. Die Lokomotiven und Wagen sind zum größten Teil fertiggestellt; hierfür sind rd. 810 000 £ ausgegeben worden.

Bücherschau.

— **Die Rechtskunde des Ingenieurs,** ein Handbuch für Technik, Industrie und Handel von Dr. jur. Richard Blum, Ingenieur, Berlin, Verlag von Julius Springer; Preis: gebunden 12 ℳ.

Der Verfasser hat in einem 800 Seiten starken Bande aus der Rechtskunde das für das berufliche und bürgerliche Leben des Ingenieurs Wichtige zusammengestellt. Wie im Vorwort bemerkt, hat ihn die durch den Krieg neu erwiesene große Zukunftsbedeutung des Ingenieurberufes zu seiner Arbeit angeregt; je weiter und größer sich das Arbeitsfeld des Ingenieurs gestalten wird, umso wichtiger ist es für ihn, sich nach jeder Richtung mit den bestehenden Gesetzen vertraut zu machen. Es handelt sich natürlich nicht um ein besonderes für den Ingenieur geschaffenes Recht, denn ein solches gibt es nicht; in knapper, klarer Form bietet Blum vielmehr das, was der Ingenieur als Staatsbürger und in seinem eigentlichen Beruf von den bestehenden Rechtsverhältnissen wissen muß. Unter diesem Gesichtspunkt teilt er sein Buch in eine Allgemeine und Besondere Rechtskunde ein. Im ersten Abschnitt ist in kurzer Darstellung das Wichtigste aus dem staatsbürgerlichen Rechtsleben gebracht. Nach kurzer Einführung in das Völkerrecht, das Staatsrecht Deutschlands und seiner Bundesstaaten, erhält man einen Einblick in das Bürgerliche Gesetzbuch, das Zivilprozeßrecht, Konkursrecht, Strafrecht, Handels- und Versicherungsrecht, und wird, nachdem auch noch einzelne Gesetze, wie das Reichsstempelgesetz, das Erbschaftssteuergesetz, das Preßgesetz u. a. erörtert sind, zuletzt auf die staatsbürgerlichen Pflichten eines Geschworenen hingewiesen. Der zweite, weitaus größere Teil gilt dem Ingenieur im besonderen. Er wird zuerst über die Rechtsverhältnisse seines Berufes aufgeklärt, über die Gesetze, die seine dienstlichen Rechte und Pflichten umfassen. Der folgende Abschnitt spricht von den für die Gründung einer Fabrik, den Grundstückserwerb, den Bau und die Einrichtung in Betracht kommenden Rechtsvorschriften und über die verschiedenen rechtlichen Formen eines gewerblichen Unternehmens. Ein weiterer Abschnitt ist dem Betrieb gewidmet mit seinen Schutzbestimmungen für Arbeiter, Lehrlinge, Minderjährige, den Rechten und Pflichten des Arbeitgebers und Arbeitnehmers; die Gewerbe- und Kaufmannsgerichte, die verschiedenen Arbeiterversicherungen, zuletzt die Bilanz eines Unternehmens werden näher betrachtet. Am ausführlichsten ist der letzte Abschnitt behandelt, der dem Vertrieb mit allen sich dabei ergebenden Schwierigkeiten gilt; die Handelsgeschäfte, Kauf, Vertrag und Leistungsverzug, die Lieferung der Ware, der

Versand und gewisse Handelsbräuche sind darin zunächst behandelt; den größten Raum aber nimmt eine Zusammenfassung der Gesetze ein, die dem gewerblichen Rechtsschutz dienen. Unter dem Gesichtspunkt, seine Arbeit ausschließsich nach praktischen, ingenieurrechtlichen Gesichtpunkten zu gliedern, hat der Verfasser besondere Kapitel, die vom Sachverständigen, von den Schiedsgerichten u. a. handeln, hier mit eingeordnet. Dem Ganzen ist ein Anhang angegliedert, der die Kriegsverhältnisse in Betracht zieht, und die neuen Kriegssteuergesetze wie das Besitzsteuergesetz näher beleuchtet; auch die Kriegseinwirkung auf Lieferungsverträge wird noch zum Schlusse dargestellt. Soweit die Gesetze das eigenste Interesse des Ingenieurs berühren, hat der Verfass die entsprechenden Paragraphen wörtlich angeführt, si auch bemüht, durch Mitteilung von Entscheidungen höchst Gerichte einen klaren Einblick in das Stoffgebiet zu gebe Dem Buch ist ein ausführliches Literaturverzeichnis beig geben, um für ein tieferes Eindringen in manche Fragen d Weg zu weisen. Wir können das überaus zeitgemäße Blu sche Werk dem angehenden wie dem berufstätigen Ingenie aufs wärmste zum Studium wie als Nachschlagewerk em fehlen; bei der im einzelnen knappen, klaren Weise d Buches wird er sich in zahlreichen Fällen aus dem Werke F lehrung und Rat holen können.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Vom 20. Mai 1917 ab wird der rechts der Bahnstrecke Wronke-Obornik zwischen den Bahnhöfen Wronke und Obersitzko gelegene Bahnhof IV. Klasse Kozmin für den Gesamtverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach den benachbarten Bahnhöfen Wronke und Obersitzko verwiesen. Die Tarife und Stationsverzeichnisse sind zu berichtigen.

Bromberg, den 16. März 1917 (442)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 19. März d. Js. wird der Güter-Verkehr auf dem an der Bahnstrecke Gleiwitz - Bad-Jastrzemb gelegenen Bahnhof IV. Klasse Ober-Jastrzemb in dem früheren Umfange wieder aufgenommen.

Kattowitz, den 10. März 1917. (433)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Wagenstandgeld.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Wagenstandgeld wie folgt erhöht:
für die ersten 24 Stunden auf 3 M,
für die zweiten 24 Stunden auf 6 M,
für jede weiteren 24 Stunden auf 8 M.

Rawitsch, den 12. März 1917. (435)
Die Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Güterverkehr.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 2 vom 1. 5. 1914.

Mit Ablauf des 31. Mai 1917 werden die folgenden Ausnahmetarife zunächst ohne Ersatz aufgehoben:
Ausnahmetarif 11 C für Speisezwiebeln, 13 B für frisches Obst, 21 für Manilahanf usw., 25 für Jute, 30 A, D und E für Holz, 31 für Borke (Rinde), 42 für Eier, 55 für Knochenleim, 57 A und B für Wolle usw. zu 10 t, 82 A und B für Holzgeist, Aceton usw., 101 unter I für landwirtschaftliche Maschinen zu 5 t, 109 für Wein, 128 für Umzugsgut, 172 für Hemlockextrakt usw., 176 für Häute und Felle, 179 für Fettsäuren, 180 A und B für Palmöl, Talg usw., 181 für Fisch- und Robbentran, 182 für Tabak, 189 unter A für Obst, getrocknetes, 190 unter A für Baumwolle, rohe und 191 für Farbhölzer usw. Außerdem sind im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 30 unter C folgende Hölzer zu streichen: „Reiserholz usw., Eisenbahnschwellen, Sägeabfallholz usw., Dübel usw.".

Altona, den 14. März 1917. (434)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Die Frachtsätze der Abt. II des Ausnahmetarifs 3b für Steinsalz, die bereits ab 1. April 1917 um 2 Pf. erhöht wurden, werden außerdem ab 22. März 1917 um 2 Pf. erhöht. Sie betragen hiernach
vom 22. März 1917 an 23 Pf.,
vom 1. April 1917 an 25 Pf.
für 100 kg.

Stuttgart, den 16. März 1917. (443)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Bad.-Schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Sämtliche in dem Gütertarif Basel Bad Stb.-Schweiz vom 1. Mai 1913 für den Verkehr mit den Elektrischen Greverzerbahnen enthaltenen Angaben werden auf den 31. Mai d. J. gekündigt. Über deren Neueinführung erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe, den 14. März 1917. (440)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen, Badisch-Württembergischer und Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 1. Juni 1917 treten im Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Biberach - Oberharmersbach Frachterhöhungen ein im Betrage von 5 Pf. für 100 kg für die Eil- und Stückgutklassen und von 2 Pf. für 100 kg für die Wagenladungsklassen. Näheres in dem auf 1. April 1917 neu auszugebenden Anhang und in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 15. März 1917. (441)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif, Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Die unterm 18. Dezember 1916 kanntgegebene Frist wegen Anwend der Frachtsätze des Spezialtarifs I Zucker aller Art im Falle der Du fuhr von den Rheinumschlagsplät Mannheim, Ludwigshafen (Rhein) u nach Basel Bad. Stb. Übergang wird einschl. 30. April 1917 verlängert.

Karlsruhe, den 14. März 1917. (4
Gr. Generaldirektion der Staatseis bahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverke, Teilheft C 2a.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1917 sofern Erhöhungen in Frage komm vom 22. Mai 1917 treten in den Fra sätzen des Ausnahmetarifs 1 meh Änderungen ein, die im nächsten T und Verkehrsanzeiger bekanntgege werden. Auskunft geben auch Güterabfertigungen sowie das kunftsbureau hier, Bahnhof Alexan platz.

Berlin, den 16. März 1917. (9
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 890. Kombinierter Schiffs- Bahnverkehr mit Umschlag in oder Passau. Ausnahmetarif für treide usw. Heft 2 (Süddeutschl gültig vom 1. August 1908.

Die Teilfrachtsätze der Schnitta für den Verkehr mit den württemb schen Stationen Baienfurt, Tett und Weingarten (Württ.) der L bahn-Aktiengesellschaft München den für die Güter der Abteilung I II mit Wirkung vom 1. Juni 1917 2 Pf. für 100 kg erhöht.

München, den 10. März 1917. 37)
Tarifamt der K. B. Staatseisenba r. d. Rh.

Tfv. 891. Schiffs- und Bahnve über Regensburg. Ausnahmetarif für Getreide usw., g vom 1. Oktober 1916.

Am 1. April 1917 tritt der Nacht in Kraft. Er enthält Frachtsätz den Verkehr mit Stationen der D tionsbezirke Cöln und Essen. Preis

München, den 9. März 1917. 3
Tarifamt der K. Bayer. Staatsei bahnen r. d. Rh.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 24. 24. März 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Holz oder Eisen als Baustoff für Eisenbahnschwellen.

Unter dieser Überschrift widmet Herr Eisenbahnbauispektor Waas in Nr. 102 Jahrg. 1916 d. Ztg. der von mir ls Grundlage einer Reihenbildung von Baustoffen entrickelten Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$ eine Betrachtung, die dieser Baustoffziffer nicht zustimmt. Seinen Ausführungen wie uch seinem Versuche, die Formel zu verbessern, mag ich inessen nicht folgen.

An anderer Stelle[1]) bin ich bei der Aufstellung der Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$ von einem Spannungsquotienten $\frac{E}{T^2}$ ausgeangen, den Reuleaux in seiner Festigkeitslehre für Maschienbau für gleiche Körperinhalte aufgestellt und als rundlage zu einer Reihenbildung verschiedener Baustoffe enützt hat. Inzwischen bin ich auf die gleiche Formel in eziproker Form, von Reuleaux „Modul der lebendigen Festigeit" genannt, samt Reihenbildung in einem viel älteren Verk gestoßen und zwar in den „Prinzipien der Mechanik" on Redtenbacher, Seite 71, aus dem Jahre 1859.[2]) Waas, er sich schon darüber beunruhigt, daß nach meiner Baustoffffer die Hölzer nicht ganz die Reihenfolge einnehmen, die erwartet, wird vollends erstaunt sein, wenn hier die kurze edtenbachersche Reihenbildung nach ansteigender Güte des austoffes wiedergegeben wird. Sie lautet: Gußeisen 1,7; olz (Eichen) 4,3; Schmiedeisen 7,2; Kanonenmetall 10; ester Stahl 40; Leder 100. Die Festigkeitseigenschaften ögen hierbei ja allerdings für heutige Begriffe veraltet geählt sein, aber für damalige Zeit waren sie sicher entsprerend. Und was sagt nun Waas dazu, daß zum Beispiel Leder veieinhalb mal höher eingeschätzt wird, als bester Stahl. Auf Grundlage neuzeitlicher Festigkeitsangaben stellt sich Leder erst recht günstig, z. B. je nach neuer oder gebrauchter Beschaffenheit 4 bis 7 mal günstiger als Flußeisen.

Mein früherer Versuch, auf den Vergleich der Holz- und Eisenschwelle den Reuleauxschen Spannungsquotienten anzuwenden, versagte völlig und mußte versagen, weil eben Holz und Flußeisen bei der Eisenbahnquerschwelle nicht nach gleichem Inhalt verglichen werden dürfen, wohl aber nach ungefähr gleichen Gewichtsverhältnissen. Das hat mich dazu geführt, eine Baustoffziffer für gleiche Körpergewichte zu entwickeln und auf dieser eine Reihenbildung der Baustoffe aufzubauen.[3]) Diese Baustoffziffer ergab sich zu $\frac{E\gamma}{T^2}$. Sie fügt dem Reuleauxschen Spannungsquotienten einfach im Zähler das spezifische Gewicht an. Auf die wissenschaftliche Ableitung dieser Baustoffziffer brauche ich hier nicht zurückzugreifen. Waas bringt ja auch nichts, was einer wissenschaftlichen Anzweiflung der Bildung der Baustoffziffer gleichkommt. Ich darf aber wohl anfügen, daß ich kürzlich im Schrifttum auch diese Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$, nur mit anderen Buchstaben, vorgefunden habe und zwar bei Marié, les dénivellations de la voie, S. 102. Allerdings hat Marié den naheliegenden weiteren Schritt, auf Grund dieses Ausdrucks eine Reihe der Baustoffe zu bilden, nicht getan.

---

[1]) Des Verfassers Dissertation: Stoßwirkungen an Tragerken und am Oberbau. Wiesbaden 1910.

[2]) Es möchte damit übrigens Reuleaux das Erstlingsrecht egenüber Redtenbacher nicht abgesprochen werden. Für rartige Zeitforschungen fehlen mir die Grundlagen: das ir nicht zugängliche Werk von Reuleaux, „Konstruktion und erechnung der wichtigsten Federn", erschienen 1857. Auch eiß ich nicht, wann Redtenbacher die Sache erstmals achte. Vielleicht geht die Erstaufstellung dieses Spanngsquotienten noch weiter zurück.

[3]) Nicht allein für die Beurteilung der Eisenbahnquerschwelle ist die Größe des Arbeitsvermögens, auf die Einheit des Gewichtes bezogen, von besonderer Bedeutung. Hierzu spricht sich Prof. Lynen im bayerischen Industrie- und Gewerbeblatt 1916 S. 344 in seiner Abhandlung über Baustoffe der neuzeitlichen Fahrzeuge folgendermaßen aus: Die Angabe dieses Arbeitsvermögens ist gerade bei Fahrzeugen von Wichtigkeit, weil wegen der Erschütterungen und der unvermeidlichen Stöße, denen die Fahrzeuge ausgesetzt sind, der Baustoff der geeignetere ist, der — bei gleichem Arbeitsaufwand bis zum Bruch — das kleinere Gewicht, also auch die kleinere Masse hat, somit bei plötzlichen Geschwindigkeitsänderungen die kleinere Stoßwirkung veranlaßt. Die Bauteile der Fahrzeuge sollen nicht allein Stoßwirkungen gut auffangen können, sie sollen auch selbst möglichst wenig Anlaß zu Stößen geben.

An anderer Stelle[4]) habe ich ausgeführt, daß für alle Belastungen durch Stoßdrücke eine Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$ bei gleichen Körpergewichten bzw. ein Spannungsquotient $\frac{E}{T^2}$ bei gleichen Körperinhalten, daneben aber eine Verbrauchsziffer maßgebend ist, welche sich als Produkt zweier Faktoren, des vom Belastungsfall abhängigen Faktors $\delta = a\,b^2\,\varepsilon$ und des von der Querschnittsform abhängigen Faktors $\frac{Fe}{W}$ darstellt. Da sich das Bedürfnis für eine kurze Bezeichnungsweise dieser Faktoren nicht von der Hand wird weisen lassen, möchte ich für $a\,b^2\,\varepsilon$ die Bezeichnung „Belastungsfallziffer" und für $\frac{Fe}{W}$ die Bezeichnung „Querschnittsziffer" vorschlagen. Wie die Baustoffziffer alle auf die Baustoffeigenschaften bezüglichen Werte zu einem für Reihenbildung der Baustoffe geeigneten Ausdruck vereinigt, so stellt die „Belastungsfallziffer" alle die Werte zusammen, die auf die Natur des Belastungsfalles Bezug haben und eine Reihenbildung der Belastungsfälle ermöglichen[5]). Desgleichen ergibt die „Querschnittsziffer" auf Grund der Querschnittsmaße eine Reihenbildung nach der Güte der Baustoffverteilung in den verschiedenen Querschnitten.

Für den verwickelten Belastungsfall der Querschwelle eine Belastungsfallziffer aufzustellen, würde sehr schwer sein. Glücklicherweise scheidet diese Aufgabe beim Vergleich der Holz- und Eisenschwelle aus. Der Belastungsfall ist naheliegenderweise, jedenfalls mit größter Annäherung, bei beiden gleich. Es bleibt also noch die Querschnitts- und die Baustoffziffer übrig. Wenn die Aufgabe vorliegt, die Holz- und Eisenschwelle lediglich auf Grund ihres Baustoffes zu vergleichen, dann muß selbstverständlich dem Vergleich etwa die gleiche Querschnittsziffer zu Grunde gelegt werden, das heißt, es darf der natürlichen Rechteckform der Holzschwelle mit ihrer Querschnittsziffer 3 nicht etwa eine Normal I-trägerform mit der Querschnittsziffer 1,55 bis 1,65 oder gar die noch günstigere Differdingerträgerform mit 1,35 bis 1,50 gegenübergestellt werden. Es darf bei einem gerechten Vergleich nicht dem einen Baustoff ein Vorteil in der Form gegeben werden, der dem anderen vorenthalten ist. Es muß also der Rechteckform etwa wieder eine Rechteckform gegenübergestellt werden. Jetzt mag es klar werden, warum die wissenschaftlich einwandfreie und auch der Prüfung vom Erfahrungsstandpunkte vollkommen gewachsene Baustoffziffer bei Gewichtsgleichheit den Baustoff Holz in seiner Anwendung gegenüber Stoßdrücken günstiger einschätzt als Flußeisen. Wenn diese Grundlagen des Begriffes der Baustoffziffer, vor allem die Bedingung gleicher Körpergewichte, übersehen werden, dann mag man allerdings mit Waas vom reinen Gefühlsstandpunkt dazu kommen, daß eine Formel, die das Holz höherstellt als das neuzeitliche Flußeisen, einfach falsch sein muß. Gerade das, was Waas zuungunsten des nassen Föhrenholzes und zugunsten des Flußeisens anführt, daß das letztere einen 2000 mal größeren Elastizitätsmodul E besitzt, hebt ja das Holz hervor und bewirkt, daß das Holz ein verhältnismäßig großes Arbeitsvermögen besitzt. Ein Baustoff mit geringem Elastizitätsmodul und großer Festigkeit besitzt großes Brucharbeitsvermögen. Je größer die Brucharbeit, desto größer die Zähigkeit. Waas hat die Bedeutung eines hohen Elastizitätsmoduls — er gebraucht dafür das vielleicht irreführende Wort „Elastizitätsmaß" — verkannt. Hoher Elastizitätsmodul ist vom Standpunkt der Stoßdrücke gar nicht erwünscht, bedeutet vielmehr geringe Nachgiebigkeit.[6])

Das spezifische Gewicht, das Waas in den Nenner setzen möchte, hat einen Einfluß nicht nur auf die Baustoffziffer, sondern zugleich maßgebende Bedeutung für die Ausmaße der zum Vergleich beizuziehenden Körperinhalte. Wenn bei E = 20 600 bzw. 10 kg/qmm, T = 24 bzw. 0,15 kg/qmm für Flußeisen und nasses Föhrenholz allerdings das erstere E 2060 mal und das erstere T 160 mal größer ist als das letztere, so wird anderseits bei spezifischem Gewicht $\gamma = 7,8$ bzw. 0,6 auch ein 13 mal größerer Körperinhalt beim nassen Föhrenholz zum Vergleich beigezogen. Wenn diese Ergebnisse in Form der Baustoffziffer zusammengestellt werden, so wird $\frac{2060 \times 13}{160^2} = 1,046$ gegenüber 1,0, was zu beweisen war; denn tatsächlich ist die in dieser Ztg. 1916 S. 1034 f. angegebene Baustoffziffer für nasses Föhrenholz 267 und für Flußeisen 279, also 1,046 mal größer. Ich möchte hier ausdrücklich bemerken, daß ich den Vergleich gerade zwischen nassem Föhrenholz und Flußeisen nur deshalb herausgegriffen habe, um Waas zu folgen. Tatsächlich ist die Zusammenstellung der für nasses Föhrenholz angegebenen Werte E, T und γ nicht ganz einwandfrei. Ich habe in dieser Ztg. 1916 S. 1035 auf diese Verhältnisse ausdrücklich hingewiesen und die Zahlenergebnisse nicht weiter verwendet, als um ganz allgemein, auch nach gegebenen neuen Gesichtspunkten, die Überlegenheit des Holzes bei Verarbeitung von Stoßdrücken nachzuweisen.

Auch bei Vergleich von Holzarten unter sich hat die Verschiedenheit des spezifischen Gewichtes einen, wenn auch natürlich viel bescheideneren Einfluß auf die zum Vergleich beizuziehenden Baustoffausmaße. Jedoch nicht darauf allein mag die Waas nicht befriedigende Einschätzung der Holzarten beruhen, sondern noch auf einem anderen Umstand. Wenn irgendwelche Nachschlagebücher wie die Hütte u. ä. zur Hand genommen werden, so findet man in den Angaben für E und T für die verschiedenen Holzarten, ganz besonders aber in den Angaben der spezifischen Gewichte, große Verschiedenheiten und Spielräume. Es liegt begreiflicherweise in der Natur des Holzes, daß es nicht entfernt denselben Grad der Gleichmäßigkeit seiner Eigenschaften einhält, wie z. B. neuzeitliches Flußeisen. Ich habe nie unterlassen, auf diese Verhältnisse wie darauf, daß bei Holz noch sonstige Eigenschaften mitspielen, hinzuweisen.[7]) Bezeichnend für die hier gegebene Unsicherheit mag es ja auch sein, daß in unseren Nachschlagebüchern Festigkeitswerte des Holzes senkrecht zur Faser bisher überhaupt fehlten.

Diese unverhältnismäßigen Spielräume mögen es erklärlich machen, daß der Vergleich der Holzsorten unter sich einen ziemlichen Grad von Unsicherheit aufweist, nicht etwa deshalb, weil für Holz die Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$ nicht gilt, sondern weil Zahlenangaben für Festigkeitswerte und Gewicht schwanken. Ich habe die Werte seinerzeit aus zugänglichen Quellen ohne Nebenabsicht nach bestem Wissen zusammengestellt, aber ich bin mir der Unsicherheit dieser Werte selbst wohlbewußt und möchte mich nicht zu sehr ins Zeug legen, wenn jemand unter Verkennung der Verhältnisse zu scharf ins Gericht gehen wollte. Vielleicht gelingt es Waas dadurch, daß er die Werte in den gegebenen Zwischenräumen spielen läßt, die Reihenbildung der Hölzer so zustande zu bringen, wie sie seiner Ansicht entspricht. Der Hauptzweck der Erörterung ist ja, Eisen und Holz im allgemeinen einander gegenüberzustellen. Hierbei spielen die geschilderten Unsicherheiten eine mehr untergeordnete Rolle.

Daß die Eisenschwelle bei ihren derzeit üblichen Trog-, Hut-, Trapezformen den kraft der Bildsamkeit des Eisens erreichbaren Vorteil, die geringere Baustoffziffer durch eine günstigere Querschnittziffer teilweise wett zu machen, nicht ausnützt, darauf habe ich anderen Ortes wiederholt hingewiesen. Indem ich in diesem Punkte wie auch darin, daß im Oberbauwesen der Mangel an Versuchen lebhaft zu beklagen ist, Waas zustimme, möchte ich diese Erwiderung beschließen.

Nürnberg. Dr.-Ing. Saller.

[4]) Des Verfassers Dissertation S. 69.

[5]) Desgl. Seite 10 f. Reihe δ.

[6]) Über die Bedeutung eines kleinen Elastizitätsmoduls gegenüber Stoßdrücken siehe z. B. Reuleaux Abriß für Festigkeitslehre 5. Aufl. S. 110 ff.

[7]) Siehe des Verfassers Dissertation S. 53, Ztg. des Vereins d. E.-V. 1911 S. 1146 f.

Der Staatshaushaltsplan der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.

(Fortsetzung aus Nr. 23.)

Die Beratung wurde am 12. d. M. fortgesetzt. Der nationalliberale Abg. Macco bezeichnete das Betriebsjahr 1915 als einen Glanzpunkt der preußischen Eisenbahnverwaltung. Der Etat 1917 scheine zu optimistisch aufgestellt. Er ging dann auf Einzelheiten ein, erinnerte an die großen Aufgaben der Eisenbahnen nach dem Kriege, denen die Tarife gerecht werden müßten. Es sei bei der beabsichtigten Erhöhung große Vorsicht am Platze, da von unserer Gesamtausfuhr von 10 Milliarden etwa 4,7 ins feindliche Ausland, von unserer Gesamteinfuhr von 10,7 Milliarden 5 aus feindlichen Ländern kommen. Redner schloß mit einem Dank an den Minister für das trotz aller Schwierigkeiten mit dem geringen Personal von der Eisenbahn Geleistete.

Nach weiteren eingehenden Ausführungen des Abg. Oeser (fortschrittl. Volkspartei) nahm dann Staatsminister von Breitenbach das Wort. Er dankte zunächst den Vorrednern für die seiner Verwaltung gezollte Anerkennung, teilte mit, daß sich in den Verkehrsstörungen jetzt eine Besserung zeige, bedauerte die Störungen des Wasserverkehrs durch die lange Frostzeit des laufenden Jahres und wandte sich dann zu den Äußerungen des Abg. Oeser. „Er hat auf die Verhandlungen vom Sonnabend vergangener Woche und auf meine Darlegungen zurückgegriffen, die sich gegen die Behauptung richteten, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung eine schädliche Geschäftspolitik mit den weitgreifenden Rückwirkungen auf unsere Leistungen treibe. Er ist insbesondere auf die Lieferungen der Lokomotiv- und Wagenbauanstalten und die eigenartigen Formen der Vergebung eingegangen, zu denen wir genötigt sind, da wir Syndikaten gegenüberstehen. Ich habe bereits am Sonnabend ausgeführt, daß in der Tat in dieser Art der Vergebung von Lieferungen — die Gegenstände, die ich am letzten Sonnabend kennzeichnete, sind Massenbedarfsartikel, die nach den heutigen Preisen etwa jährlich eine Milliarde darstellen — gewisse innere Bedenken liegen, und ich habe gerade aus Anlaß der letzten Vorgänge eine Prüfung der Frage veranlaßt, wie wir in Zukunft — selbstverständlich erst nach dem geschlossenen Frieden — diesen Anständen in etwas begegnen können. Ich bin mir klar darüber, daß bei Syndikatsbildungen, wie sie das Kohlensyndikat, auch die Oberschlesische Händlerkonvention, der Stahlwerksverband darstellen, das Vergebungsverfahren nicht zu ändern ist. Da werden wir durch öffentliche Ausschreibung nichts erreichen können, auch nichts durch engere Ausschreibung; es wird eben in gleicher Weise weiter verhandelt werden müssen, wie es bisher geschehen ist. Aber sehr wohl würde man erwägen können, ob man so bedeutende Lieferungen, wie die mehrere hundert Millionen Mark ausmachenden Lieferungen von Lokomotiven und Wagen, nicht doch im Wege öffentlicher Ausschreibung vergibt. Wir haben diesen Weg bisher nicht beschritten, ganz überwiegend unter dem Gesichtspunkte, diese bedeutsame Industrie zu schützen, völlig frei von fiskalischen Gesichtspunkten, um zu verhüten, daß sich eine unheilvolle Konkurrenz mit starker Preistreiberei entwickelt. Wenn mir jetzt der Vorwurf gemacht wird, daß sich aus diesem Verfahren ein unzulässiger Preisdruck entwickle, dann muß in der Tat erwogen werden, ob wir nicht ein anderes Verfahren einschlagen. Würden wir öffentlich ausschreiben, so ist es möglich, daß sich diejenigen Lokomotiv- und Wagenbauanstalten, die heute nicht dem größeren Ringe angehören — es sind etwa nur 60 bis 65 % für beide Industrien syndiziert —, sämtlich zusammenschließen. Aber es werden dann, wie das Herr Abg. Oeser auch voraussetzte, neue Industrien entstehen, die mit den alten in Konkurrenz treten. Man könnte auch erwägen, ob es nicht zweckmäßig wäre, daß der Staat selbst baut oder vielmehr auf Staatskosten Wagenbau- und Lokomotivbauanstalten schafft, diese aber nicht selbst betreibt, sondern sie durch Dritte rein kaufmännisch verwalten läßt. Dann würde der Staat den Vorteil haben, daß er genau über die Selbstkosten informiert ist, deren Feststellung bei der heutigen Form der Vergebung Schwierigkeiten verursacht. Das sind Erwägungen. Ich bin heute nicht in der Lage, mich darüber auszusprechen, daß der eine oder der andere dieser Wege beschritten werden wird. Ich muß aber angesichts der Vorgänge und der schweren, gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhobenen Vorwürfe doch erwägen, ob nicht auf einem anderen Wege diese bedeutsamen Lieferungen demnächst nach Friedensschluß zu vergeben sein werden."

„In gleichem Zusammenhange hat der Abg. Oeser auf einen Vorgang hingewiesen, der sich schon im August 1914 zugetragen hat, der aber ständig Anlaß bietet, der Staatseisenbahnverwaltung Kurzsichtigkeit vorzuwerfen. Es handelt sich um ein Schreiben, das die Vergebungsbehörde der Staatseisenbahnverwaltung, das Zentralamt, am 25. August 1914 — ich bitte, den Termin zu merken — an die Lokomotiv- und Wagenbauanstalten gerichtet hat, unter Hinweis darauf, daß die Unsicherheit der zukünftigen Lage nicht übersehen lasse, in welchem Umfange die Staatsbahnen mit Aufträgen für das nächste Jahr herauskommen werden, daß es infolgedessen im Interesse einer gleichmäßigen Beschäftigung der bei den Werken noch vorhandenen Arbeiterschaft nützlich wäre, wenn sie die in Auftrag gegebenen und in Arbeit befindlichen Lieferungen nicht beeilten und sich nicht an die Liefertermine bänden. Das geschah in den ersten Tagen des Krieges, also zu einer Zeit, in der sich weder die Entwicklung des Krieges, noch die der Wirtschaftsverhältnisse überblicken ließ. Die Auffassungen wechselten rasch. Ich erinnere an die bald folgende Zeit, als wir alle — die Königliche Staatsregierung und, ich glaube, die meisten, die sich mit geschäftlichen Dingen befassen — der Auffassung waren, daß zunächst Arbeitslosigkeit eintreten würde. Wir haben damals im Staatsministerium die Notverordnung über ein beschleunigtes Enteignungsverfahren beschlossen zur Verhinderung der Arbeitslosigkeit und Beschäftigung von Kriegsgefangenen. Wie haben sich die Zeiten geändert! Welche Auffassungen bestehen heute!"

„Als jenes Schreiben des Zentralamts bekannt wurde, war die in Frage kommende Industrie erregt und unwillig und wendete sich sofort an mich durch Vermittlung des Herrn Abgeordneten Dr. Beumer und des Herrn Abgeordneten Dr. Hirsch. Das geschah in den ersten Tagen des September 1914. Ich habe den Herren mitgeteilt, daß es keinesfalls die Absicht wäre, die Industrie zu beunruhigen, und wenn die Industrie für 1915 reichliche Arbeit erwarte und voraussetze, würde sie mit umfangreichen Aufträgen bedacht werden. Herr Dr. Beumer hat mir bereits am 18. September 1914 dieses Schreiben mit Dank bestätigt und mitgeteilt, daß völlige Beruhigung eingetreten ist. Ich darf daher feststellen, daß dieser Vorgang nicht einmal zwei Wochen lang Beunruhigung gebracht haben kann. In den ersten Monaten des Krieges waren auch die größten Werke gar nicht in der Lage, voll zu liefern, da ihre Arbeiterschaft stark vermindert war und Baustoffe fehlten. Ihre volle Leistungsfähigkeit haben sie erst wieder 1915 erreicht und haben in diesem Jahre alles, was durch die eben erwähnten Umstände im Jahre 1914 versäumt war, nicht durch Schuld der Verwaltung, voll nachgeholt. Sie haben, wie ich neulich mitteilen konnte, auf dem Gebiete des Lokomotivbaues Rekordleistungen erreicht. Aber dieser Vorgang wird dauernd ausgenutzt. Er bildet zu meinem lebhaften Bedauern auch den Inhalt eines Rundschreibens, das führende Lokomotivfabriken noch in der letzten Zeit verschickt haben, offenbar, um darzutun, daß der Eisenbahnminister ein rückständiger Mann wäre. Ich hoffe nunmehr, durch diese Feststellungen mit diesen Gerüchten und diesem Treiben — anders kann ich es nicht bezeichnen — aufgeräumt zu haben."

„Der Herr Abgeordnete Oeser gab der Sorge Ausdruck, daß, wie er sich ausdrückte, eine zu starke Auspowerung der Eisenbahnverwaltung durch die Heeresverwaltung infolge Wegnahme wertvoller Arbeitskräfte, unserer Handwerker aus den Hauptwerkstätten und den Betriebswerkstätten erfolgt sei. Das kann ich nicht bestätigen. Die Heeresverwaltung hat in allen diesen Fällen selbst unter dem stärksten Zwang gestanden. Man muß sich die Entwicklung des Krieges, das gewaltige Fortschreiten in gewissen Zeitabschnitten vergegenwärtigen und sich die außerordentlichen Aufgaben der Feldeisenbahnverwaltung vor Augen halten, um sich darüber klar zu sein, daß sie zur Bestreitung dieser Aufgaben draußen einer sehr großen Anzahl von Beamten und Arbeitskräften aller Art und gerade von technisch vorgebildeten Angestellten bedurfte. Ich darf ferner feststellen, daß die Heeresverwaltung in dem Augenblick, da hier im Inlande große Schwierigkeiten erkennbar wurden, vom Herbst v. J. ab bemüht gewesen ist, uns Personal zurückzugeben, das gerade diesem besonderen Zwecke entsprach, und daß dies Personal heute fast vollzählig in den Werkstätten der preußischen Staatseisenbahn eingetroffen ist."

„M. H., ich darf mich nun einigen Ausführungen zuwenden, die der Herr Abgeordnete Dr. Schmedding am letzten Sonnabend vorbrachte, indem er meines Erachtens mit vollem Recht — das ist ja auch von den anderen Herren Vorrednern geschehen — die großen Mängel in der Bedienung des Personenverkehrs, wie sie heute bestehen, kennzeichnete. Die Beschwerden der Reisenden sind meines Erachtens zum gro-

ßen Teil berechtigt. Sie sind aber sehr schwer zu beseitigen. Die Ordnung in den Zügen, wie wir sie in Friedenszeiten kennen, aufrechtzuerhalten, stößt auf fast unüberwindbare Schwierigkeiten, und wenn ein solcher Versuch gemacht wird, so kann man sicher sein, daß das Publikum in vielen Fällen, namentlich wenn es sich darum handelt, Heerespflichtige in die ihnen zustehenden Abteile zu verweisen, zugunsten dieser interveniert. Das macht es für das Personal — es ist im großen Umfange weibliches Personal — fast unmöglich, Ordnung zu halten. Trotzdem wird es versucht, und ich freue mich, festzustellen, daß in letzter Zeit eine Besserung eingetreten ist. Ob sie vorhalten wird, vermag ich nicht zu gewährleisten. Aber die Verwaltung wird dieser Frage dauernd ihre Aufmerksamkeit zuwenden und muß es um so mehr, als ja die Zahl der Züge, wie Sie zu Ihrem Leidwesen festgestellt haben werden, im Laufe der letzten Wochen sehr erheblich herabgemindert worden ist. Freilich hat die Zugzahl angesichts des zunehmenden Verkehrs wieder eine Vermehrung erfahren. Auch die Mißstände bei der Benutzung der Schlafwagen gebe ich zu. Auch sie sind nicht leicht zu beseitigen. Wir haben uns aber entschlossen, ganz jüngst eine Maßnahme zu treffen, die jedenfalls darauf abzielt, den Passagieren zweiter Klasse mehr Raum im Schlafwagen zuzuweisen. Wir haben die Zahl der Abteile erster Klasse fest begrenzt und haben die Benutzung der Abteile der ersten Klasse dadurch erschwert, daß wir den Fahrgästen erster Klasse zumuten, zwei Schlafkarten zweiter Klasse zu lösen. Im Verkehr mit Rheinland und Westfalen ist auf Wunsch der Heeresverwaltung eine weitere bedeutende Erleichterung geschaffen worden. Angesichts der zahllosen Konferenzen, die in Berlin beschickt werden müssen, ist gewünscht worden, daß diese Konferenzen an bestimmten Tagen der Woche stattfinden, und wir haben uns bereit gefunden, an diesen Tagen Schlafwagenzüge zu fahren.“

„Herr Abg. Schmedding hat dann noch Beschwerde geführt über einen Vorgang, der sich in der Provinz Posen zugetragen haben soll: es handelt sich um die Ansiedlung deutscher Eisenbahnarbeiter in der Ostmark. Der Zweck dieser Ansiedlung ist, deutsche Arbeiter in den gemischtsprachigen Landesteilen für den Eisenbahndienst zu gewinnen und festzuhalten. Für diesen Zweck steht ein etatsmäßiger Fonds zur Verfügung. Nun ist neulich behauptet worden, eine Eisenbahndienststelle habe bekanntgegeben, daß diese Ansiedlung auf evangelische Arbeiter zu beschränken wäre. Nach vorläufigen Feststellungen trifft dies nicht zu. Eine solche Bestimmung scheint von keiner maßgebenden Stelle erlassen zu sein, weder von der zuständigen Eisenbahndirektion noch von den beiden Betriebsämtern, die in Frage kommen könnten. Ich muß also zunächst diesen Vorgang in Abrede stellen. Es wäre möglich, daß eine Differenzierung dann stattgefunden habe, wenn in dem Kreise — es handelt sich nur um ländliche Orte und ländliche Gegenden — für deutsche katholische Seelsorge nicht gesorgt war.“

„Ich darf mich dann den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Macco zuwenden. Er bemängelte die Etatsaufstellung. Ich habe mich am Sonnabend über die Mängel der Etatsaufstellung verbreitet und kann heute hinzufügen: es ist mir nach der Belehrung, die ich in den letzten Monaten empfangen habe, zweifelhaft, ob ich meinerseits noch einmal empfehlen soll, einen Etat nach der Wirklichkeit aufzubauen. Ich habe, wie ich schon neulich ausführte, nur Wert darauf gelegt, daß es geschah, um gerade auf dem Gebiete der Personaletats eine starke und wesentliche Förderung eintreten zu lassen, die vielleicht aber auch ohne dies möglich gewesen wäre. Ich meine, aus dem Umstande, daß unsere Ansätze sich weder in Einnahme noch in Ausgabe tatsächlich verwirklichen werden, darf man Vorwürfe nicht erheben, zumal das hohe Haus selbst uns die Aufstellung eines Etats auf der Grundlage der Wirklichkeit des Vorjahres dringend ans Herz gelegt hat. Aber in einem Irrtum befindet sich der Herr Abgeordnete Macco. Er meinte, es wäre ganz zweifellos, daß der Personenverkehr den Anschlag nicht erfüllen werde, aber daß der Güterverkehr das veranschlagte Ergebnis sehr erheblich übersteigen würde. Es ist mir zweifelhaft, ob das eine oder ob das andere eintreten wird. Es haben sich in der Zwischenzeit so eigenartige Vorgänge auf dem gesamten Gebiete der preußischen Staatseisenbahn vollzogen, daß ich die größten Zweifel hege, ob die Ansätze im Güterverkehr auch nur annähernd erreicht werden. Und zwar erklärt sich dies dadurch, daß wir heute aufs äußerste bemüht sind, Kreuz- und Quertransporte im Güterverkehr zu vermeiden, und weiter bestrebt sind, die Wasserstraßen in einem Umfange für den Verkehr, den die Staatseisenbahnen im Frieden bedienen, heranzuziehen, wie wir es selbst niemals geahnt haben; der Erfolg ist auf diesem Gebiete nur zu erreichen durch unmittelbaren starken Zwang. Aber, meine Herren, wenn mit diesen Unsicherheiten zu rechnen ist, wird man auch dem Finanzminister nicht den geringsten Vorwurf machen dürfen, daß er vor Beginn des laufenden Etatsjahres mit einer Steuervorlage an das Haus herangetreten ist. Ich habe auch niemals gesagt, wie der Abgeordnete Dr. Macco meinte, daß wir mit steigenden Einnahmen für die Zukunft nicht zu rechnen hätten. Ich wüßte nicht, bei welcher Gelegenheit dieses geschehen wäre. Ich bin anderer Auffassung; ich bin der Meinung, daß wir nach dem Kriege mit stark steigenden Einnahmen zu rechnen haben werden. Ich würde nur wünschen, daß wir dann auch in der Lage sind, mit unserem Betriebspark dem Verkehr zu entsprechen, der uns zugemutet werden wird. Aber ich bin ebenso der Meinung, daß wir nach dem Kriege auch mit ungeheuren Mehrausgaben zu rechnen haben werden, so daß im Endergebnis weniger herauskommen kann als vor dem Kriege.“

„Der Abgeordnete Macco hat eine Reihe von Unvollkommenheiten und Schwächen der Staatseisenbahnen, ohne Schärfe, wie ich anerkenne, gekennzeichnet und hat mir zugerufen: frischer Wind! Bei anderer Gelegenheit hat man mir zugerufen: mehr Dampf, Herr Minister! Ich habe gegen diese Erinnerung durchaus nichts einzuwenden, weil ich davon durchdrungen bin, daß wir nach dem Kriege nur mit dem frischesten Winde vorwärts kommen werden. Aber nach dem Kriege wird eins eintreten: um all der Schwierigkeiten Herr zu werden, die wir dann gewärtigen müssen, wird geradezu ein Konkurrenzrennen um den technischen Fortschritt eintreten müssen. Nur durch technische Fortschritte werden wir in der Lage sein, einen großen Teil der Mehrausgaben, die uns erwachsen, auszugleichen, und da hoffe ich, daß die preußischen Eisenbahnen im Zusammengehen mit den deutschen Eisenbahnen und denjenigen des uns verbündeten Österreich-Ungarns sehr Erhebliches erreichen werden. Der Beginn ist gemacht worden mit der nunmehr wohl feststehenden Einführung der Güterzugeinheitsverbundbremse. Wir haben den gewaltig langen Namen umgewandelt in Kunze-Knorr-Bremse. Die Knorr-Gesellschaft ist die erste Erfinderin, aber einer meiner Referenten im Ministerium, Geheimer Oberbaurat Kunze, ist derjenige, der diese Erfindung praktisch ausgestaltet hat zu einer brauchbaren Betriebsbremse, die, wie ich im Ausschuß mitteilen konnte, geradezu Staunenswertes leistet auch bei schärfstem Gefälle.“

(Schluß folgt.)

Warum man die deutsche Kriegsanleihe zeichnet.

Die Gründe sind verschieden. Man zeichnet: aus dem natürlichen Gefühl heraus, daß es einfache Bürgerpflicht ist, die Mittel für den Schutz der Grenzen in geldwirtschaftlich richtigster Form aufzubringen; — weil die Krieger Anspruch darauf haben, daß die Zurückgebliebenen wenigstens wirtschaftliche Leistungen vollbringen, wenn sie mit ihrer Person nicht an der Verteidigung des Vaterlandes teilnehmen können; — weil die Nichtkämpfer ihre eigene Person, ihr eigenes Vermögen, ihr Haus, ihre Felder, ihre Hypotheken, Effektenanlagen, ihr Geschäft, kurz, ihre wirtschaftliche Existenz und das eigene wie das Leben ihrer Angehörigen am besten schützen, wenn sie der Streitmacht die nötigen Geldmittel (auf die geldwirtschaftlich gesundeste Weise) verschaffen helfen; — weil im Ausland die trügerische Hoffnung restlos zerstört werden muß, daß das Wollen und Können in Deutschland irgendwann erlahmen werde; — weil es innere Befriedigung gewährt, für die Leistungen unserer herrlichen Armee und Flotte Dank und Gruß zu senden; — weil man sich vorahnend über den Jubel freut, den Kraft und Einsicht der Zurückgebliebenen in den Reihen der kämpfenden Brüder wieder auslösen werden; — weil eine besser und höher verzinsliche Anlage bei gleicher unbedingter Sicherheit nicht zu finden ist; — weil es sich um eine Anlage von Spargeldern handelt, die man jederzeit wieder flüssig machen kann; — weil es mit den wirtschaftlichen Kräften der Gegner zu Ende geht und die Entscheidung zu unseren Gunsten also nicht mehr lange auf sich warten lassen kann; — zum andern, weil, wenn dem Einsatz aller Waffen (U-Boote!) der Einsatz aller Geldmittel entspricht, die Entscheidung erzwungen wird; — um gern und freudig dem einfachsten vaterländischen Gefühle zu folgen; — um nicht beschämt zu sein, wenn das Gespräch auf Beteiligung und Nichtbeteiligung kommt; — der L a n d w i r t, weil Besitz und Arbeit unter einem siegreichen Deutschland am meisten gesegnet sind; — der A r b e i t e r, weil auch seine Le-

sbedingungen aufs engste sich mit dem Wohlergehen des erlandes verknüpfen; — der Industrielle, der des utzes der Heimat und zufriedener Arbeiter bedarf; — Rentner, der seine Einkommensquellen vom sieghen Vaterland beschirmt haben will; — das Alter, das Ende seiner Tage sein Lebenswerk nicht bedroht sehen mag; — die Jugend, aus dem vorwärtsstrebenden Drange zu allem, was groß und edel ist; — sie alle, nun, weil sie eben Herz und Verstand zugleich haben.

Wegen der näheren Bedingungen zur Zeichnung auf die 6. Kriegsanleihe verweisen wir wiederholt auf die Anzeige auf der zweiten Umschlagseite der Nr. 21 dieser Zeitung.

Nachrichten.

Deutschland.

Zinsscheine der Kriegsanleihen als Zahlungsmittel. Wie „Nordd. Allg. Ztg.“ mitteilt, werden versuchsweise demist auch die Eisenbahnkassen der preußisch-hessischen tsbahnen die Zinsscheine der Reichskriegsanleihen in lung nehmen und in kleineren Mengen, soweit möglich, n bar umtauschen. Es soll dadurch namentlich auf dem hen Lande bessere Gelegenheit für die Einlösung von neren Zinsscheinen geschaffen und damit die Zeichnung Kriegsanleihen erleichtert werden. Es muß jedoch vorlten bleiben, die Annahme der Zinsscheine für bestimmte den oder für bestimmte Schalter, bei denen durch die ösung das Abfertigungsgeschäft gestört werden würde, uschließen.

Keine Vorausbestellung ganzer Eisenbahnabteile. Nach Deutschen Eisenbahn-Personentarife sind den Reisenden e Abteile auf Verlangen gegen den tarifmäßigen Preis Verfügung zu stellen, wenn keine Rücksichten des Bees oder des Verkehrs entgegenstehen. Der preußische nbahnminister hat sich veranlaßt gesehen, die Eisendirektionen darauf hinzuweisen, daß bei der gegenigen Betriebslage diese Voraussetzung regelmäßig nicht ben ist. Nachdem infolge des Kriegsbetriebes der dem tlichen Personenverkehr dienende Fahrplan sehr erche Einschränkungen habe erfahren müssen, erheische allgemeine Verkehrsinteresse, daß die in den Zügen andenen Sitzplätze in weitgehendstem Maße von den enden tatsächlich benützt werden könnten. Anträge auf usbestellung ganzer oder halber Abteile seien daher dsätzlich abzulehnen; nur in besonderen Ausnahmen, wenn ein öffentliches Interesse hierfür vorliege, sei Freihaltung auf Grund einer besonderen Ermächtigung Eisenbahndirektion statthaft.

Allgemeine Erhöhung der Löhne der Eisenbahnarbeiter. „Eisenbahn“ schreibt hierzu: Wie den Arbeiteraussen bereits bekannt gegeben worden ist, hat der Herr ter am 8. v. M. im Haushaltsausschuß des Abgeordnetens erklärt, daß die Grundlöhne der Eisenbahnarbeiter vom ruar d. J. an allgemein eine Erhöhung erfahren werden. eine Vorstellung davon hat, wie eng die Lohnverhältdes großen Eisenbahnerheeres mit dem gesamten Wirttsleben verknüpft sind, wie sie sich in alle seine Verngen von den verwickelten Formen der Industriemittele an bis zu den einfacheren Bedingungen der ländlichen chaft verweben, wird beurteilen können, vor welche Aufsich die Eisenbahnverwaltung durch die Zusage des Ministers gestellt sah. Aber die Verwaltung scheut vor den größten Aufgaben nicht zurück, zumal wenn Wohlfahrt des Personals gilt. Die Aufgabe ist gelöst n und in einer Zeitspanne, deren Kürze der beste Befür das tatkräftige Handeln der Eisenbahnverwaltung em sozialen Gebiete ist.

dem Gedanken an eine allgemeine Lohnerhöhung wird ner vielleicht gemeint haben, daß sich dieses Ziel am hsten durch einen gleichmäßigen prozentualen Zuschlag n jetzigen Löhnen erreichen lasse. Einfach wäre diese g vielleicht gewesen, aber nicht gerecht. Denn ihre chter übersehen, daß sich die Wirtschafts- und Ververhältnisse seit Ausbruch des Krieges in einer Weise oben haben, der auch die neben dem Lohn gewährten ungszulagen noch lange nicht gerecht werden konnten. diesen Umständen würde ein einheitlicher Lohnzu-, der vielleicht für manche Orte und Dienstklassen ausht hätte, in anderen zahlreichen Fällen nicht genügt um für die Arbeiter erträgliche Lebensbedingungen affen. Was den einen befriedigte, würde den andern nmen. Das aber hätte das Ziel der Lohnmaßnahme, der allgemeinen Verbesserung der wirtschaftlichen der Arbeiter einen gerechten Ausgleich in ihren Einensverhältnissen zu schaffen, in das Gegenteil verkehrt. Verwaltung ist deshalb so vorgegangen, daß geprüft n ist, inwieweit für die einzelnen Orte und Dienstklassen ein Bedürfnis zur Verbesserung der Löhne besteht, und hat danach deren Erhöhung angeordnet. Jedenfalls aber werden alle Dienstorte und alle Dienstklassen bedacht und das ist die Hauptsache. Bei dieser durch die Verhältnisse gebotenen Regelung läßt sich die Wirkung der Lohnmaßnahme in ihren Einzelheiten nicht schildern. Was sie aber für die Arbeiterschaft bedeutet, ist daran zu erkennen, daß ihre Durchführung, wie wir hören, einen Mehraufwand von etwa 70 Millionen Mark für ein Jahr erfordern wird. Unsere Leser werden sich erinnern, daß der Jahresaufwand der seit dem 1. November v. J. gewährten laufenden Teuerungszulagen auf 60 Millionen Mark angenommen worden ist. Die jetzige Lohnerhöhung übertrifft also in ihrer geldlichen Auswirkung noch jene Teuerungsmaßnahme erheblich und wird in Verbindung mit ihr, wie wir hoffen, die Eisenbahnarbeiter für die nähere Zukunft der Sorge um die geregelte Weiterführung der Lebenshaltung entheben. Daß die Teuerungslohnzulagen unverändert weiter gezahlt werden sollen, geht schon aus unseren Ausführungen hervor. Wir möchten aber hierauf nochmals, um jeden Zweifel auszuschließen, hinweisen.

Wer noch etwa daran gezweifelt haben sollte, ob die durch die Presse verbreitete Zusage des Herrn Ministers den Tatsachen entspreche, wird nunmehr beruhigt sein. Die Lohnerhöhung kommt und wird vom 1. Februar d. J. an nachgezahlt. Bis aber das Geld in den Händen der Empfänger ist, wird immerhin noch eine Reihe von Tagen vergehen. Darum heißt es, sich noch ein wenig in Geduld fassen. Man bedenke, daß die Lohnverbesserung sich auf einen Kreis von mehr als 300 000 Arbeitern und 10 000 Dienststellen erstreckt, für die die neuen Löhne festgesetzt, die Mehrbeträge berechnet und zur Zahlung angewiesen werden müssen. Das stellt an die Arbeitskraft der beteiligten Beamten ganz gewaltige Anforderungen, die gerade jetzt um so mehr ins Gewicht fallen, wo mit aller Anspannung gearbeitet werden muß, um die der Eisenbahnverwaltung bei der Kriegsführung zugewiesenen großen Aufgaben zu lösen. Dazu kommt, daß die Beamtenschaft infolge der Abgaben an die Heeresverwaltung usw. ihrer Zahl nach erheblich vermindert ist. Aber die Schwierigkeiten werden überwunden werden und, wie wir hoffen, so bald, daß auch von dieser allgemeinen Lohnerhöhung das alte Wort gelten wird, „daß sie doppelt gegeben ward, weil sie schnell gegeben wurde“.

— **Frachtberechnung für Seifenersatzmittel.** Seifenersatzmittel (Wasch- und Reinigungsmittel) aus geformtem Ton und ähnlichen Stoffen tarifieren nach einem Beschluß der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen, der kürzlich bindende Kraft erlangt hat, nach der Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutklasse. Soweit die Seifenersatzmittel aus geformtem Ton bestehen, gelten sie insbesondere nicht als „Ton“ des Spezialtarifs III, da hierunter nur Ton als Rohstoff fällt, für Wasch- und Reinigungszwecke aufbereiteter Ton aber diese Eigenschaft verloren hat. Derartige Tonstücke sind vielmehr als im Tarif nicht genannte Tonwaren nach der Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutklasse abzufertigen. Dagegen fällt Tonpulver, das lediglich rohen, gemahlenen Ton darstellt, also nicht mit Chemikalien, Riechstoffen usw. versetzt ist, unter den Spezialtarif III (Stelle „Ton“), auch wenn es zu Wasch- und Reinigungszwecken dient. Ebenso tarifiert Bimsstein (natürlicher und künstlicher), auch gemahlen oder in bestimmte Formen gebracht, nach dem Spezialtarif III (Stelle „Bimsstein“); bei gemahlenem Bimsstein (Bimssteinpulver) schließt jedoch in gleicher Weise wie bei Tonpulver jede Beimengung anderer Stoffe (Chemikalien, Riechstoffe usw.) den Spezialtarif III aus.

— **Keine Sonderzüge zum Osterfest.** Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin werden in diesem Jahre keine Ostersonderzüge gefahren werden. Die Bekanntmachung hat folgenden Wortlaut: „Osterverkehr. Die Eisenbahnen dienen gegenwärtig in erster Linie der Kriegsführung. Zu Ostern werden für den Personenverkehr nur die fahrplanmäßigen Züge befördert. Reisende, die in diesen keinen Platz finden, müssen zurückbleiben. Für jeden, der nicht reisen muß, ist es vaterländische Pflicht.

hierauf zu verzichten.“ Es wäre im Interesse der Güter- und Lebensmittelversorgung nur zu wünschen, wenn diese Bekanntmachung nicht nur in weitesten Kreisen gelesen, sondern auch beherzigt würde. Nutzlose Reisen schädigen nicht nur die Mitreisenden, die in wichtigen Geschäften unterwegs sind, durch die Fortnahme von Platz, sondern sie belasten unnütz die Eisenbahnen, die ohnehin schon überreichlich durch den Güterverkehr in Anspruch genommen sind. Jedermann sollte sich daher nicht nur jetzt vor Ostern, sondern immer vor Antritt einer Reise fragen, ob der Zweck der Reise dem Ernst der Zeit gegenüber wichtig genug ist.

— **Zur Kohlenversorgung.** Wie der „Berl. Akt.“ meldet, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen an eine Reihe von Interessenten ein Rundschreiben folgenden Inhalts gerichtet: „Die Erfahrungen des zu Ende gehenden Winters haben gezeigt, daß trotz unserer wiederholten im Sommer an die verschiedenen Interessentenvertretungen gerichteten und auch in den Tageszeitungen bekanntgegebenen dringenden Aufforderungen doch nicht genügend Kohlenvorräte angesammelt worden sind, um eine sehr empfindliche Kohlenknappheit während des Winters zu vermeiden. Wie wir festgestellt haben, hat diese Weigerung in vielen Fällen darin ihren Grund gehabt, daß den einzelnen Werken nicht genügend Lagerplätze zur Lagerung von Kohlen zur Verfügung gestanden haben. Wenn wir auch nicht verkennen, daß die Schaffung von geeigneten Lagerplätzen mitunter Schwierigkeiten bereiten wird, so darf hierdurch unseres Erachtens doch nicht die Ansammlung genügender Kohlenvorräte im Sommer scheitern. Die mangels solcher Vorräte fast überall eingetretenen Schwierigkeiten fügen sowohl dem allgemeinen Volksinteresse als auch den einzelnen Unternehmungen bedeutend größere Nachteile zu, als durch die Aufwendung von Geld für geeignete Lagerplätze und die Lagerung der Kohlen entstehen. Wir halten es daher für unsere Pflicht, schon jetzt eindringlichst zur Schaffung von Lagerplätzen aufzufordern, damit bei Eintritt ungünstigerer Wagenbestände, wie wir sie für den Sommer erwarten, alsbald mit der Beschaffung von Kohlenvorräten vorgegangen werden kann. Sofern die Lagerplätze nicht in unmittelbarer Nähe der Kesselhäuser errichtet werden können, empfiehlt es sich ferner, für geeignete Transportvorrichtungen (z. B. Feldbahnen) zwischen Lagerplatz und Verbrauchsstellen zu sorgen. Wir ersuchen ergebenst, dieser Frage Ihre ernsteste Aufmerksamkeit zuzuwenden, an ihre Lösung alsbald heranzutreten, und uns von Ihrer Entschließung zu verständigen.“

— **Fahrpreisermäßigung auf den bayerischen Staatsbahnen zum Zwecke der Unterbringung von Kindern minderbemittelter Personen auf dem Lande.** Werden Kinder unbemittelter Personen von Behörden oder solchen Vereinigungen, die sich im Einverständnis mit einer staatlichen oder städtischen Behörde mit der Unterbringung von Stadtkindern aus minderbemittelten Familien auf dem Lande befassen, zum Zwecke der Kräftigung und Erholung und der Ermöglichung einer besseren Ernährung von der Stadt auf das Land gebracht, so wird ihnen und den zur Aufsicht beigegebenen Begleitern mit sofortiger Gültigkeit als vorübergehende Kriegsmaßnahme auf der Hin- und auf der Rückreise die nach der Ausführungsbestimmung C IV 1 C zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für Fahrten nach und von Ferienkolonien vorgesehene Fahrpreisermäßigung gewährt. Die Ausweise zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung sind von der absendenden Behörde oder Vereinigung auszufertigen und müssen mit deren Stempel versehen sein. Die von Vereinigungen ausgestellten Ausweise müssen außer dem Stempel der Vereinigung noch den einer staatlichen oder städtischen Behörde tragen und von dem Vorstande unterschrieben sein. — Für Ausflüge während des Aufenthaltes auf dem Lande wird keine Fahrpreisermäßigung gewährt.

— **Personalnachrichten.** Den bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Regierungsbaumeistern Lohmann, zurzeit in Kroßniewizy (Polen) und Ammermann in Monteningen ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen worden.

Die Geheimen Bauräte a. D. Homilius, vormals Abteilungsvorstand der Generaldirektion, und Klien, vormals Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, sind gestorben.

Bei den oldenburgischen Staatsbahnen ist der Baurat Buddeberg zum Mitgliede und der Regierungsbaumeister Langewand zum technischen Oberbeamten der Eisenbahndirektion ernannt worden.

Österreich.

— **Eine Beschwerde der Nordwestbahndirektion gegen Finanzministerium.** Der Verwaltungsgerichtshof verhand vor kurzem über eine bemerkenswerte Beschw der Finanzprokuratur namens der Nordwestbahndi tion gegen das k. k. Finanzministerium in e Fleischsteuerangelegenheit. Die Staatseisenbahnverwalt (Nordwestbahndirektion) besitzt in der Station Nimburg Personalküche, welche die Abgabe von Kaffee, Suppe Fleischspeisen zum Selbstkostenpreise, ja unter dem Sel kostenpreise bezweckt, um zu ermöglichen, daß die Bed steten die für den anstrengenden Dienst erforderliche N rung erhalten können, welche für sie sonst bei den ge wärtigen Marktverhältnissen unerschwinglich wäre. österreichischen Staatseisenbahnen stellen die erforderlic Räume, Beleuchtung und Heizung, das erforderliche In tar, Geschäftsführung und Bedienung unentgeltlich bei, so aus den Mitteln der Personalküchen nur die Lebensm selbst angeschafft werden; die Lebensmittel selbst wer frachtfrei befördert. Unter diesen Umständen könne, die Nordwestbahndirektion anführt, von einem auf Gew gerichteten Unternehmen keine Rede sein. Die Leitung Personalküche war trotzdem von der Finanzbehörde vers digt worden, daß sie von dem Fleischbezuge die Fleischst zu entrichten habe, wobei es ganz gleichgültig sei, ob bei Auskocherei ein Gewinn erzielt werde oder nicht. Der kurs der Nordwestbahndirektion wurde von der Finanzlan direktion in Prag abgewiesen, weil das gesamte Unterneh der Auskocherei unter Aufwendung eines eigenen Appar und ständig, außerdem in der Absicht auf die Erzielung e Gewinnes betrieben wird. Dieser Gewinn sei darin zu suc daß der durch die Verabreichung billigerer Mahlzeiten fü Eisenbahnangestellten angestrebte und auch erzielte Nu sich als ein Gewinn dieser Angestellten darstellt. Dem teren Rekurse wurde vom Finanzministerium keine Folge geben. Dagegen wurde die Beschwerde an den Verwaltu gerichtshof ergriffen; die angefochtene Entscheidung w als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

In der Begründung wurde unter anderem gesagt: Die schwerde bestreitet, daß es sich im gegebenen Falle um e gewerbsmäßigen Betrieb handelt. Der Gerichtshof muß di Anschauung beipflichten, denn zum Begriffe eines gew mäßigen Betriebes gehört es, daß der Unternehmer eine gesetzte Tätigkeit gegen Entgelt für dritte Personen entf aus welcher unmittelbar für ihn ein fortlaufender U nehmergewinn, dessen Erzielung beabsichtigt wird, entst kann. Davon kann jedoch nicht die Rede sein. denn Finanzverwaltung sagt selbst, „daß der angestrebte Nu für die Eisenbahnangestellten durch Verabreichung bill Mahlzeiten sich als ein Gewinn dieser Angestellten darst Es kommt nicht auf den Gewinn der Angestellten, son auf den der Nordwestbahn an. Denn die Eisenbahna stellten sind ja nicht mit der Nordwestbahn gleich. Da wesentlichste Erfordernis. nämlich der gewerbsmäßige, Gewinn gerichtete Betrieb der beschwerdeführenden N westbahn für die Vorschreibung der Fleischsteuer nicht liegt, mußte die Ministerialentscheidung als gesetzlich begründet aufgehoben werden.

Ungarn.

— **Einstellung von Verkehrsdiätaren unter 18 Jahren von Pensionisten.** Der § 5 des Gesetzartikels 1914 gibt Eisenbahnen die Befugnis, zur Besorgung besond Dienstleistungen junge Leute auch unter 18 Ja einzustellen. Diese Gesetzbestimmung bezweckt wohl die Beschäftigung im Unterbeamtenstand, doch ist es den jetzigen Personalverhältnissen notwendig gewo diese Aufnahmebestimmungen dahin abzuändern, daß n rierte Beamtenaspiranten unter 18 Jahren als Verkehrs linge eingestellt werden können. Durch diesen Erlaß d voraussichtlich dem Personalmangel abgeholfen we Dasselbe bezweckt auch der Aufruf der Staatsbahndire an die im Ruhestand befindlichen ehemaligen Angeste von denen die jüngeren und arbeitskräftigen aufge wurden, sich um Wiederaufnahme in den aktiven Dien bewerben.

— **Auflassung des durch die Eisenbahn- und Schiff beamten unterhaltenen Kriegsspitales.** Das in den Rä des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs eingeric Kriegsspital, welches bisher mit einem Fassungsraum

Betten im Betrieb stand, wird voraussichtlich demnächst :hlossen werden. Der Grund hierzu liegt in den Vergungsschwierigkeiten, denen eine private Unterhaltung her Militäreinrichtungen gegenwärtig begegnet.

Übrige europäische Länder.

Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Die ınahmen der schweizerischen Eisenbahı für das Jahr 1916 sind jetzt festgestellt worden. Ein gleich mit dem letzten Friedensjahr 1913 und den beiden gsjahren 1914 und 1915 gibt folgendes Bild:

ıahmen aus dem Personenverkehr:	1913	1914	1915	1916
	(Beträge in 1000 Fr.)			
desbahnen	85 021	72 134	56 117	63 021
spurbahnen	9 037	7 777	6 415	7 990
ıalspurbahnen	13 264	10 166	7 361	9 136
ıradbahnen	3 671	1 813	429	594
ßenbahnen	17 645	16 857	15 637	18 560
ahnen	2 278	1 616	1 068	1 314
Zusammen	130 916	110 363	87 027	100 615
% gegenüber dem Vorır	+6,2	—15,8	—21,2	+15,7
ıahmen aus dem Güterrkehr:	1913	1914	1915	1916
lesbahnen	119 506	103 034	110 922	117 728
spurbahnen	8 001	7 952	9 028	9 822
ıalspurbahnen	8 363	6 806	6 469	7 664
ıradbahnen	341	230	151	204
ßenbahnen	421	388	397	496
ahnen	412	343	265	327
Zusammen	137 044	118 753	127 232	136 241
gegenüber dem Vorıre	+1,8	—13,4	+7,1	+7,1
amte Verkehrs-Einhmen:	1913	1914	1915	1916
lesbahnen	204 527	175 168	167 045	180 749
spurbahnen	17 038	15 729	15 437	17 812
ıalspurbahnen	21 627	16 972	13 830	16 800
ıradbahnen	4 012	2 043	580	798
ßenbahnen	18 066	17 245	16 034	19 056
ahnen	2 690	1 959	1 333	1 641
Zusammen	267 960	229 116	214 259	236 856
% gegenüber dem Vorıre	+3,6	—14,5	—6,5	+10,6

eser Vergleich zeigt, daß die Einnahmen aus dem Pernverkehr im Jahre 1914 um 16 %, im folgenden Jahre um ere 21 % zurückgingen. Im Jahre 1916 hob sich die Einıe wieder um 16 %. Der Ausfall des Fremdenverkehrs ıte sich bei den Bergbahnen in besonders hohem Maße ınd. Der Güterverkehr war nicht so großen Schwankununterworfen. Die Einnahmen daraus blieben im Jahre um 13 % zurück. In den beiden folgenden Jahren stiegen vieder um je 7 %, so daß der Ausfall nahezu gedeckt ist. Einfluß der schweren Zeiten kann für das Jahr 1916 erst Feststellung der Betriebsausgaben ermittelt werden. Bis steht fest, daß die erhöhten Aufwendungen für Kohlen, rial, Löhne, Zinsen u. dergl. die Rechnungsabschlüsse für Jahr 1916 recht empfindlich belasten werden. — Veratlichung der Tößtalbahn. Am 23. Juni 1914 — kurz vor Ausbruch des Krieges — wurde zwischen den retern des Bundes und der Tößtalbahngesellschaft eine tändigung dahin erzielt, daß der Bund die Bahn zum se von 2 500 000 Fr., ausschließlich der Vergütung für rialvorräte, erwerben solle. Nachdem die Verhandlungen Zeit gestockt hatten, sind sie jetzt wieder aufgenommen en. Wie die „Neue Zürcher Ztg." erfährt, geht der freiige Rückkauf jetzt seinem Abschlusse entgegen. In indung damit wird auch der Rückkauf der Jura-Neuener Bahn angestrebt. Auch bei ihr soll die Übernahme auf der Grundlage der Konzessionsbedingungen, sonauf dem Wege der freien Verständigung erfolgen. Zur ichterung des Übergangs der Tößtalbahn auf den Bund lie bisherige Hilfskasse in eine Pensionskasse für die ıten und ständigen Angestellten umgewandelt worden. Vie die Baukommission für den Simplontunnel II ilt, werden infolge Mangels an Arbeitern und der rierigkeiten der Beschaffung von Baustoffen die Arbein der Südseite des Tunnels demnächst eingestellt wer. Bis jetzt sind durchstoßen 79 % und ausgemauert % der ganzen Tunnellänge. Auf der Nordseite dagegen die Arbeit aller Voraussicht nach in bisheriger Weise eführt werden.

— **Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs zwischen Spanien und Frankreich.** „Temps" meldet aus Madrid: Angesichts der Überlastung der Eisenbahnlinien hat die Regierung beschlossen, alle Sendungen nach Frankreich zeitweilig einzustellen; desgleichen soll der Personenverkehr eingeschränkt werden.

Ein Funkspruch des Wiener Korr.-Bureaus meldet hierzu weiter aus Madrid, 21. März: Durch Kgl. Verordng. wurde verfügt, daß vom 21. März ab der Güterverkehr nach den französischen Grenzstationen so lange unterbrochen bleibt, bis dort die seit langem zurückgehaltenen zahlreichen Wagen entladen und dem Verkehr wieder zurückgegeben sein werden. Der genannte Mißstand ist eine Folge des in Frankreich herrschenden Wagenmangels.

— **Kohlennot und Verkehrsschwierigkeiten in Italien.** Hierüber wird aus Lugano, 18. März, der „B. B. Ztg." berichtet: Nach zuverlässigen Meldungen aus Italien war daselbst bereits in der zweiten Februarhälfte der Kohlenmangel so groß, daß Truppentransporte und Verpflegungszüge nach der Front teilweise unterbleiben mußten, da die nötigen Kohlen für die Lokomotiven fehlten. Besondere Schwierigkeiten machen sich infolge starken Kohlenverbrauchs bei den Bahnen nach Norden und Nordosten, also auf den wichtigsten militärischen Strecken geltend, so daß, da jede Lokomotive nur eine beschränkte Kohlenmenge zugewiesen erhält, die Transporte stafettenartig die Maschinen wechseln müssen, um überhaupt den Verkehr einigermaßen in Fluß zu halten. Der starke Kohlenverbrauch der Eisenbahnen, der militärischen Betriebe sowie der Bevölkerung verursacht ein vollständiges Stilliegen der Kriegsmarine. Mit den noch zur Verfügung stehenden Kohlen wird zuerst die Handelsmarine versorgt, die aber ihre Frachten auf die für den täglichen Bedarf notwendigsten Güter beschränken muß.

— **Russische Verkehrsnöte.** Einen Auftakt zur russischen Revolution bildeten die Verhandlungen des Reichsrates am 5. März. Gutschow verlas im Anschluß an den Bericht des Regierungsvertreters über die zur Erleichterung der Wareneinfuhr durch Sibirien geplanten Maßnahmen eine von 35 Reichsratsmitgliedern unterzeichnete Anfrage über den jetzigen Zustand des Verkehrswesens. „Die Verhältnisse spitzen sich nach dem Wortlaut des Schriftstückes rasch zu einem allgemeinen Staatsunglück zu. Die Art, wie die Lebensmittelversorgung des Heeres und des Reiches betrieben werde, müsse mit einer Katastrophe enden. Das von den Bauern zur Bahn gefahrene Getreide werde nicht weiterbefördert. Den Mühlen fehle Getreide und Heizmaterial, meist beides. Die in Sibirien angehäuften Fleischvorräte seien dem Verderben ausgesetzt. Seit Mitte Februar befördern die Eisenbahnen Brennmaterial nur für eigene Rechnung, wobei die anderen Verbrauchern gehörigen Vorräte einfach beschlagnahmt werden. In unzähligen Städten und Dörfern herrscht nach Sonnenuntergang vollkommene Dunkelheit. Dies verkürzt die Arbeitszeit der sonst dem Lande zur Verfügung stehenden Kräfte. Trotz allerhöchsten Reskriptes an Golitzyn ist nicht die geringste Besserung der Lage wahrzunehmen. Die Regierung läßt das von den gesetzgebenden Körperschaften ständig wiederholte Verlangen, mit diesem Chaos ein Ende zu machen, ohne Antwort. Die Auflösung verbreitet sich über das Land und bedroht die Grundlagen des Reiches. Die unterzeichneten 35 Mitglieder wünschen daher eine Antwort auf die Frage, welche Maßnahmen gedenkt die Regierung zu ergreifen, um dem vollständigen Zerfall des Verkehrswesens vorzubeugen, die Armee und das Land mit Lebensmitteln, Heilstoffen und Rohwaren zu versorgen."

Ob die neue Regierung hierauf eine befriedigendere Antwort geben kann als die alte, ist wenig wahrscheinlich.

Fremde Erdteile.

— **Der Achtstundentag der amerikanischen Eisenbahner.** Einer Reutermeldung aus Washington vom 19. d. M. zufolge hat das Oberbundesgericht die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes, welches den Eisenbahnern den Achtstundentag gewährte, bestätigt.

Ferner meldet dieselbe Nachrichtenstelle vom gleichen Tage aus Neuyork, daß das Übereinkommen, durch das der Eisenbahnerstreik verhindert wird, am 19. d. M. früh von den Leitern der Bahnen und den Führern der Eisenbahnerverbände unterzeichnet wurde. Es bewilligt den Leuten den Achtstundentag und Bezahlung von Überzeit zum Mindestsatze von einem Achtel des Tagelohnes für die Stunde.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 19. März d. J. ist der Güterverkehr auf dem an der Bahnstrecke Gleiwitz-Bad Jastrzemb gelegenen Bahnhof IV. Klasse Ober-Jastrzemb in dem früheren Umfange wieder aufgenommen worden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 15. M d. J. ist an der Linie Budapest-Pragerhof, zwischen Haltestelle Balatonvilágos und der Station Siófok unter Bezeichnung Balatonszabadi eine dem beschränk Personenverkehr und der Abfertigung von Reisegepäck u Hunden dienende Haltestelle eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Ab 26. März 1917 werden die „Stationen Hundsfeld und Sacrau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 19. März 1917. (447)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).
Mit Gültigkeit vom 25. März 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird in das Verzeichnis V (zur Beförderung in Kesselwagen zugelassene Güter) als lfd. Nr. 22 a aufgenommen: „Hydrin".
Berlin, den 21. März 1917. (449)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Bayern rechts des Rheins — Österreich nördlich der Donau. Gütertarif Teil II Heft 7 vom 1. Januar 1912.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 wird der Nachtrag V eingeführt. Preis 1 ℳ = 1 K. 20 h. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, den 18. März 1917. (454)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ausnahmetarif 4 d.
Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1917 wird die 20% ige Frachtermäßigung für Thomasschlacken und Thomasschlakkenmehl sowie für rohe Kalisalze des Ausnahmetarifs 4 d nur unter der Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen gewährt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 22. März 1917. (455)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Ausnahmetarifen 6 b und 7 b Amberg gestrichen und dafür Luitpoldhütte aufgenommen.
Näheres hierwegen, sowie über Berichtigungen im Tarif durch die Dienststellen.
München, den 21. März 1917. (453)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif Nr. 9 für Kartoffelstärkefabrikate in den Tarifheften 2 und 7 gilt vom 1. Juni 1917 an nur noch für Sendungen zur Ausfuhr, die auf den deutsch-schweizerischen Übergangsstationen zum Eingang in die Schweiz verzollt oder zum Durchgang durch diese abgefertigt werden und nicht wieder nach Deutschland zurückgehen.
Karlsruhe, den 20. März 1917. (448)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.
Am 1. April 1917 wird die Station Bienenmühle der sächsischen Staatseisenbahnen in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 einbezogen. Die Entfernungen für Bienenmühle werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung veröffentlicht, auch erteilt die unterzeichnete Verwaltung Auskunft.
Bromberg, den 18. März 1917. (450)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.
Mit Wirkung vom 1. April 1917 wird Wächtersbach als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine des Tarifhefts 8 einbezogen. Gleichzeitig werden die Stationen Lünen Hbf. und Jeddingen der Direktionsbezirke Essen und Hannover in die Tarifhefte 1 bis 4 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des Tarifanzeigers der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Frankfurt (M.), 19. März 1917. (452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 1, gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen, Staats- und Privatbahntiertarif, Teil II, Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif, Preußisch-Hessisch-Bayerisch. Tiertarif, Preußisch - Hessisch - Sächsischer Tiertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 wird für die Überführung von Wagenladungen zwischen Mochbern und Breslau Viehhof die Überfuhrgebühr von 6 ℳ auf 7 ℳ 50 Pf. für den Wagen erhöht.
Für Einzelsendungen von Vieh bleiben die bisherigen Sätze mit der Maßgabe bestehen, daß höchstens für d Wagen 7 ℳ 50 Pf. erhoben werden.
Breslau, den 17. März 1917. (4
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltung

2. Verdingungen.

An Kohlen, Koks und Br ketts werden von der Königl Sächsischen Staatseisenbahnverwaltu für die Zeit vom 1. Juni 1917 bis Mai 1918 gebraucht: a) 666 500 T nen einschließlich 30 000 Tonn Braunkohlenbriketts zur Lokomot heizung, b) 162 000 Tonnen für We stätten, Diensträume, Elektrizitätsw ke usw. Angebote sind bis 12. Ap 1917 an unterzeichnete Behörde ein senden. Zuschlagsfrist bis 10. M 1917. Lieferungsbedingungen und zu den Angeboten ausschließlich zu b nutzenden Vordrucke sind vom M schinenbetriebsbureau in Dresd Wiener Str. 4, II, Zimmer 481, geg postgeldfreie Erstattung der Herst lungskosten von 30 Pfennig für ein Satz zu beziehen. (4
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseise

Die Lieferung von 40 000 cbm Ste schlag I. Kl. soll öffentlich vergeb werden.
Die Verdingungsunterlagen könn in unserer Kanzlei, hier, eingeseh auch gegen postfreie Einsendung v 50 Pf. in bar, nicht in Briefmark von da bezogen werden.
Die Angebote sind bis zum 2. Ap d. J., vormittags 10 Uhr, versieg mit der Aufschrift: „Angebot auf L ferung von Steinschlag I. Kl." an d Rechnungsbureau der Königlich Eisenbahndirektion Erfurt einzus den.
Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Erfurt, den 19. März 1917. (44
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Offene Stellen.

Zum möglichst baldigen Antritt wi ein

Bauaufseher

für größere Eisenbahnbauten zur B schäftigung auf mehrere Monate g sucht. Bewerbungen mit Lebensla Zeugnisabschriften und Angabe d Gehaltsansprüche sind einzureichen.
Brandenburg a. d. Havel, den 21. März 1917. (44
Der Betriebsdirektor der Brandenburgischen Städtebahn

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 25. 28. März 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt

Wegen des Osterfestes fällt die am 11. April fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Das Recht der 1. Klasse.

…n dem soeben erschienenen Heft 2 S. 139 des Bandes 33 der …ihm herausgegebenen „Eisenbahn- und Verkehrsrecht-…ien Entscheidungen und Abhandlungen“ kommt Gerichts-…essor Dr. Eger auf die vor einiger Zeit in einer größeren …geszeitung[1]) behandelte Frage zurück, ob sich Fahrgäste …erer Wagenklassen, insbesondere der 1. Wagenklasse, bei …rfüllung des Zuges gefallen lassen müssen, daß sie „Zu-…hs“ aus der 3. oder 4. Klasse erhalten. Dr. Eger *verneint* die Frage. Die rechtliche Grundlage für seine An-…t will er in dem § 20 Abs. 1 Satz 2 EVO. finden. Dar-…h hätte der Reisende unter gewissen Voraussetzungen nur … Recht auf Beförderung in einer *niedrigeren* Klasse … auf Erstattung des Fahrpreisunterschiedes oder ein …ktrittsrecht; seine zeitweilige Unterbringung seitens des …personals in einer *höheren* Klasse, die in § 20 aller-…gs zugelassen sei, sei nur eine Gefälligkeit; bei Erwei-…g von Gefälligkeiten dürfe aber nicht in „wohlerworbene …chte“ Dritter eingegriffen werden. Diesen Eingriff in …lerworbene Rechte schließt er nun daraus, daß die …lasse nun einmal „eine fest umschriebene Sonderstellung“ …nehme, wie sich schon aus der Dienstesvorschrift ergebe, … in ihr nur 4 Plätze zu besetzen seien, und daß infolge …er Sonderstellung der Reisende 1. Klasse, der „gewisser-…ien“ für die Fahrt einen „Luxuspreis“ erlege, auch mehr …angen könne als die bloße sichere Beförderung ans Ziel; …den doch auch sonst von der Rechtsprechung Neben-…ungen[2]) aller Art als Bestandteile des Beförderungsver-… es angesehen.

…as sind ja zwar schöne Worte; aber es sind keine …nde! Meines Erachtens handelt es sich hier überhaupt …t um eine Frage des *Rechts*, sondern um eine solche … *Taktes*.

…er Reisende mit einer Fahrkarte 1. Klasse kann nach … mit der Eisenbahn abgeschlossenen Beförderungsvertrag nicht mehr beanspruchen als auf einem Platze der 1. Wagenklasse an das Endziel befördert zu werden. In dieser Hinsicht unterscheidet sich sein Recht nicht von dem entsprechenden Rechte des Reisenden 2., 3. oder 4. Klasse. Wer neben ihm auf dem weiteren freien Platze des Wagenabteils mitfährt und ob dies der biedere Landwirt und Bürgermeister Michael Huber aus Großdingharting oder der reiche Großschlächtermeister Wilhelm Schulze aus Großberlin ist, geht ihn *vom Standpunkt des Rechts aus* garnichts an; es steht ihm insbesondere kein *Recht* darauf zu, daß sein Mitreisender eine Person von bestimmter sozialer Gesellschaftsklasse ist, wie er auch kein *Recht* hat, zu verlangen, daß nur eine Person von bestimmter Gesellschaftsklasse eine Fahrkarte 1. Klasse erwerben dürfe. Will er niemanden außer sich im Wagenabteil haben, so muß er eben das ganze Abteil bestellen *und bezahlen*. In welches „wohlerworbene Recht“ des mit einer Fahrkarte 1. Klasse versehenen Reisenden daher eingegriffen werden soll, wenn die Eisenbahn wegen Platzmangels einen Reisenden mit einer Fahrkarte 3. oder auch 4. Klasse vorübergehend in die 1. Klasse einweist, ist mir schwer verständlich. Wenn dieser Reisende 3. oder 4. Klasse, der vielleicht an Bildung und Takt dem mit einer Fahrkarte 1. Klasse versehenen Reisenden weit überlegen sein kann, sich den bestehenden Anordnungen fügt und den Anstand nicht verletzt (s. § 11 Abs. 1 EVO.), hat der Reisende 1. Klasse auch keinen Grund zu einer Beschwerde über den unerwarteten Zuzug. Sich aber anständig und rücksichtsvoll zu betragen ist durchaus nicht immer eine mit dem Erwerbe einer Fahrkarte von selbst verbundene Eigenschaft. Man denke nur an die in der 1. Klasse häufig anzutreffende üble Gewohnheit, die schmutzigen Stiefel auf die gegenüberliegenden gepolsterten Sitze zu legen, und an andere ähnliche Rücksichtslosigkeiten, wie sie namentlich unseren in 1. Klasse reisenden englischen und amerikanischen „Freunden“ seligen Angedenkens und ihren Damen eigen waren und die in so erfrischender Weise Julius Stinde in „Buchholzens in Italien“ einmal geschildert hat.

Eger erkennt die Schwäche seiner Auffassung wohl auch selbst, indem er die an ihn gerichtete Frage, ob er denn im

---

[1]) Es war dies die „Vossische Zeitung“.

[2]) Gemeint sind Anspruch auf verkehrssicheren Zugang zu … Zügen, einwandfreie Sitzgelegenheit in den Wartesälen … Diese Nebenleistungen sind aber allen Beförderungs-…rägen eigen, nicht bloß jenen in der 1. Klasse.

Verfolge seiner Ansicht dem Fahrgast 1. Klasse etwa auch einen Schadensersatzanspruch zubillige, verneint. Das ist aber m. E. nicht folgerichtig. Ist die Einweisung eines Fahrgastes 3. oder 4. Klasse in die 1. Klasse seitens der Eisenbahn wirklich ein Eingriff in ein „wohlerworbenes Recht" des Reisenden 1. Klasse, wie Eger annimmt, so muß dem letzteren nach den Grundsätzen über den Werkvertrag gemäß §§ 634, 635 BGB. zumindest ein Anspruch auf Herabsetzung des Fahrpreises zugestanden werden. Denn die bloße Berufung darauf, daß die verwickelten Vorschriften der §§ 634, 635 nicht auf die Eigenart des Eisenbahnverkehrs paßten, wie Eger meint, erscheint mir noch nicht als genügende Begründung für die Ablehnung des Schadenersatzanspruches. Diese Vorschriften ließen sich vielmehr m. E. sogar recht gut und einfach auf den vorliegenden Fall anwenden. Mir will daher scheinen, als ob Eger es doch für zu weit gehend und gefährlich gehalten hat, die letzte Folgerung aus seiner Auffassung zu ziehen. Wenn er daher trotz dieser Auffassung dem Fahrgast 1. Klasse nur ein Recht auf Verlangen um Abhilfe oder ein Recht der Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde einräumen will, so ist dies aber kein besonderer Ausfluß des von ihm dem Fahrgast 1. Klasse zuerkannten besonderen subjektiven Rechtes. Denn eine Bitte um Abhilfe stellen oder sich beschweren kann jeder Reisende und überhaupt jedermann, der mit Recht oder Unrecht glaubt, daß etwas nicht ordnungsgemäß sei; „beschweren" kann sich also mit dem gleichen Rechte oder Unrecht auch der Fahrgast 3. Klasse, wenn ihm die Einweisung eines Fahrgastes 4. Klasse in die 3. Klasse nicht gefällt.

Und darum bleibe ich dabei: Die Frage, um die es sich hier handelt, ist keine Frage des Rechts, sondern eine solche des Taktes und der billigen Rücksichtnahme und von diesem Gesichtspunkte allein aus zu beurteilen.

Dr. Reindl.

Der Staatshaushaltsplan der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.

(Schluß aus Nr. 24.)

„Ich gebe zu, daß eine ganze Reihe weiterer Fragen auf diesem Gebiete weiter behandelt und auch gelöst werden müssen. Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn es geschehen könnte, daß wir zu einer schnelleren Entladung der Güterwagen kämen. Aber ich bitte Sie, die Schwierigkeiten nicht zu unterschätzen. Es ist auf diesem Gebiete außerordentlich viel gearbeitet, leider aber noch nicht Genügendes erfunden worden, namentlich, was die Möglichkeit der Schnellentladung von Wagen betrifft. Unsere Schnellentladewagen sind bisher Spezialwagen, die im allgemeinen Verkehr keine wirtschaftliche Verwendung finden konnten. Es müßte eine Konstruktion erfunden werden, die es ermöglichte, solche Wagen auch im allgemeinen Verkehr zu benutzen. Darin liegt die Schwierigkeit. Es sind eine Unzahl von Versuchen ausgeführt worden, und alle sind bisher als mißlungen zu betrachten. Ein anderes wäre, die Schnellentladung der Güterwagen durch Hochgleise zu erleichtern, ein ganz zweifelloser Fortschritt. Die Schwierigkeiten liegen in der Geldfrage; es würden Hochgleise innerhalb der Bahnhofsanlagen zu schaffen sein, es würden aber auch Hochgleise innerhalb der zahllosen Privatanschlußanlagen zu erbauen sein. Ich wäre bereit, innerhalb der Bahnhofsanlagen solche Einrichtungen zu schaffen, die, wenn sie auch nennenswerten Geldaufwand verursachen, auf der anderen Seite einen erheblichen Gewinn bringen durch die schnellere Freimachung der Wagen. Diese Frage muß nach dem Frieden erneut in Angriff genommen werden."

„Ich darf dann noch kurz auf die Frage der Verkehrssteuern eingehen. Der Abgeordnete Macco meinte, sie belasten den Fernverkehr in sehr empfindlicher Weise, im Nahverkehr wären sie erträglich. Das trifft zu, aber wenn er die stärkere Belastung der Ausfuhr befürchtet, so muß berücksichtigt werden, daß für den Ausfuhrverkehr bedeutend ermäßigte Ausfuhrtarife bestehen. Die Steuer wird vom Tarifsatz erhoben; alles, was der Ausfuhr dient, wird tatsächlich bei der Steuer durch den niedrigen Tarifsatz begünstigt. Die Differenzen sind groß. Wenn beispielsweise aus dem Ruhrrevier Kohlen nach Hamburg befördert werden, so zahlt die Kohle heute einen Preis von etwa 1⁴/₁₀ ₰ pro Tonnenkilometer, während der normale Satz 2²/₁₀ ₰ pro Tonnenkilometer beträgt; eine starke Differenz im Verhältnis von 3 zu 2. Wenn Sie erwägen, daß unsere Verbündeten — Österreich-Ungarn — es für zulässig gehalten haben, eine Steuer von 30 % einzuführen, zum Teil als Verkehrssteuer, zum Teil als Tariferhöhung gedacht, so wird man anerkennen können, daß eine Steuer von 7 % doch eine mäßige ist, und wenn in den neutralen Staaten, auch den feindlichen, Umschau gehalten wird, so findet man fast überall Prozentsätze, die doppelt so hoch sind wie die von uns in Aussicht genommenen. Richtig ist, was der Herr Abgeordnete Oeser ausführte, daß die Steuer im Personenverkehr, obwohl für die Besteuerung der 1. Klasse 16 % und für die 2. Klasse 14 % vorgesehen ist, als eine Begünstigung der höheren Klassen angesehen werden kann. Der Unterschied zwischen der geltenden Fahrkartensteuer und der in Aussicht genommenen, insbesondere in der 1. Klasse ist gering. Aber die 1. Klasse war auch in einer ganz ungemessenen Weise vorbelastet, so sehr, daß seinerzeit die bekannte Abwanderung eintrat, die die deutschen Staatseisenbahnen beklagt haben. Diese Korrektur einer völlig verfehlt aufgebauten Steuer mußte geschehen. Ferner ist zu berücksichtigen, was ich bereits am Sonnabend ausführte: die Steuer ist so bemessen, daß es den Bundesstaaten möglich wird, durch Tariferhöhung ihre Etats zu balancieren. Wenn wir im Personenverkehr die 2. Klasse mit 14 und die 1. Klasse mit 16 % belasten, so wird es geschehen können, daß beide Klassen eine fernere empfindliche Erhöhung erfahren."

„Herr Abgeordneter Macco hat sich beschwert, wie es bereits im Ausschuß geschehen ist, daß bei der notwendigen Umgestaltung der Ausnahmetarife nach den Seehäfen und nach den Küstengebieten, wie sie der Landeseisenbahnrat gut geheißen hat, die Bezirkseisenbahnräte nicht gehört worden sind. Ich halte den Vorwurf nicht für berechtigt. Erwägen Sie, welches Wirkungsgebiet diese Ausnahmetarife haben: von der Ruhr nach der Nordsee, von der Ruhr nach der Ostsee, von Oberschlesien nach der Ostsee, von Oberschlesien nach der Nordsee, — also ein außerordentlich weites Wirkungsgebiet, das fast das ganze Verkehrsgebiet der preußischen Staatseisenbahnverwaltung begreift. Nach dem Gesetz sollen die Bezirkseisenbahnräte über Fragen gehört werden, — wie es im Gesetze heißt: „in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen". Nach einer Übung, die schon fast 40 Jahre alt ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich stets vorbehalten, darüber zu entscheiden, ob ein Tarif eine allgemeine oder besondere Bedeutung hat. Hier konnte ich mit bestem Gewissen entscheiden, daß die Bedeutung der Ausnahmetarife eine ganz allgemeine war, und darum hat man es für zweckmäßig erachtet, den Landeseisenbahnrat allein zu hören. Der Landeseisenbahnrat ist, wie ich im Ausschuß schon ausgeführt habe, keine Instanz für die Bezirkseisenbahnräte. Er ist zusammengesetzt aus den ersten wirtschaftlichen Kräften des Landes, den ersten Sachverständigen. Auf sein Gutachten legen wir entscheidenden Wert, wie sich ja auch aus den Bestätigungen seiner Beschlüsse ergibt. Wir legen auch Wert auf die Äußerungen der Bezirkseisenbahnräte. Die Bezirkseisenbahnräte durften aus der Tatsache, daß sie in einzelnen Fällen nicht gehört werden, nicht etwa den Schluß ziehen, daß man sie für minderwertig halte. Auch der Landeseisenbahnrat ist der gleichen Auffassung; sein Ausschuß sowohl wie der Landeseisenbahnrat hat sich mit dieser von dem Herrn Abgeordneten Macco behandelten Frage befaßt und hat sie verneint. Was die zukünftige Tarifgestaltung betrifft und die kommenden notwendigen Erhöhungen, so habe ich bereits mitteilen können, daß nach meiner Auffassung der erwünschte Zustand wäre, daß wir an diese Neugestaltung erst herangehen, wenn einigermaßen zuverlässige wirtschaftliche Verhältnisse festzustellen sind, und das wird erst nach dem Frieden geschehen. Aber, m. H., ich darf nicht verschweigen, daß diese meine Auffassung bei den bundesstaatlichen Verwaltungen, mit denen wir doch in diesen Fragen stets zusammengehen und auch zusammengehen wollen, nicht überall ungeteilte Zustimmung gefunden hat. Es liegen die finanziellen Verhältnisse mehrfach recht schwierig, und diese Verwaltungen sind im Zweifel, ob sie so lange warten können. Ich kann das, was ich als meine Auffassung mitteile, doch immer nur als zurzeit meiner Auffassung entsprechend bezeichnen; wie die

Zukunft sich entwickelt, wie lange der Krieg noch dauert, das vermag ich nicht zu sagen. Für in hohem Maße erwünscht halte ich, daß erst das Reich die Verkehrssteuern feststellt, damit wir dann in der Lage sind, zuverlässig beurteilen zu können: in welchem Umfange ist der Verkehr bereits belastet, und in welchem Umfange kann er noch belastet werden? Daß wir bei der Neugestaltung der Tarifverhältnisse unserm Ausfuhrverkehr eine ganz besondere Pflege angedeihen lassen müssen, darüber bestehen keine Zweifel. Ich bin so weit gegangen, im Ausschuß mitzuteilen, daß ich mich nicht scheuen würde, den Ausfuhrverkehr über unsere deutschen Häfen dadurch zu fördern, daß ein Teil der Mehreinnahmen, die aus den jetzt bevorstehenden Erhöhungen der Tarife nach den Häfen und Küstengebieten erwachsen, auch für diesen Zweck mit Verwendung findet. In unseren Zukunftsplänen sprechen mit die Tarifgestaltungen mit Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten. Ich würde dringend wünschen, daß wir mit Österreich-Ungarn in inniger und einheitlicherer Weise auf dem Gebiete des Gütertarifs uns verbinden und verbünden. Vorarbeiten sind im Gange. Es ist auch eine allgemeine Geneigtheit bereits von jener Seite ausgesprochen. Es wäre lebhaft zu begrüßen, wenn die Klassifizierung unseres Gütertarifs und die Gütertarifvorschriften sich stärker einander nähern. Es ist nicht unbedingt nötig, es ist überhaupt nicht nötig, daß die Einheitssätze gleich sind; aber einheitliche Tarifvorschriften und die Klassifizierung der Güter bilden für Handel und Verkehr einen ganz außerordentlichen Vorzug. — Auch setze ich voraus, daß bei der neuen Tarifgestaltung die Ausnahmetarife nach wie vor einen ganz entscheidenden Platz einnehmen; denn nur der Ausnahmetarif gewährt die Möglichkeit, sich den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen."

„Soll ich noch über meine Stellung zum Rhein-Elbe-Kanal sprechen? Ich habe dieses bereits beim Etat der Wasserbauverwaltung getan. Ich habe mich der Verlängerung des Kanals von Hannover zur Elbe keinesfalls feindlich gegenüberstellen wollen. Ich darf aussprechen: nach den Erfahrungen dieses Krieges und in Anerkennung der Entlastung, die eine durchgehende Wasserstraße vom Rhein zur Elbe bringen würde, kann man sie, auch wenn man früher zweifelnd gewesen ist, nur als eine sehr wesentliche Vervollkommnung anerkennen. Freilich habe ich aussprechen müssen, daß es erwünscht wäre, wenn man sich zunächst einmal über die Ergebnisse des zurzeit noch nicht fertigen Kanals ein Bild machen könnte. Aber selbst dieses Argument will ich zurückstellen. Dagegen kann ich das kaum mit einem anderen tun. Wir haben für die Bearbeitung unserer Projekte, wenn sie nicht absolut dringlicher Natur sind, nicht das Personal zur Verfügung, und trotz alledem soll versucht werden, was mit dem vorhandenen Personal auf diesem Gebiete geleistet werden kann. Es bestehen immer noch große Zweifel in der Frage. Ich will gar nicht von der Geldbeschaffungsfrage reden; aber technische Fragen, die Linienführung der Verkehrsstraße, alles ist noch in der Schwebe. Es ist noch vieles zu erwägen, zu überwinden, und ich glaube, es wird noch manches Jahr hingehen, ehe die Frage klar wird."

„Wenn endlich der Herr Abgeordnete Macco den Wunsch ausgesprochen hat, daß die Vorbildung der Verwaltungsbeamten der Staatseisenbahnverwaltung eine andere werden möge, weil diese Beamten nicht in der Lage wären, den Aufgaben, die ihnen das moderne Wirtschaftsleben stellt, zu entsprechen, so bedauere ich diese Kritik; nicht, weil ich selbst Beamter bin, der aus dieser Laufbahn hervorgegangen ist. Ich bedauere es nach den großen Erfolgen, die wir auch diesem Teile des Personals der Staatseisenbahnen verdanken, und ich bin erstaunt, daß gerade Herr Dr. Macco, der seit Jahrzehnten in den Bezirkseisenbahnräten tätig ist, ein so ungünstiges Urteil über einen sehr verdienten Teil meiner Beamtenschaft hier verlautbart hat. Er wirft ihnen Mangel an volkswirtschaftlicher Bildung vor. Da bitte ich den Herrn Abgeordneten, nachzuprüfen, in wie ungezählten Fällen ihm selbst von den Tarif- und Verkehrsdezernenten der Eisenbahndirektionen ausgezeichnete Vorträge über volkswirtschaftliche Fragen gehalten worden sind, aus denen zu erkennen war, daß die Herren die Materie vollkommen beherrschten. Wenn wir auf dem Gebiete des Tarifwesens Erfolge erzielt haben, dann verdanken wir es zum großen Teil der Mitarbeit dieser auch volkswirtschaftlich vorgebildeten Herren. Freilich kann ich nicht leugnen — und das ist wieder eine Erfahrung dieses Krieges —, daß ich auch diesen Teil der Beamtenschaft, auf die ich mich stütze, noch vollkommener ausgebildet sehen möchte, nicht sowohl nach der volkswirtschaftlichen, als nach der technischen Seite, und ebenso möchte ich den technischen Teil der Beamtenschaft nach einer Seite ausgebildet sehen, die heute von den administrativ ausgebildeten Beamten zum Teil wahrgenommen wird, so daß diese beiden Gruppen von Beamten die darauf angewiesen sind, einmütig zum Besten des großen Staatsbetriebes zu wirken, sich zum Teil in ihren Tätigkeiten decken werden. Man wird dann einen viel größeren Kreis von Beamten zur Verfügung haben, aus dem man diejenigen nimmt, die für die gegebene Tätigkeit am richtigen Platze sind. Die Aufgaben der Verwaltung in der Zukunft sind so außerordentlich groß, meine Herren, daß wir nur mit einem erstklassigen Personal all den Erwartungen entsprechen werden, die meine Herren Vorredner gekennzeichnet haben."

Auf diese mehrfach von Beifall unterbrochene Rede des Ministers nahm der Abg. Leinert (Sozialdem.) das Wort. Er erging sich in einer allgemeinen Kritik des herrschenden Systems der Verkehrssteuern, die nicht nach ihrer Wirkung für den Verkehr, sondern nur nach der für die Finanzen gesucht würden. Er wünschte dann eine andere Regelung der Lohnzulagen, erkannte an, daß neuerdings vieles gebessert sei, aber die Arbeiter in den Ausschüssen seien mehr oder wenig vom guten Willen der Betriebsbeamten abhängig.

Nach einigen anerkennenden Worten des Abg. Schmidt-Conz (Zentr.) über die Leistungen der Eisenbahnarbeiter während des Krieges gab Staatsminister Dr. v. Breitenbach seiner Genugtuung über die sachliche Behandlung der Eisenbahnetatsfragen durch die beiden letzten Redner Ausdruck. „Die Mehrzahl der erörterten Angelegenheiten bezog sich auf den Personaletat der Staatseisenbahnverwaltung, auf Arbeiter- und Beamtenfragen. Ich darf bei diesem Anlaß ausdrücklich versichern, daß neben den Fragen des unmittelbaren und dringlichen Betriebes kaum eine Frage die Staatseisenbahnverwaltung in höherem Maße beansprucht als die Fürsorge für ihr großes Personal, für das Betriebspersonal, mögen es Beamte oder Arbeiter sein, und für das in den Werkstätten tätige Personal. Die Anforderungen an alle Gruppen sind ganz außerordentlich, die Zumutungen oft so weitgehende, daß man Bedenken tragen muß, sie zu stellen, und doch müssen sie gestellt werden, weil die Aufgaben des Betriebes, auch des Werkstättenbetriebes, ganz außergewöhnliche sind. Ich habe den vielfältigen Wünschen, die an mich herangetreten sind, die Zahl der Überstunden zu vermindern, auch die Sonntagsarbeit einzuschränken, nicht in dem Umfange entsprechen können, wie ich es selbst gewünscht hätte, weil die Arbeit zu sehr drängt, und ich habe die Antragsteller immer nur darauf verweisen können, daß ihre Kameraden an den Fronten ja einen so überaus schweren Dienst haben, daß sie Leben und Gesundheit dauernd gefährden, so daß die Kameraden in der Heimat ebenfalls außerordentliches leisten und sich zumuten müssen, und im großen und ganzen kann ich aussprechen, daß auch volles Verständnis für diese Beurteilung der Frage bei den gesamten Angestellten vorhanden ist.

Was die Zukunft betrifft — der Abgeordnete Leinert hatte schon dieserhalb im Ausschuß eine Anfrage an mich gerichtet —, so darf ich feststellen, daß nicht die geringste Sorge besteht, als ob die großen Bauprojekte der Staatseisenbahnen nicht genügend vorbereitet wären, um in weitestem Umfange unmittelbar nach Friedensschluß in eine umfängliche Bautätigkeit einzutreten. Ich durfte schon darauf hinweisen, daß wir noch bis gegen 1½ Milliarden Baukapitalien zur Verfügung haben, daß ein sehr wesentlicher Teil unserer Bauentwürfe, die wir in vollster Arbeit hatten, zum Stillstand gekommen ist, daß also demnächst reichlichste Gelegenheit für eine umfassende Bautätigkeit vorhanden ist.

Zu denjenigen Fragen, neben den Einkommensfragen, die uns am meisten beschäftigen, gehört die Frage der Ernährung des Personals. Die Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die heute noch gegeben sind, um einem stark angestrengten Personal eine einigermaßen befriedigende Ernährung zu sichern. Wir haben uns, seitdem die Ernährungsschwierigkeiten schärfer in die Erscheinung traten, die größte Mühe zu einer weitgehenden Berücksichtigung des Eisenbahnpersonals gegeben, und ich darf es aussprechen, wir haben Verständnis und vielfältiges Entgegenkommen gefunden. Es ist nach sehr nachdrücklichen Verhandlungen erreicht, daß heute von den Bediensteten der Staatseisenbahnen als Schwerstarbeiter gelten vom Fahrpersonal die Lokomotivführer und Heizer, vom Werkstättenpersonal die Feuerarbeiter und Nachtschichter, als Rüstungsarbeiter die gesamten Arbeiter, das Fahrpersonal, die unteren Beamten, die ersten, soweit sie nicht bereits als Schwerstarbeiter gelten, und als Schwerarbeiter im Sinne der Brot- und Kartoffelzuteilung das Fahrpersonal, die gesamten Arbeiter und die unteren Beamten, soweit sie gleich schwere Arbeit zu verrichten haben wie die Arbeiter. Das ist die weitaus größte Zahl der Beamten und Arbeiter. Die Einwirkung darauf, daß dem Personal nun auch die Zusatzraten tatsächlich zuteil werden, die sie auf Grund der Weisungen der Zentralstellen beanspruchen können, steht mir nicht zu. Der zuständige Minister des Innern ist aber durchaus entgegenkommend gewesen und hat auf mein Ersuchen die weitgehendsten Anordnungen getroffen, die an die

Regierung und die Kommunalverbände ergangen sind. Trotzdem ist es vorgekommen, daß, obwohl die Löhne angemessen und befriedigend waren, an einzelnen Stellen, da die Zuteilung der Lebensmittel nicht in dem Umfange erfolgen konnte, wie die Arbeiterschaft erwartete, Beunruhigungen eingetreten sind, auf die vom Abgeordneten Leinert hingewiesen wurde. Ich habe dies lebhaft bedauert. Von meiner Seite ist sofort eingegriffen und erreicht worden, daß alsbald wieder Beruhigung eintrat, zumal inzwischen meine Erklärung vom 8. Februar d. J. bekannt wurde, daß der Arbeiterschaft der Staatseisenbahnen eine ganz umfassende Lohnerhöhung zuteil werden sollte.

Auf diesem Gebiet ist nicht wenig geschehen. Der Abgeordnete Leinert ist ja zunächst nur ausgegangen von den Zahlen der Jahre 1915 und 1916. Er bemängelte, daß das, was dort geschehen sei, zu wenig wäre. Nun, es waren auch schon im Etatsjahre 1915, in dem die Ernährungsverhältnisse nicht entfernt vergleichbar mit denen des Jahres 1916 waren, 20 Millionen Mark an Teuerungszulagen für die Eisenbahnarbeiterschaft bewilligt worden. Die Schwierigkeiten der Ernährung traten erst allmählich voll in die Erscheinung, und im Jahre 1916 ist in weitgehendstem Maße eingegriffen worden. Während wir im Etatsjahre 1915, wie erwähnt, rund 20 Millionen an die Arbeiterschaft zahlten, haben wir an Teuerungszulagen im Etatsjahre 1916 95 Millionen Mark gezahlt, einschließlich der einmaligen Zulagen, die im Dezember und Anfang Februar gezahlt worden sind. Jetzt tritt vom 1. Februar dieses Jahres ab die allgemeine Lohnerhöhung, die eine Erhöhung der Grundlöhne bedeutet, hinzu. Da die laufenden Teuerungszulagen unverändert weiter gezahlt werden, wird nach den bisherigen Bewilligungen im Etatsjahre 1917 eine Summe von mindestens 136 Millionen Mark an die Arbeiterschaft der preußischen Staatseisenbahnen als Mehraufwendung gezahlt werden.

Die Erhöhung der Grundlöhne tritt vom 1. Februar d. J. in Kraft; die Anweisungen an die Eisenbahndirektionen sind ergangen, die Berechnungen sind erfolgt, und ich hoffe, daß im Laufe dieses Monats die Auszahlungen vorgenommen werden, spätestens Anfang April. Diese Lohnerhöhung bedeutet außerordentlich viel, wie sich aus dem Gesamtbetrage von rund 70 Millionen Mark ergibt. Sie wird nicht schematisch verteilt; wir halten daran fest, daß es richtig ist, die Lohnerhöhung den Ernährungsverhältnissen und den Teuerungsverhältnissen in den einzelnen Orten anzupassen. Darüber kann auch heute noch — ich wiederhole das, was ich im Ausschuß aussprach — kein Zweifel sein, daß so schwierig die Ernährungsverhältnisse liegen im ganzen Verkehrsgebiet der preußischen Staatseisenbahnen, doch stark zu differenzieren ist. Ich kann den Ausführungen des Herrn Schmidt-Conz nicht folgen, wenn er sagte, auf den Dörfern, auf dem Lande liegen die Ernährungsverhältnisse ebenso schwierig wie in den Städten. Ich gebe zu, daß es im einzelnen Falle so sein kann, aber allgemein gedacht trifft es nicht zu. Das wissen wir nach den Feststellungen, die wir an Hunderten von Orten der preußischen Staatseisenbahnen vorgenommen haben. Es ist also richtig und entspricht nur durchaus der Billigkeit und Gerechtigkeit, scharf zu unterscheiden zwischen Großstädten, Industrierevieren, Provinzialstädten und dem platten Lande. Wenn man so mehrere Gruppen unterscheidet, dann kann man dort, wo es am dringlichsten ist, auch am nachdrücklichsten eingreifen. Am dringlichsten ist es nach unseren Feststellungen zweifelsohne in Berlin und Vororten, in den Industrierevieren und den großen Industriestädten Preußens; wir haben darüber durchaus zuverlässige Unterlagen.

Wie die Lohnerhöhung bei einem Werkstättenarbeiter, der 15 Jahre in unserem Dienste in Berlin in einer Hauptwerkstätte arbeitet, in die Erscheinung tritt, zeigt folgendes Beispiel. Der Arbeiter hatte bis zum 1. Februar aus seinen Lohnbezügen einschließlich des Verdienstes aus der Stückarbeit, aber unter Nichtabrechnung von Kassenbeiträgen, ein Jahreseinkommen von 2743 *M*. Er wird vom 1. Februar ein Einkommen von 3203 *M* haben. Wenn der Arbeiter 3 Kinder hat, dann treten noch 384 *M* dazu, und ist er etwa ein Vorhandwerker, dann treten noch weitere 216 *M* hinzu. Der Arbeiter ist im Zweifel etwa 33 Jahre alt, steht also in der Vollkraft seiner Jahre und steigt noch weitere 5 Jahre in der Lohnstaffel zu höherem Einkommen. Das gilt nun freilich für Handwerker, aber die Bezüge der anderen Arbeitergruppen in Berlin, in den Industrierevieren, in den Großstädten werden auch sehr erheblich sein; sie werden, von einigen Ausnahmen abgesehen, zwischen 10 und 20 % des Einkommens schwanken. Sowohl alle Dienstorte als auch alle Arbeiterklassen einschließlich Hilfsunterbeamter werden, wie ich Herrn Abg. Leinert auf seine Anfrage bemerke, bei der Lohnerhöhung berücksichtigt.

Bei den sehr starken Betriebsaufgaben der Eisenbahnverwaltung ist bei einem Teil der Arbeiterschaft außerordentlic schwer, den Wünschen zu entsprechen, daß ihnen Gelegenhe gegeben werden möchte, soweit sie Land oder Garten besitze oder erpachtet haben, während der Arbeitszeit Land od Garten zu bestellen. Es ist aber Weisung an die zuständige Stellen erteilt, allen Wünschen in dieser Beziehung in wei gehendstem Maße Rechnung zu tragen. Wesentlich die Rück sicht auf die starke dienstliche Inanspruchnahme ist auch be stimmend für meine Stellungnahme gegenüber der durch gehenden Arbeitszeit, die sich doch nur in diesem Sinne au die Direktionsbureaus, auf die Bureaus der Ämter und au deren größeren Dienststellen beziehen kann. Ich habe da mit gutem Grunde getan. Es ist für jeden Praktiker zweifels ohne, daß bei der durchgehenden Arbeitszeit erheblich wenige geleistet wird, als bei der geteilten Arbeitszeit. Es sind di allerwenigsten, die Kopfarbeit verrichten, in der Lage, in Zusammenhang mehr als 4 oder 4½ Stunden intensiv zu ar beiten, wie dies namentlich in der Kriegszeit unbedingt ver langt werden muß. Wenn die örtlichen Verhältnisse so sind daß die durchgehende Arbeitszeit vermieden werden kann dann muß man zum Nutzen des Dienstes auf geteilte Arbeitszeit hinwirken. Das ist ein Gebot der Notwendigkeit. Ich bedauere außerordentlich, daß ich vielfachen Wünschen, die auf durchgehende Arbeitszeit gerichtet sind, aus dieser Erwägung heraus nicht Rechnung tragen kann, bemerke aber, daß nach den vielfältigen Erfahrungen, die ich selbst im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung gemacht habe, die durchgehende Arbeitszeit in den Provinzialstädten, sich tatsächlich außerordentlich schwierig oder kaum durchführen läßt. (Sehr richtig!) Denn in dem Augenblick, wo sie durchgeführt ist, kommt eine große Zahl von Wünschen wegen Freistellung, wegen Gestattung der geteilten Arbeitszeit, und so geschieht es denn, daß in den großen Behörden, in denen alles auf einheitliches Zusammenarbeiten ankommt, ein Teil vormittags, ein anderer Teil nachmittags und ein Teil den ganzen Tag arbeitet. Es gibt also eine Unordnung, die wir im Eisenbahnbetriebe bei der Knappheit an Kräften nicht ertragen können. Ich habe im Plenum dieses Hauses einmal mit guter Absicht aussprechen wollen, aus welchen Gründen die Staatseisenbahnverwaltung der durchgehenden Arbeitszeit gewissermaßen den Krieg erklärt hat. Ob wir in Friedenszeiten an eine Regelung der Bureaustunden im Sinne der durchgehenden Arbeitszeit denken können, das will ich dahingestellt sein lassen.

Erstaunt hat mich, daß Herr Abg. Leinert die Wohlfahrtseinrichtungen der Staatseisenbahnen eigentlich diskreditiert hat. Dazu scheint mir kein Anlaß vorzuliegen. Sie sind vielfältig in ihrem Werte und im einzelnen verschieden gestaltet; zum Teil zweifellos musterhaft. Aber es sind doch außerordentlich umfassende, weitgreifende Einrichtungen unter wirksamer Förderung der Eisenbahnverwaltung geschaffen. Es wird beispielsweise gestattet sein, daß man eine Einrichtung wie die Pensionskasse Abteilung B der preußischen Staatseisenbahnen als eine mustergültige einzigartige Wohlfahrtseinrichtung bezeichnet (sehr richtig!), zu der der preußische Staat auf Grund keines gesetzlichen Zwanges, sondern freiwillig jährlich über 13 Millionen Mark Zuschüsse leistet.

Was die Beschäftigung der Frauen betrifft, so kann ich dem nur beipflichten und auch hier wieder betonen, daß wir mit der Frauentätigkeit im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung — es sind 85 000 Frauen zurzeit tätig — im allgemeinen durchaus zufrieden sind. Sie bewähren sich fast in allen Tätigkeiten, im einzelnen recht gut; in andern sind sie wegen der Eigenart des Dienstes weniger verwendbar. Aber im großen und ganzen kann man ihnen nur nachrühmen, daß sie Geschick und große Betriebsamkeit an den Tag legen. (Bravo!) Was ihre Löhne betrifft, so können sie, falls ihre Leistungsfähigkeit derjenigen vollwertiger Arbeiter gleichkommt, denselben Lohn verdienen. Sie können es! Sie werden es nicht immer, weil ihre Leistungsfähigkeit meistens nicht die gleiche ist. Wir kennen aber Fälle, in denen man von ihrer Vollwertigkeit sprechen kann, und sie beziehen dann auch denselben Lohn. Sind sie in Stücksarbeit beschäftigt, dann verdienen sie wie jeder andere Arbeiter einen höheren Lohn.

Auch zu der Frage der Arbeiterausschüsse möchte ich mich noch kurz äußern und einige Zweifel aufklären. Der Vorsitzende hat die Verpflichtung, alle Anträge auf die Tagesordnung zu setzen, wenn ein Viertel der Arbeiterschaft die Zusammenberufung des Ausschusses beantragt hat. In diesen Fällen muß der Antrag auch auf die Tagesordnung gesetzt werden. Was die Vorbesprechungen der Ausschußmitglieder während des Dienstes betrifft, so besagen die Bestimmungen, daß der zuständige Beamte Besprechungen während des Dienstes zulassen kann, Besprechungen, die der Vorbereitung der Arbeiterausschußsitzungen gelten. Ja, meine Herren, das scheint mir doch absolut notwendig zu sein, daß man diese Bestimmung fakultativ faßt. Denn wollte man es absolut

lassen, dann würde jede Ordnung im Dienste aufhören önnen. Es muß doch durch die fakultative Bestimmung ne gewisse Ordnung geschaffen werden. (Sehr richtig!) h kann mir auch gar nicht vorstellen, daß, nachdem es einal positiv ausgesprochen ist, daß es geschehen kann, aus er fakultativen Fassung in der Praxis sich irgend welche hwierigkeiten ergeben.

Die befürchtete Benachteiligung der Kriegsbeschädigten, er Herr Abg. Schmidt (Conz) Ausdruck verlieh, scheint ir zu einer sorgfältigen Prüfung Veranlassung geben zu üssen. Ich würde es lebhaft bedauern, wenn irgend eine enachteiligung der Kriegsbeschädigten eintreten würde. Ich ibe mich dieserhalb mit dem Herrn Kriegsminister in Verndung gesetzt.

In einer Frage bin ich durchaus anderer Meinung, als Herr bg. Schmidt (Conz): Er war der Auffassung, daß die Teuengszulagen für die Arbeiter ebenso wie die für Beamte nheitlich gestaltet werden müssen, also nicht abgestuft ch den örtlichen Teuerungsverhältnissen, wie ich es vorn darstellte. Es würde das von dem Grundsatz abweichen, m wir damit Ausdruck verliehen haben, und ich würde das rade bezüglich der Arbeiterschaft lebhaft bedauern. Es irde meines Erachtens eine starke Benachteiligung der Arbeiterschaft bedeuten, die gerade in besonders teuren Städten d Gegenden Wohnsitz und Beschäftigung hat.

Die Prämienfrage wegen der Gewährung der beschleunigten Wiederherstellung von Betriebsmitteln kann einer verhiedenartigen Beurteilung unterliegen. Wir hatten und iben allen Anlaß, auf eine sehr beschleunigte Wiederherellung, namentlich unseres Lokomotivparks, hinzuwirken, d ich darf feststellen, daß trotz der außerordentlichen Rostschäden, die dem Lokomotivpark zugefügt sind, f Grund zum Teil auch gerade dieses Prämienverfahrens ne erfreuliche Besserung erzielt ist. Ich gebe zu, daß die rechte Verteilung der Prämien recht schwierig ist, daß sie Berufungen und Beschwerden Anlaß geben kann. Es war n Versuch, und man wird zu erwägen haben, ob man den rsuch auf die Dauer fortsetzt.

Ich möchte davon abstehen, auf all die Einzelfragen einzehen, die Herr Abgeordneter Schmidt (Conz) bezüglich r zukünftigen Besoldungsregelung unserer Beamtenschaft i vor Augen geführt hat. Vom Herrn Finanzminister ist bereits ausgesprochen, daß eine solche Regelung gar nicht vermeiden ist. Sie muß, und zwar meines Ermessens bald mmen, namentlich nachdem die preußische Staatseisenbahnwaltung in so umfassender Weise mit der Erhöhung der beiterlöhne vorgegangen ist. Die Fälle, daß ein Beamter heblich weniger verdient durch Gehalt, Wohnungsgeldzuhuß und Teuerungszulagen als ein ihm unterstellter Arbeiter, werden sich außerordentlich mehren und die Verwaltung veranlassen müssen, schon vor der allgemeinen Besoldungsregelung in umfassender Weise vielleicht mit Ausgleichszulagen vorzugehen. (Sehr richtig!)

Wenn die Werkführer oder andere gleichgestellte Gruppen besonders benachteiligt sind, so muß hier beschleunigt vorgegangen werden.

Meine Herren! Ich möchte ganz zum Schluß noch auf eine Frage zurückkommen, die Herr Graf von der Groeben an mich gestellt hat, die ich aber zu beantworten vergessen hatte. Er wies darauf hin, daß auf einzelnen Strecken der preußischen Staatsbahn an Personen- und Schnellzügen Schlafwagen angehängt werden, eine Einrichtung, die dort, wo sie gilt, lebhaft begrüßt worden sei. Soweit ich feststellen kann, besteht eine solche Einrichtung von alters her auf der Berlin-Hamburger Linie; dort werden Schlafwagen an die Nachtpersonenzüge angehängt. Schlafwagen an Güterzüge anzuhängen, würde ich niemals in Aussicht nehmen können; darin erblicke ich eine Betriebsgefahr, die ich nicht verantworten kann, namentlich in der heutigen Zeit, wo der Güterzugverkehr außerordentlich unpünktlich ist. Sehr wohl kann aber erwogen werden, wenn etwa gleichartige Verhältnisse vorliegen wie im Berlin-Hamburger Verkehr, ob nicht auf anderen Strecken durch Einstellung von Schlafwagen in Personenzüge dem während des Krieges stark beeinträchtigten Personenverkehr eine Wohltat erwiesen werden kann."

Nach dieser Rede wurde Vertagung beschlossen.

Am 13. d. M. überwies das Haus zunächst in erster Beratung den Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes dem Staatshaushaltsausschuß und fuhr dann in der letzten Beratung des Haushalts der Eisenbahnverwaltung fort. Es handelte sich weiter um einzelne Fragen der Teuerungszulagen, der Arbeiterverbände, Heranziehung der Straßenbahnen zur Verkehrssteuer und ähnl. Einigemal nahm Ministerialdirektor Hoff in Vertretung des abwesenden Ministers das Wort, um Aufklärungen zu geben und in einzelnen Punkten gegebenen Anregungen weitere Folge zuzusagen. Den ausgesprochenen Wunsch, das Stücklohnsystem aufzugeben, könne die Verwaltung aus bekannten Gründen nicht erfüllen.

Nach dem Schlußwort des Berichterstatters wurden Einnahmen und Ausgaben, wie der gesamte Haushalt bewilligt. Der Antrag der Abgg. Richtarski und Gen. (Zentr.), die Staatsregierung zu ersuchen, an geeigneten Stellen für eine sachgemäße Bepflanzung und Besamung der Eisenbahndämme und Böschungen, insbesondere in waldlosen Gegenden, im Interesse der Volkswirtschaft, als auch des Vogelschutzes und der Bienenzucht, mehr als bisher Sorge zu tragen, wurde angenommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Kohlensteuer im Hauptausschuß des Reichstages.** Dieser erledigte zu Beginn der Sitzung am 22. d. M. das Kohlensteuergesetz in erster Lesung. Von den gefaßten Beschlüssen ist hervorzuheben, daß die Kohlensteuer am 1. August in Kraft treten soll. Dem Wunsch der Hausbesitzer, die Steuer schon während der Geltung der Mietsverträge auf die Mieter, denen Warmwasser oder Heizung gewährt wird, abzuwälzen, wurde nachgekommen. Eine allgemeine Abwälzungsklausel dagegen wurde abgelehnt, weil zu weitgehend.

— **Das preußische Staatseisenbahn-Anleihegesetz,** über dessen Inhalt wir in Nr. 23 S. 193 kurz berichtet haben, wurde am 23. d. M. in der Sitzung des Abgeordnetenhauses nach einer kurzen Erklärung des preußischen Eisenbahnministers, auf die wir noch zurückkommen werden, in 2. und 3. Lesung angenommen.

— **Schlafwagenverkehr.** Für alle Schlafwagenläufe, die innerhalb der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen verbleiben, ist mit Wirkung vom 22. März d. J. abgendes bestimmt worden: 1. In jedem Schlafwagen werden 4 Abteile für Reisende 1. Klasse vorgehalten. 2. Der Preis der Bettkarten wird auf das Doppelte des Preises der Bettkarten 2. Klasse (ausschl. Vormerkungsgebühr) erhöht. 3. Bei den Vorverkaufsstellen werden Bettkarten nur ausgegeben, wenn die zugehörigen Fahrkarten vorgezeigt oder gleichzeitig gelöst werden. 4. Die Vorverkaufsstellen nehmen die bei ihnen gelösten Bettkarten gegen Erstattung des Preises, ausschließlich der Vormerkungsgebühr, nur zurück, wenn der Antrag auf Rücknahme spätestens 24 Stunden (bisher 4 Stunden) vor Schluß des Vorverkaufs für den Zug gestellt wird, zu dem die Bettkarte gilt.

— **Durch Errichtung eines Eisenbahnfuhrparks in Berlin** hat die Eisenbahnverwaltung eine wichtige Kriegsmaßnahme getroffen. Zur Behebung der gegenwärtigen außerordentlichen Transportschwierigkeiten und zur Durchführung der zur Abhilfe dieser Schwierigkeiten vom Oberkommando in den Marken angeordneten Zwangsentladungen hat die Eisenbahnverwaltung neben vielen anderen bereits bekannten Maßnahmen jetzt auch einen eigenen Fuhrpark eingerichtet, der sich auf dem Gelände des Lehrter Güterbahnhofes (Gleisanschluß Neuberg in der Lehrter Straße, dem sog. Lehrter Viehhof) befindet. Eine größere Anzahl schwerer belgischer Pferde sind mit Unterstützung des Landwirtschaftsministeriums angekauft, und die zur Abfuhr nötigen Kohlen- und Rollwagen mietweise beschafft worden. Die Heeresverwaltung hat die nötigen Geschirre, Stallgeräte und Futtermittel, ferner Stalleute und Kutscher zur Verfügung gestellt. Der Fuhrpark, der eine besondere Dienststelle bildet, untersteht der Leitung eines Gütervorstehers. Die Eisenbahnverwaltung hofft auch mit diesem, unter großem Kostenaufwand eingerichteten Unternehmen den gegenwärtigen Transportschwierigkeiten wirksam begegnen zu können, indem sie mit ihren Gespannen täglich eine größere Anzahl überständiger Güterwagen zwangsweise zur Entladung bringt und für den Verkehr frei macht.

— **Zur sechsten Kriegsanleihe.** Das Königlich Sächsische Gesamtministerium hat in einem besonderen Erlaß Grundsätze für die Gewährung von Gehaltsvorschüssen an Staatsbeamte zur Erwerbung von Stücken der 6. deutschen Kriegsanleihe beschlossen, um den Beamten wiederum die Erwerbung nach Möglichkeit zu erleichtern. Diese Grund-

sätze sind im Amtsblatte der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 24. März d. J. veröffentlicht. Die Vorschüsse werden bis zur Höhe des Zeichnungspreises gewährt, dürfen aber über ein Viertel des Jahresgehalts nicht hinausgehen; sie sind in gleichen monatlichen Teilbeträgen innerhalb 15 Monaten zurückzuzahlen (durch Gehaltsabzüge). Die Rückzahlung hat mit dem auf den Monat der Gewährung folgenden Monate zu beginnen. Für Beamte, die bereits zur Zeichnung auf frühere Kriegsanleihen Gehaltsvorschüsse erhalten haben, kann der Beginn der Rückzahlung des neuen Vorschusses bis zu dem auf die ordnungsgemäß beendete Rückzahlung des früheren Vorschusses folgenden Monate hinausgeschoben werden.

Unter den gleichen Voraussetzungen, wie an Beamte, werden von der Spar- und Darlehnskasse des sächsischen Eisenbahnpersonals auch an Nichtbeamte (diätarisch Besoldete und Arbeiter) Lohnvorschüsse zur Erwerbung von Schuldverschreibungen der Kriegsanleihe gewährt. Das Nähere hierüber ist gleichfalls aus dem erwähnten Amtsblatt zu ersehen.

Zur weiteren Förderung der Zeichnungen und um namentlich auch dem Personal, das den vollen Preis für ein Stück Anleihe nicht aufzubringen vermag, die Beteiligung an der Zeichnung der 6. Kriegsanleihe zu ermöglichen, werden von der genannten Spar- und Darlehnskasse Kriegs-Sparkarten zu 10 ℳ bis Ende April d. J. ausgegeben. Die auf diese Karten eingezahlten Beträge werden vom 1. April d. J. an bis 2 Jahre nach Friedensschluß mit 5 % verzinst. Nach Ablauf dieses Zeitpunktes werden die Beträge nebst Zinsen an den Vorleger der Kriegs-Sparkarten ausgezahlt. Diese Sparkarten werden von der Staatseisenbahnhauptkasse und den Stations-, Güter-, Eilgut- und Gepäckkassen verkauft. Ende April 1917 ist der Verkauf einzustellen. Nach Ausgabe der Anleihestücke der 6. Kriegsanleihe können, soweit die Stücke reichen, die Kriegs-Sparkarten jederzeit gegen Anleihestücke (unter Barausgleichung etwaiger Überschuß- oder Erfüllungsbeträge) bei der Staatseisenbahnhauptkasse entweder unmittelbar oder durch Vermittlung der Eisenbahnkassen umgetauscht werden.

Auch die bis Ende Dezember 1916 aufgelaufenen Bekleidungsguthaben der Beamten können auf Antrag zur Förderung der Zeichnungen verwendet werden. Die Auszahlung der Bekleidungsguthaben (unter Ausschluß der Spitzenbeträge unter 10 ℳ) erfolgt jedoch nicht bar, sondern in Kriegs-Sparkarten der Spar- und Darlehnskasse im Werte von je 10 ℳ. Die Dienststellen haben ein Verzeichnis derjenigen Beamten, die hiervon Gebrauch machen wollen, nach einem bekanntgegebenen Muster an die Wirtschaftshauptverwaltung einzusenden, die die Zahlungsbeträge festsetzt. Die Kassenstellen haben den Zahlungsempfängern Kriegs-Sparkarten zu verabfolgen und die quittierten Zahlungsbeträge der Hauptkasse anzurechnen. Auch alles Nähere hierüber ist aus dem bereits erwähnten Amtsblatte zu ersehen.

Die Spar- und Darlehnskasse des sächsischen Eisenbahnpersonals, die nicht allein die Zeichnungen ihrer Mitglieder, sondern auch für das übrige Eisenbahnpersonal und die Beamtenvereinigungen als Zeichnungsstelle entgegennimmt, hat auf die früheren Kriegsanleihen Zeichnungen im Gesamtbetrage von 7¼ Millionen Mark vermittelt.

— **Eine Denkschrift über das Groß-Berliner Schnellbahnnetz.** Der Verband Groß-Berlin hat, wie wir hören, umfangreiche Untersuchungen über die künftige Gestaltung des Groß-Berliner Schnellbahnwesens angestellt, deren Ergebnis in einer Denkschrift zusammengefaßt werden soll. Bereits bei der Prüfung neuer Schnellbahnlinien ergab sich, daß für eine erfolgreiche Tätigkeit in dieser Hinsicht ein allgemeiner Grundplan für die künftige Gestaltung des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes unerläßliche Vorbedingung ist. Namentlich auf Grund von Anregungen im Verbandsausschuß Groß-Berlin sind von der Verbandsleitung die Vorarbeiten für einen solchen Schnellbahnplan in Angriff genommen, die durch den Krieg zwar eine Verzögerung erfahren haben, ihren Niederschlag aber in der binnen kurzem erscheinenden Denkschrift finden werden.

— **Eine Zugwagen- und Motorenfabrik der Skoda-Werke in Deutschland.** Am 14. Februar hat in Berlin die Vereinigung der Skoda-Werke-A.-G. in Pilsen und der Österreichischen Daimler-Motoren-A.-G. in Wiener-Neustadt mit einer Reihe deutscher Großindustriellen zur Errichtung eines Werkes für den Bau von Skoda-Zugwagen und -Motoren stattgefunden. Der Gruppe der deutschen Interessenten gehören an: die Hamburg-Amerika-Linie, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, die Firma Hugo Stinnes in Mülheim (Ruhr), die Firma C. M. Julius Blancke & Co. in Merseburg und die Firma F. C. Glaser & R. Pflaum. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wurde Dr. Freiherr v. Skoda gewählt. Das neue Unte nehmen hat die neue Fabrik der Maschinenfabrik Cyklop v Mehlis & Behrens in Berlin-Wittenau angekauft und wi schon in der allernächsten Zeit den Betrieb aufnehmen.

Die Daimler-Werke erzeugen nach eigenen Patenten Wiener-Neustadt Motoren verschiedener Art und Zugwag insbesondere für die Beförderung schwerer Lasten. Diese zeugung soll nun in großem Stile in Deutschland aufgeno men werden. Zu diesem Zwecke wurde eine Maschin fabrik gekauft, welche auf diesen Betrieb eingerichtet werd soll und schon in den nächsten Monaten die Erzeugung a nehmen wird. Das Aktienkapital der Gesellschaft betra 10 Millionen Mark; davon wird die Hälfte von den österreic schen, die andere Hälfte von den deutschen Interessent übernommen. Eine Kapitalsvermehrung findet zu dies Zwecke weder bei den Skoda-Werken noch bei den Daiml Motorenwerken statt.

Österreich.

— **Wiedereinführung der Sommerzeit.** Für die Zeit v Montag, den 16. April 1917 bis Montag, den 17. September 19 wird durch Verlegung der Zeit um eine Stun die Sommerzeit auch in diesem Jahre eingefüh Danach wird die Uhr am 16. April morg um 2 Uhr der bisherigen Zeitrechnung um eine Stunde v gestellt und am 17. September morgens um 3 Uhr der in die Verordnung festgesetzten besonderen Zeitrechnung (Somm zeit) um eine Stunde zurückgestellt. Morgens am 17. Septe ber 1917 erhält die erste Stunde von 2 bis 3 den Zusatz A u die zweite Stunde von 2 bis 3 den Zusatz B.

„Die Zeit“ veröffentlicht folgende Zuschrift des niederöste Landeskulturrates: Zu der beabsichtigten Einführung d Sommerzeit werden aus verschiedenen landwirtschaftlich Kreisen Stimmen laut, die sich in entschiedenster We gegen deren Einführung vom landwirtschaftlichen Sta punkt aus aussprechen. Auch der niederösterreichische L deskulturrat nahm in einer seiner letzten Sitzungen Geleg heit, zu dieser Frage Stellung zu nehmen; die Vor- und Na teile einer derartigen Verfügung wurden eingehend besp chen, das Ergebnis war jedoch jenes, daß einstimmig die schauung zum Ausdruck gelangte, daß die landwirtschaftliche völkerung in deren Einführung keinen Vorteil, sondern ein entschiedenen Nachteil erblickt. Der landwirtschaftliche trieb unterscheidet sich in seiner Einrichtung vom industr len Betrieb deshalb, weil die Betätigung der Landwirtsch nicht auf gewisse Zeiten eingestellt werden kann, sond lediglich in Beziehung zur Dringlichkeit der zu bewältig den Arbeit gebracht werden muß. Wie jedem Eingeweih bekannt sein muß, lassen sich Anbau- und Erntearbeiten ni auf bestimmte Zeit festsetzen, sondern sind in erster Li von den Witterungsverhältnissen abhängig. Der Landw kann daher bei jenen sich nicht auf eine durch Stunden ab messene Arbeitszeit beschränken, sondern muß schaffen, lange die physische Arbeitskraft ausreicht und die Betrie mittel vorhanden sind. Diese Erwägungen waren es, die d niederösterreichischen Landeskulturrat bewogen, einstimm den Beschluß zu fassen, bei der Regierung vorstellig zu w den, von der Einführung der Sommerzeit absehen zu wolle

— **Erhöhung der Frachtsätze der Donauschiffahrt.** Mit d Beginn der Schiffahrt treten für die Donau-Dampfsch fahrtsgesellschaft und die Süddeutsche Dampfschiffahrts sellschaft in Österreich, für die Ungarische Fluß- und S schiffahrtsgesellschaft in Ungarn Frachtsätze in Kraft, gegenüber den bisher geltenden um 15 % höher sind. Die Maßregel sind Verhandlungen zwischen den Vertretern Handelsministeriums und der Schiffahrtsgesellschaften vor gegangen. Diese letzteren beriefen sich auf die erhebli Steigerung der Tarife bei den Eisenbahnen, auf die Zunah der Gestehungskosten bei den Schiffahrtsgesellschaften erklärten, mit den bisherigen Frachtsätzen das Auslang nicht finden zu können. Das Handelsministerium hat im teresse der möglichsten Schonung des Verkehres den W schen der Schiffahrtsgesellschaften in dem ursprüngli Ausmaße nicht stattgegeben und die Erhöhung mit 15 % f gesetzt. Hierbei ist auch die Erwägung maßgebend gewe daß die Tariferhöhungen sowohl bei den Bahnen als Schiffahrtsgesellschaften das Wesen einer Übergangsm nahme an sich tragen, weil die wirtschaftlichen Verhältni nach dem Kriege nicht überblickt werden können und Festlegung der Tarife dann nicht mit rein mechanisch p zentuellen Zuschlägen, sondern nur im Wege einer grü lichen systematischen Arbeit erfolgen kann. Von der Ta erhöhung der Donauschiffahrt ist nur der Getreideverk aus Ungarn vorläufig ausgenommen worden, der im Fr jahre immer außerordentlich schwach ist und jetzt schon

ine Rolle mehr spielt. Alle übrigen Transporte sowohl im l- als im Bergverkehre werden durch die Erhöhung getroffen. Die Tariferhöhung hat nur für das Jahr 1917 Geltung. e Schiffahrtsgesellschaften haben während des Krieges mal eine teilweise Tariferhöhung vorgenommen, indem billige Frachtsätze, die im Interesse der Wettbewerbsigkeit der Industrie zugestanden worden sind, aufgehoben ben. Damals hat die Regierung den Vorbehalt gemacht, die früheren Tarife nach dem Kriege nötigenfalls wieder rgestellt werden.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im Januar d. J. nach dem vorläufigen Ausweise gegen die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1917	gegen 1916
rsonen- und Gepäckverkehr	22 356 800 K.	— 4 765 490 K. = 17,5 %
terverkehr	24 861 900 K.	— 4 367 381 K. = 14,9 %
Insgesamt	47 218 700 K.	— 9 132 871 K. = 16,2 %

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 8875,5 (+ 10,7) km. Seit Beginn des Haushaltjahres 1916/17 (1. 7. 1916) stellen h die gleichen Angaben wie folgt:

rsonen und Gepäckverkehr	155 079 570 K.	— 7 748 272 K. = 4,8 %
terverkehr	173 308 993 K.	—17 952 716 K. = 9,4 %
Insgesamt	328 388 563 K.	—25 700 988 K. = 7,3 %

Mr.

— **Verkehrsschwierigkeiten.** Zufolge des eingeschränkten senbahnverkehrs hat der Bund ungarischer Industrieller den Handelsminister das Ersuchen gestellt, die obwaltenden Verkehrsschwierigkeiten zu mildern. In der Beantwortung erwähnte der Minister, daß die bestehenden Schwierigkeiten auf den Militärverkehr zurückzuführen sind. Diese rden aber wesentlich gemildert werden, sobald die Lage s zuläßt. Der Minister betonte zugleich, daß für die Anschaffung neuer Lokomotiven vorgesorgt sei. Auch im hlenverkehr sei demnächst eine Besserung zu erwarten.

— **Neuregelung der Zollbehandlung.** Anläßlich der mit terreich abzuschließenden Ausgleichsverhandlungen werderzeit wichtige Beratungen gepflogen, welche sich auf e einheitliche Auslegung der mit der Zollbehandlung zummenhängenden Vorschriften erstrecken. Die zollpolitische ntrale hat auf Veranlassung des Handelsministers unter ziehung der beteiligten Handels- und gewerblichen Kreise eits die Fachberatung abgehalten, an der Beamte des Hans- und Finanzministeriums teilnahmen. Nach eingehender ratung sind die Hauptgrundsätze festgesetzt worden, nach en die Regelung der Zollbehandlung der aus dem Ausde eingeführten Waren zu erfolgen hat, wobei die besonen Wirtschaftsverhältnisse Ungarns berücksichtigt wurden.

— **Millionenstiftung Maximilian v. Bráms.** Der kürzlich storbene Generalbetriebsdirektor der ungarischen Linien Südbahn, Maximilian Ritter v. Brám, hat den Angestellten Beamten der Südbahn rund eine Million Kronen testatarisch vermacht. Die Zinsen dieses Betrages sollen allrlich am Todestage des Stifters unter die Beamten und gestellten gleichmäßig verteilt werden, wobei in erster ie jene berücksichtigt werden, die infolge bedrängter ge darauf den berechtigsten Anspruch haben. Auch Witn und Waisen verstorbener Angestellter der Südbahn haben Recht auf Beteiligung.

— **Personalnachrichten.** Am 16. Februar ist der Inspektor Stellvertreter der kommerziellen Abteilung an der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Emerich Eder, gestorben. Er stand nahezu 32 Jahre im Eisenbahndienst und hatte sich durch seine großen Erfahrungen, insbesondere seine Tüchtigkeit auf dem Gebiete des Tarifwesens, sowie seinen edlen Sinn in weitesten Fachkreisen großes Ansehen erworben.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Kriegssteuer der Staatsbahnen.** Mit dem 1. Februar ist bei den Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen gleichfalls die Kriegssteuer eingeführt. Zugleich wurde der Tarif gänzlich umgearbeitet, wobei die Frachtsätze auf Grund billigerer Einheitssätze — besonders für Wagenladungen — festgestellt wurden. Eine weitere Herabsetzung des Tarifs wurde bei den Gebühren für Getreidesendungen vorgenommen. Die bisher zugestandene Frachtrückvergütung bei Mehlsendungen wurde auch weiterhin aufrechterhalten.

Übrige europäische Länder.

— **Zugverkehr in Nordfrankreich.** Der Schweizerische Preßtelegraph meldet aus Paris: Bei der französischen Nordbahn fahren die Züge wieder bis Soissons. Die Verbindung mit Noyon soll in einigen Tagen wiederhergestellt sein. Das Pariser Bureau des Ausschusses de l'Aisne wird von Flüchtlingen belagert, die nach ihrer Heimat zurückkehren möchten; ihre Rückkehr ist aber infolge der furchtbaren Zerstörung der Dörfer völlig ausgeschlossen.

— **Einschränkung des Zugverkehrs; Sommerzeit in Spanien.** Der letzte Ministerrat beschloß, um Kohlen zu sparen, eine Verminderung der Personenzüge und eine Einschränkung in der öffentlichen Beleuchtung. Ferner ist die Einführung der Sommerzeit und eines einheitlichen Brotes in Aussicht genommen.

— **Erweiterung der Befugnisse des englischen Handelsministeriums.** Durch eine Mitte Dezember v. J. erlassene Königliche Kabinettsorder (Order in Council) sind dem englischen Handelsministerium eine Anzahl Befugnisse in Bezug auf die Überwachung des Eisenbahnverkehrs übertragen worden, die es vorher nicht hatte. Es darf die bei den englischen Eisenbahngesellschaften eingestellten Privatwagen als einen einheitlichen Wagenpark verwalten, die Verzögerung beim Beladen und Entladen von Güterwagen unter Strafe stellen, den Betrieb auf einzelnen Strecken einstellen oder beschränken, Bahnhöfe ganz oder teilweise schließen und Abweichungen von den gesetzlichen Bestimmungen betreffs der Personen- und Gepäcktarife zulassen.

— **Die Eisenbahnen von Irland im Kriege.** Die Königliche Kabinettsordre (Order in Council), auf Grund deren der Betrieb der Eisenbahnen vom Staate übernommen worden ist, bezog sich nur auf die Eisenbahnen von England, Wales und Schottland, nicht aber auf diejenigen von Irland. Bei diesen ist vielmehr bei Ausbruch des Krieges an den bestehenden Verhältnissen nichts geändert worden. Sie haben ihren Angestellten, ebenso wie die englischen, Kriegszulagen gewähren müssen, sind aber trotzdem, obgleich der Staat ihnen nicht wie den englischen, ihre Einnahmen von der Zeit vor dem Kriege gewährleistet, in der Lage gewesen, Dividenden in derselben Höhe wie im Jahre 1913 zu bezahlen. Eine Ausnahme machte nur die erste Hälfte des Jahres 1916, wo der Sinn-Fein-Aufstand die Verhältnisse ungünstig beeinflußt hat. Der Reiseverkehr ist stark zurückgegangen, der Handel und damit der Güterverkehr haben neue Wege aufgesucht, die Kohlen und der sonstige Eisenbahnbedarf sind im Preise gestiegen, der Verkehr hat aber so zugenommen, daß alle dadurch bedingten Mehrausgaben aus den höheren Einnahmen gedeckt werden konnten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr.

uf 1. April d. J. wird der X. Nach- zum Heft 1 des württembergisch-schweizerischen Gütertarifs ausgegeben. Er enthält u. a. eine Neuausgabe des A. T. 20 für Lebensmittel in Eilfracht, mit der Tariferhöhungen verbunden sind. Die Frachtsätze für Wagenladungen einschließlich der Ausnahmetarife nach und von Interlaken Bahnhof und Interlaken Ost werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 aufgehoben. (466)

Stuttgart, den 22. März 1917.
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1917 wird der links der Bahnstrecke Kattowitz-Ratibor gelegene Haltepunkt Paruschowitz, der bisher dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet werden.

Kattowitz, im März 1917. (456)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Der mit 15. November 1916 eingestellte Gesamtverkehr auf der Lokalbahn Muszyna-Krynica wird mit 1. April 1917 wieder aufgenommen.

Krakau, den 17. März 1917. (467)
K. k. Staatsbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ostdeutsch - Bayerischer-, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. (Teil II.) Besonderes Tarifheft enthält den Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz (Braunstein) zum Hochofenbetriebe in Oberschlesien (Nr. 33 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. ab bis auf Widerruf wird die Station Misburg des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover als Versandstation in den oben genannten Ausnahmetarif unter den für die übrigen preußischen Staatsbahnversandstationen geltenden Anwendungsbedingungen aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, den 14. März 1917. (461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1917 tritt der Ausnahmetarif 3 f für den Verkehr mit der Königsberg-Cranzer Eisenbahn außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. März 1917. (463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 treten die im II. Nachtrag zum Gütertarife Basel Bad. Stb.-Schweiz vom 1. Mai 1913 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ballwil, Beinwil, Birrwil, Boniswil-Seengen, Eschenbach, Hitzkirch, Hochdorf, Hochdorf-Baldegg, Lenzburg-Stadt, Mosen, Münster (Luzern), Niederhallwill-Dürrenäsch, Niederlenz und Seon der Schweizerischen Seetalbahn in Kraft, wodurch die bezügliche, auf rotem Einlageblatt erschienene Notiz gegenstandslos wird.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. April 1917 der III. Nachtrag zum Anhang zu den Gütertarifen Basel Bad. Stb.-Schweiz und Waldshut usw.-Schweiz ausgegeben. Derselbe enthält neben Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife in der Hauptsache die Einbeziehung der Chur-Arosa-Bahn in den gen. Anhang. Soweit Frachterhöhungen durch den Nachtrag eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 30. Juni 1917 in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 20 Pf. bei unserem Verkehrsbureau käuflich.

Karlsruhe, 20. März 1917. (457)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw. Ausnahmetarif 2 IV t für Anhydrit usw.

Mit dem 1. Mai 1917 tritt im Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw. der Absatz B des Warenverzeichnisses für Gebrauchte Waren aus Metallen und Legierungen und Metallwaren, die für die Heeresverwaltung beschlagnahmt und gesammelt sind und im Ausnahmetarif 2 IV t für Anhydrit usw. der Absatz D des Warenverzeichnisses für Antimonhaltige Rückstände usw. außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. März 1917. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kriegsausnahmetarife 2 I, 2 IV s, 2 IV v. Mit Gültigkeit vom 12. April 1917 werden die Grund obiger Ausnahmetarife gewährten Frachtermäßigungen für folgende Güter bei Aufgabe als Frachtstückgut aufgehoben: Kartoffeln, frisch, gedörrt oder getrocknet; Kartoffelstärkemehl, trockene Kartoffelstärke, feuchte Stärke zur Brotbereitung bestimmt; Abfallmehl der Kartoffelstärkebereitung zu Futterzwecken; Kartoffelpülpe und Kartoffelflockenkleie zu Futterzwecken; Papiersäcke, gebrauchte; Papier und Pappe, alt abgängig; Kupfervitriol zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten; Sirupe aus Zucker, Stärkesirup, flüssige Zuckerabläufe, Rübenmus und Rübensirup, Melasse zur Herstellung von Speisesirup, natürlichem und künstlichem Honig: Obsttrester (auch Weintrester) zur Entölung oder zu Futterzwecken; frisches (auch geronnenes) Blut zu Futterzwecken. Die Aufhebung der bisherigen Frachtvergünstigungen mit 14-tägiger Frist ist vom Reichs-Eisenbahnamt auf Grund der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1914 (vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung) genehmigt. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. März 1917. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußischer Staats- und Privatbahnverkehr, Ausnahmetarif 4a (Tfv. 5).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Grevenbroich als Versandstation in obigem Ausnahmetarif Ziffer 2 des Warenverzeichnisses aufgenommen.

Cöln, den 20. März 1917. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Nebenbahn Diedenhofen-Mondorf. Am 1. Juni 1917 tritt der Nachtrag I zum Binnentarif in Kraft. Derselbe enthält Fahrpreis- und Frachterhöhungen. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsverwaltung in Diedenhofen-St. Franz.

Berlin, den 23. März 1917. (464)
Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Gesellschaft Vering & Waechter.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1917 erscheint ein Nachtrag XII zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912 der Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen und Anlagen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 Pf. bezogen werden.

Dresden, den 22. März 1917. (458)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bayerisch - schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Personenfahrpreise und Gepäcksätze des Tarifs vom 1. Juni 1908 nebst Nachträgen werden wegen Einführung von Zuschlägen für die schweizerischen Strecken mit 31. Mai 1917 aufgehoben. Neue erhöhte Tarifsätze werden in beschränktem Umfange auf 1. Juni 1917 durch Ausgabe des VI. Nachtrags eingeführt. Näheres durch unser Tarifbureau. (465)

Stuttgart, den 22. März 1917.
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 40 000 cbm Steinschlag I. Kl. soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei, hier, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 Pf. in bar, nicht in Briefmarken, von da bezogen werden.

Die Angebote sind bis zum 2. April d. J., vormittags 10 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Steinschlag I. Kl. an das Rechnungsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt einzusenden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 19. März 1917. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Zum möglichst baldigen Antritt wird ein

Bauaufseher

für größere Eisenbahnbauten zur Beschäftigung auf mehrere Monate gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Angabe der Gehaltsansprüche sind einzureichen.

Brandenburg a. Havel, 21. März 1917.
Der Betriebsdirektor (460)
der Brandenburgischen Städtebahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 26. 31. März 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Osterfestes fällt die am 11. April fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Weitere Beiträge zur Frage der Vorsignale.

[D]ie Frage der Ausgestaltung des Vorsignals hat in den [le]tzten Jahren einen lebhaften Meinungsaustausch hervor[ge]rufen. Die zahlreichen Beiträge, die an dieser Stelle ver[ö]ffentlicht worden sind, zeugen von dem Interesse, das der [A]ngelegenheit entgegengebracht wird, lassen anderseits aber [au]ch die Schwierigkeiten einer unter den bestehenden Ver[hä]ltnissen allseitig befriedigenden Lösung der Frage er[ke]nnen. Im folgenden bringen wir zwei weitere Aufsätze [zu]m Abdrucke, ohne zur Sache selbst Stellung zu nehmen, [m]öchten aber damit die Erörterung der Angelegenheit ab[sc]hließen.

[H]err Dr. Curt Bading in Berlin-Schöneberg schreibt [fo]lgendes:

[„]Einer der wichtigsten Punkte in dem Streit der Meinungen [üb]er das Vorsignal ist offenbar der, ob ein negatives Signal[bil]d das positive vollständig ersetzen kann. Die ohne Beden[ke]n bejahende und die völlig verneinende Ansicht sind in [Fa]chkreisen vertreten. Während die einen sagen, das Signal[bil]d bestehe nicht allein aus der Scheibe, sondern aus der [Er]kennungstafel, dem Signalmast (bzw. dem Träger) und der [Sc]heibe (vgl. die Ausführungen des Regierungs- und Baurats [Be]rghaus in Nr. 47/1916 dieser Zeitung), schließen sich andere [de]r Ihlowschen Ansicht an, daß lediglich die Scheibe in Frage [ko]mme und deren schmale Ansicht nicht als Signal bezeich[ne]t werden könne.

[W]enn wir dieser Ansicht nun ebenfalls beitreten, so ge[sc]hieht dies nicht allein deswegen, weil unseres Erachtens [le]diglich die Scheibe als Signal zu gelten hat, sondern auch [au]s einem psychologischen Grunde. Die von der Eisenbahn[ver]waltung erst später eingeführte Erkennungstafel (die ja [ga]n keinen anderen Zweck hat, als das Signal positiv zu [ma]chen) ist ein festes, unbewegliches Zeichen, das am Signal[ma]st stets sichtbar ist, mag er auf „Fahrt frei“ oder auf [„Ha]lt“ vorbereiten. Und allein diese Tatsache mindert be[trä]chtlich seinen Wert. Denn die Erfahrung auf allen Ge[bie]ten lehrt, daß der Mensch stark dazu neigt, etwas, das ihm ständig erscheint, leicht zu übersehen. Leichter jedenfalls, als ein neues Bild, das ihm einmal gezeigt wird, ein andermal verschwunden ist. Diese Überlegung sollte zu denken geben.

Diejenigen Fachleute, die die Ihlowsche Ansicht teilen, haben nun versucht, ein Vorsignal mit drei Begriffen zu schaffen, um wie bekannt, nicht nur auf „Halt“ und „Fahrt frei“ vorzubereiten, sondern auch kenntlich zu machen, ob

Grün, grün, grün — Am Hauptsignal: „Fahrt frei für das Hauptgleis.“
Grün, grün, grün, Grün, grün — Am Hauptsignal: „Fahrt frei für das abzweigende Gleis.“
Gelb, gelb, gelb — Am Hauptsignal: „Halt“.

Bem.: Die dreieckigen Scheiben sind grün, die runde gelb gestrichen. Die gelbe Scheibe ist senkrecht zur Dreieckscheibe auf deren unterem Rand befestigt. Das Dreieck klappt nach hinten über.

das durchgehende oder abzweigende Gleis frei ist. Über die Notwendigkeit dieser Signalisierung herrscht ja kaum noch Streit.

Keiner der zuletzt gemachten Vorschläge (vgl. Nr. 10 u. Nr. 47/1916 dieser Zeitung) stellt aber in Wahrheit eine Verbesserung des bestehenden Vorsignals dar. Denn die vorgeschlagenen Änderungen schaffen neue Schwierigkeiten im Erkennen, die den vorhandenen keineswegs nachstehen.

Stellen wir folgende Forderungen für ein brauchbares Vorsignal auf:

1. Jedes negative Signalbild im oben ausgeführten Sinn muß vermieden werden.
2. Die Flügelform muß dem Hauptsignal vorbehalten werden, um Verwechslungen mit diesem zu vermeiden. (Der Höhenunterschied der Maste genügt dazu nicht.)
3. Es muß erkennbar sein, ob
   a) das Gleis gesperrt,
   b) das durchgehende Gleis frei,
   c) das abzweigende Gleis frei ist.
4. Der erforderliche Umbau muß mit möglichst geringen Kosten verbunden sein. Z. B. muß die Bewegung der Scheibe die gleiche sein, wie bisher.
5. Das neue Signalbild muß sich möglichst eng an das bisherige anschließen, um dem Personal das Umlernen zu ersparen,

so ergibt sich, daß die gemachten Vorschläge nicht genügen.

Der von der Eisenbahnsignalbauanstalt Scheidt & Bachmann in Nr. 10/1916 beschriebene Entwurf führt den beweglichen F l ü g e l*) für das Vorsignal ein und erscheint uns daher unbrauchbar. Und das Signal des Oberbaurats a. D. Bremer in Nr. 47/1916 arbeitet mit zwei beweglichen Scheibei und vermeidet doch nicht das negative Signalbild. (Hier fehlt sogar die Erkennungstafel.)

Aus diesen Überlegungen heraus haben wir ein Vorsignal entworfen, das den oben angeführten Bedingungen entspricht und dessen Arbeitsweise aus der vorstehenden Abbildung leicht zu ersehen ist. Bei „Fahrt frei für das Hauptgleis" zeigt das Signal eine d r e i e c k i g e g r ü n e Scheibe, bei „Fahrt frei für das abzweigende Gleis" z w e i d r e i e c k i g e g r ü n e S c h e i b e n. (Im ersten Fall klappt das untere grüne Dreieck nach hinten und zeigt nur die untere Kante.) Das Signal „Halt" wird dadurch gezeigt, daß auch das obere Dreieck nach hinten klappt und eine r u n d e g e l b e S c h e i b e zeigt, die an seinem unteren Rand senkrecht befestigt ist. Das Signal „Halt" entspricht also genau dem bisherigen Bild und unterscheidet sich in Farbe und Form so deutlich von den Dreiecken, daß eine Verwechselung völlig ausgeschlossen ist.

Die Lichtsignale sind ebenfalls aus vorstehender Abb. leicht ersichtlich und bedürfen wohl keiner besonderen Erläuterung.

Herr Regierungs- und Baurat S c h a p e r in Stettin macht die im folgenden begründeten Vorschläge:

Die Hinweise auf die Notwendigkeit, für das Vorsignal ein neues, deutlich sichtbares Zeichen als Anzeige dafür, daß am Hauptsignal die Stellung „Fahrt frei" zu erwarten ist, und einen neuen dritten Signalbegriff als Vorbereitung für die Stellung des Hauptsignales „Fahrt frei in ein abzweigendes Gleis" einzuführen, verstummen nicht. Immer wieder werden neue Vorschläge für die Gestaltung dieser neuen Signalzeichen gemacht. Das Bedürfnis nach der Einführung dieser Signale ist hiernach wohl nicht wegzuleugnen. Wenn man der Verwirklichung der Vorschläge noch nicht näher getreten ist, so liegt dies vor allem daran, daß sich unter allen diesen Vorschlägen noch keiner befindet, gegen den nicht irgendwelche Bedenken geltend gemacht werden können. In Nr. 63 des Jahrganges 1916 dieser Zeitung findet si nun ein neuer Vorschlag, der entschieden einen großen Fo schritt in der Frage der Neugestaltung des Vorsignales b deutet. Der neue Gedanke in diesem Vorschlage, eine a der Rückseite der Kreisscheibe rechtwinklig zu ihr angeor nete Rechteckscheibe beim Umklappen der Kreisschei als neues Signalzeichen zu benutzen, ist als außerordentli glücklich und fruchtbar zu bezeichnen. Sehr bedenklich i aber der Vorschlag, die volle Kreisscheibe, die sich jede Betriebsbeamten und namentlich jedem Lokomotivführer a Vorbereitung auf die Stellung des Hauptsignales „Hal fest in das Gedächtnis eingeprägt hat, nun in den gegenteil gen Begriff zu verwandeln und als Anzeige dafür, daß a Hauptsignal die Stellung „Fahrt frei" zu erwarten ist, zu b nutzen. Eine solche Umwandlung, die sich natürlich nur fi

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

kurze Strecken nacheinander durchführen läßt, könnte in d Übergangszeit zu den schwersten Unglücksfällen Vera lassung geben. Ein Lokomotivführer, der auf der einen d von ihm durchfahrenen Strecken die volle Kreisscheibe (d Farbe spielt dabei eine untergeordnete Rolle) schon als neu Signalbegriff, d. h. als Vorbereitung darauf, daß das Hau signal „Fahrt frei" zeigt, vorfindet, trifft auf einer ander Strecke noch die volle Kreisscheibe als Anzeige dafür, d das Hauptsignal „Halt" zeigt. Es ist klar, daß dies zu V wechslungen führen muß und schwere Betriebsunfälle na sich ziehen kann. Ferner ist der Fall denkbar, daß auf ein Strecke, auf der die neuen Signalbegriffe bereits eingefül sind, ein Lokomotivführer auf eine volle Kreisscheibe trit die er irrtümlicherweise für die Vorbereitung auf die Ha stellung am Hauptsignal hält, daß die volle Kreisscheibe Augenblicke des Vorbeifahrens in der Absicht, das Sign „Fahrt frei" zu widerrufen, umgeklappt wird und daß der L komotivführer aus diesem Vorgang im Beharren in sein Irrtum nun schließt, daß am Hauptsignal die Stellung „Fah frei" zu erwarten ist.

Es liegen also zwingende Gründe vor, die volle Kre scheibe als Vorbereitung auf die Haltstellung des Hau signales beizubehalten.

Unter Benutzung des neuen Gedankens der Abhandlu in Nr. 65, Jahrg. 1916 dieser Zeitung, werden folgende V schläge gemacht:

---

*) Wir haben schon bei früherer Gelegenheit darauf hingewiesen, daß der bewegliche Flügel für Vorsignale im Ausland in ausgedehntestem Maße verwendet wird. D. Schriftl.

1. Die volle Kreisscheibe bleibt Vorbereitung auf die Haltstellung des Hauptsignales.

2. Auf der Rückseite der Kreisscheibe wird rechtwinklig zu ihr eine Scheibe von der aus der Abbildung 2 zu ersehenden Form angeordnet. Diese Scheibe ist auf der oberen Seite halb grün, halb weiß, auf der unteren Seite halb gelb, halb grün gestrichen. Die Kreisscheibe wird in einer Gabel gelagert, so daß sie nach vorn und rückwärts um 90° gedreht werden kann. (Abb. 1.)

a. Tagsignal als Vorbereitung auf die Stellung des Hauptsignales „Fahrt frei in das durchgehende Gleis". Die Kreisscheibe wird nach vorn um 90° gedreht. Es erscheint die Trapezscheibe mit Farben grün-weiß. (Abb. 2.)

b. Tagsignal als Vorbereitung auf die Stellung des Hauptsignales „Fahrt frei in das abzweigende Gleis". Die Kreisscheibe wird um 90° nach rückwärts gedreht. Es erscheint die Trapezscheibe mit Farben grün-gelb. (Abb. 3.)

c. In der Nacht dienen zwei gelbe Lichter als Vorbereitung auf die Haltstellung am Hauptsignal, zwei grüne Lichter als Vorbereitung für die Stellung des Hauptsignales „Fahrt frei in das durchgehende Gleis" und ein grünes und ein gelbes Licht als Vorbereitung auf die Stellung am Hauptsignal: „Fahrt frei in das abzweigende Gleis."

Klare und folgerichtige Bilder für die drei Begriffe am Vorsignal lassen sich auch durch folgende Anordnung herstellen:

Die Kreisscheibe wird aus zwei Halbkreisen gebildet, die senkrecht zur Bildebene etwas gegeneinander versetzt sind. (Abb. 4.) Jeder Halbkreis ist für sich in senkrechter Ebene um die Welle a drehbar. Jeder Halbkreis hat zwei übereinander liegende kreisförmige Blenden. In der Ruhestellung (Abb. 4) ist die untere Blende des linken Halbkreises und die obere Blende des rechten Halbkreises gelb gefärbt, die beiden anderen sind grün gefärbt. In der Nacht befinden sich zwei Lichtquellen so hinter der Scheibe, daß in der Ruhestellung nur die gelben Blenden durchleuchtet werden.

Es ergeben sich nun folgende Signalbilder:

Abb. 4. Abb. 6. Abb. 8.

Abb. 5. Abb. 7. Abb. 9.

1. R u h e s t e l l u n g. Am Hauptsignal ist die Stellung „Halt" zu erwarten:

a) am Tage: volle Kreisscheibe (Abb. 4),

b) in der Nacht: volle Kreisscheibe; zwei gelbe Lichter in schräger Lage übereinander (Abb. 5).

2. Am Hauptsignal ist die Stellung „Fahrt frei in das durchgehende Gleis" zu erwarten: Beide Scheiben werden um 180° gedreht. Das Signalbild der Ruhestellung ist ganz aufgelöst (Abb. 6):

a) am Tage (Abb. 6),

b) in der Nacht: wie zu a), außerdem zwei grüne Lichter in schräger Stellung übereinander (Abb. 7).

3. Am Hauptsignal ist die Stellung „Fahrt frei in das abzweigende Gleis" zu erwarten: Nur die rechte Halbkreisscheibe wird um 180° gedreht. Das Signalbild der Ruhestellung ist halb aufgelöst:

a) am Tage (Abb. 8),

b) in der Nacht: wie zu a), außerdem links unten ein gelbes Licht, rechts oben ein grünes Licht (Abb. 9).

Die Schwierigkeiten, die der Einführung dieser Signalbilder in bezug auf ihre bauliche Durchbildung und auf bestehende Vorschriften entgegenstehen, sind nicht gering, aber doch nicht so bedeutend, daß sie sich nicht überwinden ließen, wenn die Signalbilder sich durch Klarheit und Folgerichtigkeit besonders auszeichnen würden.

Haushalt der Verwaltung der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen für das Rechnungsjahr 1917.

Mit dem Gesetzentwurf über die Feststellung des Reichshaushaltsplanes ist dem Deutschen Reichstage vor kurzem der Haushaltsplan der Reichseisenbahnverwaltung für das bevorstehende neue Rechnungsjahr zugegangen. Er führt noch die Bezeichnung „Etat" und enthält auch sonst noch manche bisher übliche fremdsprachliche finanztechnische Ausdrücke, die im Haushaltsplan der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1917 schon soweit als möglich durch deutsche Worte ersetzt worden sind. Man darf wohl hoffen, daß diese demnächst auch im Reich Eingang finden werden. Während bei der Veranschlagung des Haushalts der preußischen Staatsbahnen für 1917 die Ergebnisse des letztabgeschlossenen Rechnungsjahres 1915, eines vollen Kriegsjahres, verwertet worden sind, wurden dem vorliegenden Haushaltsplane der Reichseisenbahnverwaltung wiederum im Wesentlichen die im vorjährigen Plane eingestellten Beträge zugrunde gelegt. Nur an einigen Stellen sind erheblichere Abweichungen gegen das vorjährige Rechnungsjahr eingetreten. Im ordentlichen Haushalt ist bei den persönlichen Ausgaben ein Mehrbetrag von rund 1,29 Millionen Mark, bei den sächlichen Ausgaben von rund 3,24 Millionen Mark und bei den einmaligen Ausgaben ein solcher von rund 11,32 Millionen Mark eingestellt worden. Dagegen sind die Ausgaben des außerordentlichen Haushalts um rund 9,25 Millionen Mark geringer veranschlagt worden.

Von der erstgenannten Mehrausgabe von 1,29 Millionen Mark entfällt der erheblichere Teil auf Gehaltserhöhungen nach Maßgabe der dritten Ergänzung des Besoldungsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1916 S. 492) und mehr als eine halbe Million auf V e r m e h r u n g d e r p l a n m ä ß i g e n B e a m t e n s t e l l e n und Stellenumwandlungen. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1916 werden insgesamt 558 neue Beamtenstellen (13161 gegen 12603, d. s. rund 4,4% mehr) veranschlagt, von ihnen entfallen 5 = 0,9% auf die höheren, 159 = 28,5% auf die mittleren und 394 Stellen oder 70,6% auf die unteren Beamten. An diesem Zugang sind u. a. die Schaffner mit 154, die Lokomotivheizer mit 100, die Lokomotivführer mit 70, die Unterassistenten mit 55 und die Zugführer mit 50 Stellen be-

teiligt. Durch die planmäßige Stellenvermehrung werden namentlich im unteren Dienst die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse erheblich verbessert, sie bringt z. B. 520 Unterbeamtendiätaren und 27 Hilfskräften des unteren Dienstes die erste planmäßige Anstellung und 185 Unterbeamten das Hinaufrücken in besser besoldete Beförderungsstellen, 120 darunter in Stellen für mittlere Beamte. — Bei den sächlichen Ausgaben entfällt eine Mehrausgabe von rund 1,44 Millionen Mark auf die Beschaffung der Betriebsstoffe Kohlen, Koks und Briketts. Im zuletzt abgeschlossenen Rechnungsjahr 1915 stellte sich der Durchschnittspreis für eine Tonne Kohlen auf 17,23 ℳ, für das Rechnungsjahr 1916 war er mit 16,22 ℳ veranschlagt, für das vorliegende Rechnungsjahr ist ein Einheitssatz von 17,95 ℳ zugrunde gelegt, so daß sich die Gesamtausgabe auf rund 14,92 gegen 13,48 Millionen Mark in 1916 beziffert. Eine weitere Mehrausgabe von 814 800 ℳ erklärt sich in der Hauptsache durch die Erhöhung des durchschnittlichen Verdienstes der Werkstättenarbeiter infolge Aufsteigens in der Lohnstufentafel und durch die Vermehrung der Arbeiterkopfzahl infolge des stetigen Anwachsens der Instandsetzungsarbeiten an den fortgesetzt stark in Anspruch genommenen Fahrzeugen. Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge zum Ersatze abgängiger sind im ganzen 7,72 Millionen Mark d. s. rund 988 900 ℳ mehr veranschlagt worden als im Rechnungsjahr 1916. Aus diesen Mitteln sollen entsprechend den im Jahre 1917 voraussichtlich durchzuführenden Ausmusterungen etwa 33 Lokomotiven, 86 Personen- und Gepäckwagen und 522 Güterwagen beschafft werden. Außerdem ist bei den einmaligen Ausgaben des gewöhnlichen Haushalts ein Betrag von rund 11,324 Millionen Mark für die Beschaffung von 34 Lokomotiven, 93 Personen- und Gepäckwagen und 1040 Güterwagen vorgesehen. Diese Vergrößerung des Fuhrparkes ist infolge der Unzulänglichkeit der Bestände und nach den für die Vermehrung der Güterwagen bestehenden Vereinbarungen erforderlich.

Die Gesamtbetriebslänge des Netzes der Reichsbahnen einschließlich der gepachteten Strecken und nach Abzug der an die preußische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Saargemünd-Grenze wird für das Rechnungsjahr 1917 nach der Betriebseröffnung der Neubaustrecken Bettsdorf-Waldwiese-Merzig (36,76 Kilometer) und Wolmünster-pfälzische Grenze (2,80 Kilometer), die für den 1. Mai d. J. in Aussicht genommen ist, im Durchschnitt rund 2149 gegen 2108 Kilometer im Rechnungsjahr 1916 betragen. Hiervon entfallen 80 Kilometer auf Schmalspurbahnen und rund 196 Kilometer auf die Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft.

Im übrigen bringt der Haushaltsplan der Reichsbahnen für das Rechnungsjahr 1917 folgenden Abschluß: die ordentlichen Einnahmen (Kap. 3, Titel 1—6) sind mit 162 246 000 ℳ, die fortdauernden Ausgaben (Kap. 87, Titel 1—38) mit 120 178 600 ℳ, die einmaligen Ausgaben (Kap. 11) mit 14 218 471 ℳ, zusammen mit 134 397 071 ℳ ausgeworfen. Der Überschuß im ordentlichen Haushalt beträgt demnach 27 848 929 ℳ oder rund 4 061 630 ℳ weniger als nach dem Anschlag für das vorjährige Rechnungsjahr. Demgegenüber betrugen nach den Ergebnissen des abgeschlossenen Rechnungsjahres 1915 die ordentlichen Einnahmen (Kap. 3) 120 494 208 ℳ, die fortdauernden Ausgaben (Kap. 87) 109 232 493 ℳ, der Überschuß demnach 11 261 715 ℳ. Die Ausgaben des außerordentlichen Haushalts (Kap. 5) sind mit 2 018 500 ℳ gegen 11,266 Millionen Mark im vorjährigen Rechnungsjahr, also mit rund 9,25 Millionen geringer veranschlagt.

Bei den einmaligen Ausgaben (Kap. 11) sind im diesjährigen Haushaltsplan folgende Beträge eingestellt: Für die Herstellung von Fernsprechanlagen 170 000 ℳ, für die Erweiterung des Umstellbahnhofs Hausbergen 450 000 ℳ, für die Herstellung eines Überholungsgleises auf den Bahnhöfen Herlingen und Hördt 46 000 bzw. 48 000 ℳ je als letzter Teil, für den Ausbau der Strecke Walburg-Merzweiler ein Folgeteil von 20 000 ℳ, ein erster Teil von 20 000 Mark für die Herstellung einer Wasserreinigungsanlage auf dem Bahnhof Sablon neben der vorhandenen Wasserbehälteranlage (die Gesamtkosten sind mit 200 000 ℳ veranschlagt), für die oben erwähnte Vermehrung der Fahrzeuge 11 324 000 ℳ, 1 740 471 ℳ zur Tilgung und Verzinsung der in den Rechnungsjahren 1907, 1909, 1911 und 1912 zur Vermehrung der Fahrzeuge aus Anleihefonds aufgewendeten Kosten und 400 000 ℳ als ratenweiser Rückerstattungsbetrag des von der luxemburgischen Regierung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gewährten Staatszuschusses von 6,4 Millionen Mark.

Im außerordentlichen Haushalt sind Folgeteil eingestellt für die Erweiterung des Personenbahnhofs Mülhausen (100 000 ℳ), für den Bau des zweiten Gleises de Strecke Straßburg-Molsheim usw. (100 000 ℳ) und zwische Ettelbrück und Ulflingen (200 000 ℳ), für die Herstellun einer Hauptwerkstätte in der Nähe von Diedenhofe (100 000 ℳ), für die Herstellung eines Umstellbahnhofs b Mülhausen Nord usw. (100 000 ℳ), für den Bau einer zwei gleisigen Bahn von Berchem nach Ötringen sowie Herstellun eines dritten und vierten Gleises von Bettemburg nach Luxem burg usw. (500 000 ℳ), für den Bau einer Bahnlinie vo Philippsburg bis zur pfälzischen Grenze in Richtung auf Pir masens einschließlich Herstellung eines zweiten Gleises vo Philippsburg bis Schweighausen (200 000 ℳ), ferner Schluß teile zu den Vorarbeiten für den Ausbau der Strecke Philippsburg-Saargemünd, Saargemünd-Beningen, preußisch Grenze bei Sierck bis Königsmachern, Flörchingen-Hayinge und Kneuttingen-Fentsch sowie für den Bau des zweite Gleises der Strecke Luxemburg-Ettelbrück (277 000 ℳ). J ein erster Teilbetrag von 50 000 ℳ ist für die Neubaustrecke Philippsburg-Saargemünd, Saargemünd-Beningen, Flörchinger Hayingen und Kneuttingen-Fentsch, für welche die Vor arbeiten ziemlich beendet sind, zu wichtigeren Bodenankäufe bestimmt.

Nachrichten.

Deutschland

— Der Haushalt des Reichseisenbahnamts im Reichstage. Am 26. d. M. wurde im Reichstage der Haushalt des Reichseisenbahnamts beraten. Wir werden demnächst über die Verhandlungen berichten.

— Bezirkseisenbahnrat Breslau. In der Sitzung am 24. März wurde zu der Vorlage der Eisenbahnverwaltung über Aufhebung verschiedener Ausnahmetarife beschlossen, die Aufhebung folgender Ausnahmetarife zu befürworten: 22a (Holz und Holzzellstoff), S 13b (Schachteln, neue, hölzerne), 3c (Fabriksalz, denaturiertes), 3f (Steinsalz, im Verkehre mit den Stationen Oderberg Ort und Übergang, Myslowitz Übergang und Oswiecim Übergang, nicht aber mit Station Merzdorf; auch nach Saarau, Idaweiche und Königshütte soll der Ausnahmetarif bestehen bleiben), 5g (Kalksteine, rohe), 13a (Blei), 18 (Salzsäure), S 8 (Blei und Zink zum Ortsverbrauch in Seehäfenplätzen nur für den Artikel Blei), S 8a (Blei und Zink zur Verschiffung seewärts), S 8c (Rohblei und Zink zur Ausfuhr). Dagegen wurde empfohlen, die Ausnahmetarife 5f (Steine, rohe usw. mit Ausnahme des Artikels Gipssteine, dessen Wegfall befürwortet wird), 13b (Zink), und S 8 (für den Artikel Zink), deren Aufhebung gleichfalls vorgeschlagen war, beizubehalten.

— Gehalts- oder Lohnvorschuß zur Zeichnung auf die 6. Kriegsanleihe. Die preußische Staatsregierung hat sich wieder entschlossen, den Bediensteten die Zeichnung auf d Kriegsanleihe durch Gewährung eines Gehalts- oder Lohn vorschusses zu erleichtern. Zu diesem Zweck wird den Be amten und auch den ständigen Arbeitern der preu ßischen Staatsbahnverwaltung auf ihren Wunsch in Höhe de von ihnen gezeichneten Betrages eine Vorauszahlung gewäh die jedoch den Betrag ihres Vierteljahrsgehaltes (ohne Wol nungsgeldzuschuß und Nebenbezüge) oder ihres Vierteljahre lohnes nicht übersteigen darf. Die Vorauszahlung ist m 5 % zu verzinsen und spätestens bis zum 30. September 19 zu tilgen. Wie die Eisenbahndirektion Berlin in ihre Amtsblatt bekannt gibt, müssen diese Zeichnungen bis zu 13. April d. J., mittags 1 Uhr, bei der das Gehalt oder de Lohn zahlenden Kasse erfolgen. Zeichnungsscheine liege bei diesen Kassen aus. In Höhe der gezeichneten Beträ erwirbt die Eisenbahnverwaltung wieder für die Zeichn Kriegsanleihestücke, die bis zur Tilgung der gewährten Vo auszahlung im Pfandbesitz der Verwaltung verbleiben. B Schuldbuchzeichnungen ist für die Eintragung der einschrä kende Vermerk vorzusehen, daß das Verfügungsrecht über d Schuldbuchforderung bis zum 30. September 1918 der preuß schen Staatsbahnverwaltung zusteht. Der Mindestbetrag so cher Anleihezeichnungen ist 100 ℳ. Wenn auch jede Zeic nung nur von einem Bediensteten vorgenommen werde kann, so ist es doch zulässig, daß an einer Zeichnung vo 100 ℳ durch einen Bediensteten sich mehrere Bedienste beteiligen. In diesem Falle wird jedem Teilnehmer ei Vorauszahlung in Höhe seines Anteils gewährt. Die Vorau zahlung ist in folgender Weise zu tilgen: a) Die Beamte haben die Vorauszahlung gelegentlich der Gehaltszahlu Ende Juni 1917 mit 20 % und bei jeder folgenden Vierte

ihrszahlung mit je 16 % zu tilgen. Bei monatlicher Gehalts-
ihlung sind die für die Tilgung festgesetzten Prozentzahlen
itsprechend auf die einzelnen Monate zu verteilen, auch
inn mit der Regelung vor dem 1. Juli 1917 begonnen werden.
en Beamten, deren Bezüge bereits zur Begleichung der für
e 5. Kriegsanleihe erhaltenen Vorauszahlungen über den
. März 1917 hinaus gekürzt werden, werden auf Wunsch
r die Beteiligung an der 6. Kriegsanleihe weiter erleichterte
ickzahlungsbedingungen bei der Gewährung einer neuen
ehaltsvorauszahlung zugestanden, und zwar derart, daß —
n anderweiter Regelung in Einzelfällen abgesehen — im
lgemeinen als erste Rate 10 %, bis zum 31. März 1918 bis
50 % der Vorauszahlung und der Rest bis zum 30. Sep-
mber 1918 zu decken sind. b) Die Rückzahlung der den
ändigen Arbeitern (Lohnempfängern) bis zur Höhe eines
erteljahreslohns gewährten Vorauszahlung wird, begin-
nd mit dem Löhnungszeitraum für den Monat April 1917,
der Weise geregelt, daß in den ersten 16 Monaten je min-
stens 5 % und in den beiden letzten Monaten je 10 % zu
gen sind. Abweichungen hiervon sind auf Antrag zulässig,
loch ist die Vorauszahlung spätestens bis zum 30. Septem-
r 1918 zu decken. Es ist den Bediensteten unbenommen,
i der Tilgung der Vorauszahlung höhere Abzahlungen als
e vorstehend angegebenen zu leisten. Durch diese Erleich-
rungen, insbesondere die außerordentlich günstigen Til-
ngsbedingungen, ist jedem Beamten und ständigen Arbei-
r die Möglichkeit gegeben, sich, wenn auch nur mit einem
ich so kleinen Betrage, an der Zeichnung der Kriegsanleihe
beteiligen.

Auch die Spar- und Darlehnskassen der Eisen-
hnvereine stellen sich für den genannten Zweck wieder in
n Dienst des Vaterlandes. So gewährt z. B. wieder die-
jige der Vereine des Bezirks Berlin ihren Mitgliedern be-
ndere Erleichterungen bei der Zeichnung der Kriegsanleihe
nerhalb der Grenzen der ihr hierfür zur Verfügung stehen-
n Mittel. Sie übernimmt die Einzahlung der gezeichneten
träge zu den vorgeschriebenen Zahlungsfristen und gewährt
n Zeichnern ohne Stellung von Bürgen ein Darlehn in der
forderlichen Höhe, für dessen Rückzahlung in Raten eine
ist bis zu 2 Jahren bewilligt wird. Durch dieses Entgegen-
mmen wird erreicht, daß den Zeichnern von Kriegsanleihe
e von ihnen gezeichneten Beträge ungeachtet der Aufnahme
s Darlehens sofort mit 5 % verzinst werden.

Aber auch den Bediensteten, die nur einen Betrag von unter
) M zeichnen können, ist hierzu Gelegenheit geboten. Die
senbahn - Bezirks- sowie Fachvereine werden unter
ren Mitgliedern Sammelzeichnungen veranstalten, die es er-
öglichen, durch Zusammenlegung mehrerer von ihren Mit-
iedern gezeichneter kleiner Beträge Schuldverschreibungen
n je 100 M zu erwerben.

— **Anderweitige Berechnung der Nebenbezüge der olden-
rgischen Lokomotiv- und Zugbegleitbeamten.** Nach den
inmehr in Kraft getretenen Bestimmungen erhalten die
rgenannten Beamten für ihre Beschäftigung im Fahrdienst
gende Nebenbezüge: 1. feste Tagesvergütung, 2. Fahrgeld,
Stundengeld, 4. Nachtgeld und 5. Ersparnisgeld für ersparte
enn- und Schmierstoffe. Die feste Tagesvergütung
halten sämtliche Lokomotiv- und Zugbegleitbeamten für die
enst- und planmäßig dienstfreien Tage. Sie beträgt für
komotiv- und Triebwagenführer 80 Pf., für Zugführer
Pf., für Heizer 40 Pf. und für Schaffner usw. 35 Pf. Das
r die im Dienst zurückgelegten Kilometer gewährte Fahr-
ld beträgt beispielsweise in der 1. Stufe (Lokomotiv-
hrer) bei Schnell- und Eilzügen 4 Pf., bei Personen- und
güterzügen 5 Pf. und bei Güterzügen 6 Pf., in der letzten
) Stufe (Bremser usw.) bei Schnell- und Eilzügen 1½ Pf.,
Personen- und Eilgüterzügen 2 Pf. und bei Güterzügen
Pf. für je 10 km. Das Stundengeld wird für die Ab-
senheits- und Nachtzeit, den Verschiebe- und Be-
tschaftsdienst gezahlt. An Lokomotivführer wird
spielsweise vergütet für eine Abwesenheitsstunde
Pf., eine Nachtzeitstunde 6 Pf., eine Verschiebe-
nststunde 8 Pf. und eine Bereitschaftsdienststunde 3 Pf.
s Nachtgeld beträgt für sämtliche Bedienstete 1,50 M.
wird berechnet für eine auf einer auswärtigen Station ge-
tene, mindestens 4 Stunden umfassende Nachtruhe, die
die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fällt, und
nn den Beamten eine Lagerstatt nicht zugewiesen wurde.
dlich wird das Ersparnisgeld für diejenigen Mengen
Brenn- und Schmierstoffen in Anrechnung gebracht, welche
Beamten der einzelnen Gruppen gegen die für das Heizen
d Schmieren der Lokomotiven und das Schmieren der
gen festgesetzten Verbrauchssätze erspart haben. Die
schiedenen Nebenbezüge werden entsprechend der tat-
hlichen Verwendung der Bediensteten berechnet. Als an-
hnungsfähiger Teil bei Feststellung des Wartegeldes oder
des Ruhegehaltes der Beamten sind für Lokomotivführer
600 M und für Zugführer, Schaffner usw. 300 M bestimmt
worden. Als Grundlagen für die Berechnung der Neben-
bezüge dienen die Eintragungen in den Dienstbüchern der
Lokomotiv- und Zugführer, Schaffner, Bremser usw. und
ebenso die Wagennachweisungen der Zugführer.

— **Großschiffahrtsweg Main-Donau.** Die Kammer der
bayerischen Reichsräte stimmte in ihrer Sitzung am 26. März
einem Gesetzentwurf mit allen gegen eine Stimme zu, der
die erforderlichen Mittel zur Ausarbeitung eines Entwurfes
für Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffen-
burg bis Passau verlangt.

— **Tariferhöhungen in der Binnenschiffahrt.** Wie die
„B. B. Ztg." erfährt, findet demnächst eine Beratung zwi-
schen den maßgeblichen Behörden sowie den Vertretern der
Schiffahrtsunternehmungen statt, in welcher die Frage der
Tariferhöhung für den Verkehr auf den östlichen Wasser-
straßen zur Sprache kommen soll. Es sind bereits Tarife
ausgearbeitet, deren Gutheißung durch die amtlichen Stellen
erwartet wird. Auch die Frage des Ausgleiches zwischen
Eisenbahntarifen und Schiffahrtstarifen steht zur Verhand-
lung, besonders mit Rücksicht darauf, daß die Gruppe Schiff-
fahrt bei der militärischen Eisenbahnbehörde zur Entlastung
der Bahnen eine stärkere Heranziehung der Schiffahrt für die
Bewältigung der Verkehrsaufgaben erstrebt.

— **Die deutsche Industrie zu den neuen Reichssteuern.** Der
Kriegsausschuß der deutschen Industrie hat in folgender Ent-
schließung zu den dem Reichstage vorliegenden Steuergesetz-
entwürfen Stellung genommen:

„Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit einer sichern und
möglichst einfach durchführbaren Deckung des Defizits im
Reichshaushalt 1917/18 stimmt der Kriegsausschuß der deut-
schen Industrie den Gesetzen über die Erhebung eines Zu-
schlages zur Kriegssteuer, über die Besteuerung
des Personen- und Güterverkehrs und über die
Einführung einer Kohlensteuer zu. Der Kriegsausschuß
der deutschen Industrie macht jedoch die Zustimmung zu
diesen Steuern von der Erfüllung folgender Bedingungen
abhängig: 1. Die Schwierigkeit der Aufbringung der vielfach
auf Grundlage fiktiver Buchgewinne berechneten Kriegs-
steuer macht es notwendig, eine Stundung der Steuer-
zahlung gegen Sicherheitsleistung zu ermöglichen. Diese
Sicherheitsleistung muß außer durch Hingabe von Reichs-
anleihe auch durch Hingabe von andern festverzinslichen,
mündelsicheren Papieren und geeigneten Aktienwerten sowie
erstklassigen Hypotheken erfolgen können. Da das Gesamt-
ergebnis der Kriegszeit für die Entwicklung industrieller Un-
ternehmungen sich erst nach Ablauf der Übergangszeit über-
blicken läßt, muß ferner Fürsorge dafür getroffen werden,
daß auf Antrag des Steuerpflichtigen eine nach Ablauf der
ersten Steuerperiode eintretende beträchtliche Vermögensver-
minderung in bezug auf die für die erste Steuerperiode zu
entrichtende Kriegssteuer Berücksichtigung findet. Außer-
dem muß Vorsorge getroffen werden, daß von den Bundes-
staaten Zuschläge zur Kriegssteuer nicht erhoben werden
dürfen und daß der reichsseitig zur Erhebung gelangende
20%ige Zuschlag in den Einzelstaaten von der staatlichen
und kommunalen Einkommensteuer befreit bleibt. 2. Späte-
stens ein Jahr nach Beendigung des Krieges ist eine Revision
des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und
Güterverkehrs vorzunehmen, um seine Gestaltung den
verschiedenartigen Wettbewerbsverhältnissen der im Reichs-
gebiet vorhandenen Industriemittelpunkte anzupassen. Die
Annahme des Entwurfs, daß die Steuer keine wesentliche
Differenzierung der verschiedenen Industriegebiete inner-
halb des Reiches herbeiführen werde, ist irrig. Im Gegen-
teil ist zu befürchten, daß bei unverändertem Weiterbestehen
der vorgeschlagenen Steuer nach dem Kriege die frachtungün-
stig gelegenen Gebiete auf die Dauer in ihrer Wettbewerbs-
fähigkeit zum Vorteil der günstiger gelegenen stark beein-
trächtigt werden. Schon bei dem jetzt vorliegenden Entwurf
ist eine Staffelung der Frachtsteuer nach der Entfernung
durchzuführen, da die vorgesehene einheitliche Belastung
bereits heute nachteilige Wirkungen mit Sicherheit ausüben
wird. Die Freilassung des Straßenbahnverkehrs von der
Steuer sowie die Möglichkeit der Abwälzung der Steuer-
belastung bei bestehenden Franko-Lieferungsverträgen muß
ebenfalls bei dem vorliegenden Entwurf durchgeführt wer-
den. 3. Die Kohlensteuer ist ein Jahr nach Beendigung
des Kriegszustandes einer Nachprüfung namentlich hinsicht-
lich ihrer Wirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der deut-
schen Industrie, insbesondere der Ausfuhrindustrie, zu unter-
ziehen. Ferner muß gefordert werden, daß die Kohle, um
nicht einer doppelten Besteuerung unterworfen zu werden,
von der Güterverkehrssteuer freibleibt."

— **Förderung des Waffenbrüderlichen Reiseverkehrs.** Vom Vorstande der Reichsdeutschen Waffenbrüderlichen Vereinigung ist kürzlich ein Verkehrsausschuß gebildet und dem Vorsitzenden die Ermächtigung erteilt worden, den Ausschuß durch Zuwahl zu ergänzen. Der Leitgedanke für die Arbeiten des Ausschusses wird die Förderung und Entwicklung des Verkehrs von den befreundeten Staaten und nach ihnen sein. Mit anderen Worten: Wir wollen, wenn der Friede erst wieder im Lande ist, unser Geld nicht mehr in das Land des Feindes tragen, sondern lieber unsere Ferienmuße dazu benutzen, die Heimat der Völker kennen zu lernen, die mit uns diesen furchtbaren Krieg zusammen durchkämpft haben.

— **Zeichnung auf die 6. Kriegsanleihe.** Die Pensionskasse für die Arbeiter der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, welche von den ersten fünf Kriegsanleihen bereits 105 Millionen Mark Schuldbuchforderungen erworben hat, hat auf die 6. Kriegsanleihe wiederum 20 Millionen Mark 5 proz. Schuldbuchforderungen gezeichnet.

Österreich.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** In der kürzlich abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates der Verkehrsanstalt legte der Direktor den Geschäftsabschluß für das Jahr 1916 vor. Er weist einen Reingewinn von 2 222 434 K. gegenüber 2 172 745 K. im Vorjahre aus. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die laut Beschluß der letzten Generalversammlung für Steuerzwecke zurückgestellten 340 000 K. entgegen der bisherigen Gepflogenheit im Jahre 1916 nicht zur Steuerleistung herangezogen, sondern auf Bilanzkonto als Reserve für zukünftige Steuererfordernisse belassen wurden und demzufolge das abgelaufene Jahr mit der bezahlten vollen Steuer von 515 650 K. belastet wurde. Die Gehälter, Unkosten und Reparaturen erforderten im Berichtsjahre 429 820 K. (389 273 K. im Vorjahre), die Obligationenzinsen und anderweitigen Zinsen 445 384 K. (341 040 K. im Vorjahre). Für die Auffüllung des Wagenerneuerungskontos wurden 835 060 K. (565 614 K.) aufgewendet. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, in der Generalversammlung den Antrag zu stellen, eine Dividende von 12½ % (gegen 11 % im Vorjahre) zu verteilen, dem Pensionsfonds 25 000 K. (wie im Vorjahre) und dem Reservefonds 65 816 K. (56 765 K. im Vorjahre) zuzuweisen, die bestehende Steuerreserve von 340 000 K. um weitere 185 000 K. zu erhöhen und die nach Auszahlung der Gewinnanteile verbleibenden 301 820 K. (306 097 K. im Vorjahre) auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Großschiffahrtsweg Elbe-Oder-Donau.** In Aussig hat am 24. März die Gründungsversammlung des Österreichischen Arbeitsausschusses für diesen Großschiffahrtsweg stattgefunden. Der Präsident der Reichenberger Handelskammer hob als Vorsitzender in seiner Begrüßungsansprache hervor, daß der Arbeitsausschuß die Behörden, die maßgebenden industriellen, landwirtschaftlichen, kaufmännischen und Schiffahrtsvereine, Schiffahrtsunternehmungen und technische Wissenschaften des Kanalgebietes umfasse, und wies auf die kürzlich erschienene Schrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand über die Bedeutung des geplanten Kanals für Österreichs wirtschaftliche Entwicklung hin. Seiner Begrüßung für die Gäste aus dem Deutschen Reiche schlossen sich Ansprachen der Behördenvertreter an. Der Obmann des Elbevereins berichtete über den Kanalplan und wies nach, daß diese Wasserstraße das südöstliche Europa aufs wirtschaftlichste mit Innerösterreich und Norddeutschland verbinde. Sodann wurde über die Zusammensetzung des Präsidiums Beschluß gefaßt, Unterausschüsse für technische und wirtschaftlich-finanzielle Fragen gebildet und Vertreter für den mit dem Elbe-Oder-Donau-Verein Dresden gemeinsam zu bildenden Ausschuß gewählt. Der Vollzugsausschuß beschloß sodann, den Oder-Weichsel-Kanal in sein Arbeitsgebiet einzubeziehen und der Handels- und Gewerbekammer Krakau einen Sitz im Vollzugsausschusse anzubieten.

— **Die Schienenerzeugung im Jahre 1916.** Die österreichisch-ungarische Erzeugung an Eisenbahnschienen betrug im Jahre 1916 201 938 t gegen 160 177 t im Jahre 1915. Auf die österreichischen Werke entfielen 133 207 t, auf die ungarischen 68 731 t. Die österreichischen Werke haben ihre Leistungsfähigkeit auch gegen 1913 beträchtlich erhöht, jene der ungarischen ist erheblich gesunken.

— **Zur Kohlenversorgung.** Über die vor kurzem im Ministerium für öffentliche Arbeiten abgehaltene Besprechung wurde nachstehende Mitteilung verlautbart: Die in letzter Zeit hervorgetretenen außerordentlichen Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Kohlenversorgung, welche auf außerhalb der Kohlenförderung gelegene Ursachen zurückzuführen sind legten naturgemäß auch die Frage nahe, ob die auf diesem Gebiete bisher zur Abwicklung des Kohlendienstes getroffenen Maßnahmen auch bei der durch die vorgekommenen Erschwernisse wesentlich geänderten Sachlage ausreichend sind oder ob nicht vielmehr, sei es durch Schaffung neuer Unterlagen für die Beurteilung der in Betracht kommenden Verhältnisse, sei es durch Ausgestaltung der Organisation des Dienstes, weitere Einrichtungen ins Leben zu rufen wären um eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen. Vor seiner Entschließung hierüber legte das Ministerium für öffentliche Arbeiten Wert darauf, zunächst die Anschauung jener Kreise zu hören, welche über besonders reiche Erfahrungen auf diesem Gebiete verfügen. Es hat daher zunächst Vertreter des Kohlenbergbaues und des Kohlenhandels zu einer Beratung eingeladen, welche unter dem Vorsitze des Ministers für öffentliche Arbeiten Freiherrn v. Trnka am 9 und 10. März abgehalten worden ist. Den Gegenstand der Beratung bildeten: 1. Feststellung des Vorganges zur Ermittlung des österreichischen Kohlenbedarfes für die verschiedenen Zweige des Verbrauchs auf die einfachste und verläßlichste Art, ferner des Umfanges einer etwa zu diesem Behufe vorzunehmenden Bedarfserhebung und Art der Durchführung einer solchen Erhebung. 2. Sicherstellung der zur Deckung des österreichischen Bedarfes erforderlichen Kohlenmengen, insbesondere durch Steigerung der inländischen Förderung; annäherungsweise Bestimmung der möglichen Erhöhung der Förderung. 3. Vorsorgen für eine angemessene Verteilung der zur Verfügung stehenden Kohle unter Aufstellung von Wirtschaftsplänen für die einzelnen Gemeinden Bezirke und Länder sowie Zuweisung von Kohlenanteilen an die einzelnen Zweige des Verbrauchs. 4. Weiterer Ausbau der Organisation des Dienstes der Kohlenversorgung, und zwar: Ausgestaltung der im Ministerium für öffentliche Arbeiten bestehenden Kohlenversorgungskommission durch Angliederung von Abteilungen zur Führung von Nachweisen über die Leistungsfähigkeit der inländischen Kohlenbergbaue und ihrer Belastung mit Kohlenlieferungen zur Vornahme der notwendigen Untersuchungen wegen möglichster Steigerung der Förderung der einzelnen Betriebe und endlich zur Erstattung von Vorschlägen, die geeignet wären, eine Besserung der Kohlenversorgung herbeizuführen; ferner Errichtung von Revier- oder sonstigen Zweigstellen in den einzelnen Ländern, insbesondere zur Sicherstellung einer angemessenen Verteilung der zur Verfügung stehenden Kohlenmengen nach Maßgabe der Dringlichkeit des Bedarfes. Die Beratung hat eine übereinstimmende Klärung aller zur Erörterung gelangten Fragen ergeben. Es hat sich nach sorgfältigster Erwägung aller in Betracht kommenden Möglichkeiten neuerlich herausgestellt, daß die im Ministerium für öffentliche Arbeiten bald nach dem Kriegsausbruche ins Leben gerufene Kohlenversorgungskommission als Zentralstelle für die Verteilung der Kohle unbedingt beizubehalten und lediglich den allerdings sehr geänderten Verhältnissen anzupassen wäre. Hierbei wurden für diesen Ausbau der Organisation auch schon Richtlinien im allgemeinen festgestellt. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten wird nunmehr an die schleunigste Durchführung der bei der Beratung gefaßten Beschlüsse schreiten, um, so weit dies überhaupt nur möglich ist, eine Besserung in der durch die ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse des letzten Winters so außerordentlich erschwerten Kohlenversorgung zu erzielen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** betrugen im Monate Februar d. J. nach dem vorläufigen Ausweis:

	1917 Kr.	gegen 1916 Kr.	%
Personen- und Gepäckverkehr .	19 126 300	— 2 753 446	— 12.[illegible]
Eil- und Frachtenverkehr . . .	21 719 400	— 6 887 670	— 24.[illegible]
Zusammen	40 845 700	— 9 641 116	— 19.[illegible]

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 8875,5 (+ 10,7 Kilometer.

Fassen wir die seit Beginn des Haushaltjahres 1916/17 (1. Juli 1916) bis Ende Februar d. J. ausgewiesenen Einnahmen ins Auge, so ergibt sich folgendes Bild:

	1916/17 Juli-Februar Kr.	gegen das Vorjahr Kr.	%
Personen- und Gepäckverkehr .	175 215 829	— 9 491 759	— 5,1
Eil- und Frachtgutverkehr . .	190 853 753	— 29 015 026	— 13.[illegible]
Zusammen	366 069 582	— 38 506 785	— 9.[illegible]

Mr.

— Eisenbahnbauten und Konzessionen. Der dem Handelsministerium zugeteilte Staatsbahnoberkontrollor Josef Tomac hat in einer Druckschrift eine Zusammenstellung über die im Jahre 1916 erbauten und konzessionierten Eisenbahnen erfaßt. Aus dieser Statistik geht hervor, daß im Vorjahre Eisenbahnen in der Länge von nur 13,4 km dem Verkehr übergeben wurden, während Linien von 174,7 km noch im Bau begriffen sind. Ferner sind 155 Bahnlinien bereits konzessioniert. Bei Strecken von 2070 km ist die Konzessionsverhandlung bereits erfolgt, bei Strecken von 2306,0 km ist auch schon die administrative Begehung durchgeführt, endlich sind Strecken von 863 km Länge geplant. Eine dem Heft angefügte Eisenbahnkarte Ungarns enthält alle geplanten neuen Eisenbahnstrecken.

Übrige europäische Länder.

— Verkehrseinschränkungen auf den italienischen Bahnen. Nach Meldungen schweizerischer Blätter nehmen die italienischen Staatsbahnen nur noch Sendungen von militärischem Interesse, ferner Chemikalien, Dünger, Kohlen und Arzneien unbeschränkt zur Beförderung an. Alle übrigen Sendungen in Frachtgut oder Eilgut bedürfen einer besonderen Bewilligung durch die Bahndirektion.

— Forderungen der spanischen Eisenbahner. Der „Temps“ meldet aus Madrid, das Amtsblatt enthalte ein neues Abkommen, das die Forderungen der Eisenbahner größtenteils befriedige. Die Schiedsgerichtskommission stehe unter dem Vorsitze des einflußreichsten spanischen Sozialisten Largo Caballero. In amtlichen Kreisen glaube man, daß unter diesen Umständen die Eisenbahner den Generalstreik nicht verkünden werden. Ferner wird der Finanzminister alle Lebensmittelvorräte bekannt geben, um zu beweisen, daß sich Spanien nicht in schwierigeren Ernährungsverhältnissen befinde als die anderen neutralen Länder.

— Der Plan des russischen Verkehrsministers. Aus Kopenhagen, 27. März, wird der „Köln. Ztg.“ gemeldet: Der neue Verkehrsminister, der Kadett Nekrassow, legte in einer Unterredung sein Programm dar. Danach soll die Leitung des Ministeriums geteilt werden. Der Lohn und die Arbeitsbedingungen der Beamten und Arbeiter würden verbessert werden, das Personal würde in weitem Maße an der Festsetzung der Arbeitsbedingungen mitwirken können. Genehmigungen zum Bau von Privatbahnen würden nur in Fällen erteilt, wo dieses im Interesse der Allgemeinheit liege. Ferner werde die Erlaubnis zur Anlage ausländischen Kapitals nur in solchen Unternehmungen erteilt werden, die dem Lande von Nutzen seien. Der Minister erklärte, er sei gegen die Monopolisierung des Verkehrswesens und wolle nicht, daß die Eisenbahngesellschaften sich auch mit dem Bergbau oder der Gewinnung von Petroleum beschäftigten. Um den regelmäßigen Verkehr wieder herstellen zu können, der unter dem starken Schneefall des letzten Winters und infolge der Beschädigung zahlreicher Lokomotiven und Wagen schwer gelitten habe, seien von ihm sofort tatkräftige Maßnahmen getroffen worden. Von neuen Bahnbauten werde namentlich der Murmanbahn und den Bahnverbindungen mit Rumänien sowie der Entwicklung der Flußschiffahrt die größte Aufmerksamkeit zugewandt werden.

— Engländer zur Regelung des russischen Verkehrswesens. „Nationaltidende“ meldet aus Bergen: Hier sind 20 englische höhere Eisenbahnbeamte auf der Reise nach Rußland eingetroffen, wo sie das Verkehrswesen ordnen sollen.

Fremde Erdteile.

— Kohlenbergbau der Ostindischen Eisenbahngesellschaft. Schon seit dem Jahre 1860 besitzt diese Eisenbahngesellschaft eigene Kohlenbergwerke in Serampore und Kurhurbaree. Im Jahre 1914 hat sie von einem eingeborenen Fürsten gemeinschaftlich mit der Bengal-Nagpur-Eisenbahngesellschaft umfangreiche Kohlenfelder im Bergbaugebiet von Bokaro gekauft. Im ersten Halbjahr 1916 sind in diesen Bergwerken 63 000 t Kohlen gefördert worden, und es ist beabsichtigt, die Kohlen an Ort und Stelle zu verkoken, nachdem man damit in den Bergwerken von Serampore gute Erfahrungen gemacht hat. Zur Erschließung der neu erworbenen Kohlenfelder von Bokaro mußte von den beiden Gesellschaften eine gegen 20 km lange Zweigbahn zur Verbindung mit ihren Strecken angelegt werden.

Berichtigung. In dem Aufsatz der Nr. 22 d. Ztg.: „Die künftigen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarife“ muß es auf S. 178 in der ersten Spalte, Absatz 3, Zeile 12 von oben statt „ungarische Kronenwährung“ heißen: „ungarischen in Kronenwährung“; ferner ist in der zweiten Spalte, Absatz 3, Zeile 7 von oben das Wort „auf“ zu streichen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. März d. Js. ist die an der Lokalbahnstrecke Debreczen-Füzesabony, zwischen den Stationen Nagyhortobágy und Mátpusztakócs neu errichtete Station mit beschränktem Verkehr Hortobágyihalastó für den Wagenladungsfrachtgutverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. April d. Js. wird der an der Bahnstrecke Kattowitz-Ratibor gelegene Haltepunkt Paruschowitz, der bisher dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet werden.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Bahnstrecke Wronke-Obornik zwischen den Bahnhöfen Wronke und Obersitzko gelegene Bahnhof IV. Klasse Kozmin wird vom 20. Mai d. J. ab für den Gesamtverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach den benachbarten Bahnhöfen Wronke und Obersitzko verwiesen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (M.). Vom 15. Mai d. J. ab wird bis auf weiteres der an der Nebenbahn Fulda-Gersfeld, zwischen Eichenzell und Lütter gelegene Haltepunkt Welkers für den Güter- und Viehverkehr geschlossen.

Übereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr. Zu diesem Übereinkommen ist der Nachtrag II herausgegeben und an die am Übereinkommen beteiligten Vereinsverwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 21 vom 19. März d. Js. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (vorübergehende Einstellung der Ausgabe schweizerischer Fahrscheine) (abgesandt am 23. März d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

. Wiedereröffnung und Schließung von Stationen.

Die Wasserumschlagstellen in Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag) werden am 29. März d. J. wieder eröffnet. Erste Annahme von Gütern für Pöpelwitz (Umschlag) also am 27. März zum Ausgang für den 29. März.

Breslau, im März 1917. (473)

Königliche Eisenbahndirektion.

Schließung des Haltepunktes Allenstein Vorstadt.

Der an der Hauptbahnstrecke Königsberg-Allenstein gelegene Personenhaltepunkt Allenstein Vorstadt wird am 1. April d. J. bis auf weiteres geschlossen. Der Verkehr wird von dem Nachbarbahnhof Allenstein mit bedient. (478)

Königsberg (Pr.), den 26. März 1917.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 2. April 1917 wird die Station Hötensleben als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 7d einbezogen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. März 1917. (476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 4.
Am 1. Juni 1917 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält außer den durch Bekanntmachung bereits durchgeführten Änderungen neue Bestimmungen im Abschnitt II unter D 13 sowie die Aufhebung der Ladegebühren in den Dresdner Umschlagplätzen. Abdrucke des Nachtrags können von unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt oder durch Vermittelung der Stationen bezogen werden.
Dresden, den 28. März 1917. (475)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch - Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2.
Die durch die Bekanntmachung vom 8. Februar 1917 veröffentlichte Beschränkung in der Anwendung des Ausnahmetarifs 88 gilt erst vom 1. Juni 1917 an.
Dresden, den 23. März 1917. (471)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 2.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 wird die Station Rothenfelde-Wolfsburg des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in die Ausnahmetarife 3e für Steinsalz, 3g für Stein- u. Siedesalz zum Salzen von Fischen und S 10 für Stein- u. Siedesalz zur Verschiffung seewärts einbezogen.
Hannover, den 26. März 1917. (470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.
1. Einbeziehung der Station Marburg Kärntnerbahnhof.
2. Frachtsatzberichtigung.
Zu 1. Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 wird die Station **Marburg Kärntnerbahnhof** (Verwaltungsbereich S. B.) in den obengenannten Tarif, Abteilung A (**Frachtsätze für Steinkohlen usw.**) mit den für Marburg Hauptbahnhof (Seiten 10 bis 15 des Nachtrags VI) vorgesehenen Frachtsätzen, **erhöht um 60 Heller für 1000 kg** und Abteilung B (**Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.**) mit den für **Marburg Hauptbahnhof** (Seiten 24 und 25 des Nachtrags VI) vorgesehenen Frachtsätzen, **erhöht um 40 Heller für 1000 kg**, einbezogen.
In diesen Frachtsätzen sind die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag bereits enthalten.
Zu 2. Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 13 des Nachtrags III zum obengenannten Tarif der Frachtsatz von Versandstation Nr. 44 (Georggrube) nach Weißkirchen von 2551 auf **2051** zu berichtigen.
Kattowitz, den 24. März 1917. (472)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen.
Der vom 1. April 1917 ab gültige Anhang ist erschienen und kann zum Preise von 15 ₰ durch die Dienststellen oder unmittelbar von unserem Verkehrsbureau bezogen werden.
Karlsruhe, den 26. März 1917. (479)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.
Am 1. Juli 1917 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1, Abteilung b, für Klarschlag usw. von 3 ₰ für 100 kg auf 6 ₰ erhöht.
Dresden, den 29. März 1917. (480)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr. Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Juni 1917 werden die Ausnahmeklassen 6, 7 und 8 für Wagenladungsgüter in den Tarifheften E 1—4 — ehemaliger rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr — des norddeutsch-niederländischen Verbandes und in den Tarifheften 1, 2, 4 und 6 des niederländisch-südwestdeutschen Verbandes aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 28. März 1917. (477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Einführung eines direkten Gütertarifes.
Mit Gültigkeit vom 15. April 1917 gelangt der Eisenbahngütertarif, Teil II, für den Verkehr zwischen Lindau-Reutin und Lindau Stadt, Stationen der königl. bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins und der k. k. österr. Staatsbahnen, einerseits und
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen sowie den Stationen Eger, Kufstein und Salzburg der königl. bayer. Staatseisenbahnen, ferner Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch[illegible] anderseits zur Einführung.
Abdrucke dieses Tarifes sind du[illegible] die beteiligten Endverwaltungen so[illegible] durch Vermittlung der beteiligten S[illegible]tionen, in Österreich auch bei der Z[illegible]tralverkaufsstelle für Tarife, Wien[illegible] Biberstr. 16, zum Preise von 5,60 [illegible] = 3,60 ℳ für das Stück zu erhalt[illegible]
In den Frachtsätzen dieses Tari[illegible] sind der österreichische Kriegszusch[illegible] und die österreichische Frachtsteuer [illegible]reits enthalten.
Die in Nr. 8 dieser Zeitung v[illegible] 27. Januar 1917 unter „Amtliche [illegible]kanntmachungen" (147) und in Nr. [illegible] dieser Zeitung vom 21. Februar 1[illegible] unter (312) im Rahmen des Öst[illegible]reichisch-Lindauer Eisenbahnverban[illegible] verlautbarten direkten Frachtsätze w[illegible]den in diesen Tarif aufgenommen.
Wien, den 27. März 1917. (4[illegible])
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung[illegible]

---

3. Personen- und Gepäckverkehr

a) **Ostdeutsch-österreichischer Per[illegible]nentarif über preußisch-österrei[illegible]sche Grenzstationen (Tarif v[illegible] 1. Februar 1914),**
b) **Deutsch-österreichischer Person[illegible]verkehr über Bodenbach, Dzied[illegible], Halbstadt, Franzensbad, Lieb[illegible], Mittelwalde, Myslowitz, Oderb[illegible] usw. (Tarif vom 1. Februar 1913[illegible]**
c) **Preußisch - sächsisch - österr. - ung[illegible] Personenverkehr über süddeuts[illegible]österr. Grenzstationen (Tarif v[illegible] 1. Juli 1910),**
d) **Rheinisch-westfälisch - hessisch - t[illegible]ringisch-österr. Personenverk[illegible] über Aschaffenburg, Gemünden u[illegible] Lichtenfels (Tarif vom 1. Mai 19[illegible]),**
e) **Deutsch-ungarisch- (und deuts[illegible]rumänischer) Personenverkehr ü[illegible] Bodenbach, Dzieditz, Eger, Mys[illegible]witz, Oderberg, Oswiecim und T[illegible]schen (Tarif vom 1. Juli 1912.**

Die für den 1. April 1917 veröff[illegible]lichte Aufhebung der direkten Fa[illegible]preise und Gepäckfrachtsätze zwisc[illegible] deutschen Stationen einerseits [illegible] österreichischen und ungarischen S[illegible]tionen andererseits wird in vorbezei[illegible]neten Verkehren für den Verkehr v[illegible] Österreich und Ungarn hinausgescho[illegible] auf den 1. Mai 1917. Für den Ve[illegible]kehr von Deutschland na[illegible] Österreich bleiben die Fahrpre[illegible] und Gepäckfrachtsätze bis auf weite[illegible] für den Verkehr nach Ungarn [illegible]nächst bis 30. April unveränd[illegible] bestehen.
Für den Verkehr von Öst[illegible]reich treten neue erhöhte dire[illegible] Preise in den bisher gangbarsten V[illegible]bindungen in Kraft.
Für den Verkehr von Unga[illegible] werden, soweit ein allgemeines [illegible]dürfnis besteht, voraussichtlich ne[illegible] den Karten bis zur Grenzübergan[illegible]station die Karten der Grenzstat[illegible] nach der deutschen Zielstation glei[illegible]zeitig auf der Abgangsstation ausge[illegible]ben. Direkte Gepäckabfertigung w[illegible] durch einen Gepäckschnittarif erm[illegible]licht werden.
Breslau, den 26. März 1917. (4[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltung[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 27. 4. April 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Osterfestes fällt die am 11. April fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Bemerkungen zur Frage der Vereinheitlichung der Eisenbahnwagen-Bauformen.

Vor 67 Jahren (1850) versammelten sich die Techniker der ıitteleuropäischen Bahnen zum ersten Male zur Besprechung ızelner Fragen, die den Verkehr zu erleichtern und die :cherheit zu erhöhen berufen waren. Diese anfangs zeit-ılig aufgeworfenen und behandelten Fragen führten später r Festlegung der Bauvorschriften, aus denen sich die 'echnischen Vereinbarungen" über den Bau und die Be-iebseinrichtungen der dem Verein Deutscher Eisenbahn-rwaltungen angehörigen Bahnen entwickelten.

Auch in diesen Vereinbarungen kommt das Bestreben zum ısdruck, Erleichterungen im Verkehr zu erzielen und die ıtriebssicherheit zu erhöhen.

Wenn wir die Entwicklungsweise dieser Bauvorschriften trachten, finden wir, daß zuerst die Vorschriften entstanden ıd, deren Aufstellung in erster Linie aus Sicherheitsrück-:hten notwendig war, hingegen solche Bestimmungen, :lche Erleichterungen im Verkehr bezweckten — falls sie :ht auch gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen berufen ıren — aus Schonung des freien Bestimmungsrechtes der ıreinsverwaltungen nur in seltenen Fällen Aufnahme ge-ınden haben.

Diese vorsichtige Entwicklungsweise der Bauvorschriften ıtte zur Folge, daß die Bahnen Mitteleuropas — gleichwie ıch die des übrigen europäischen Festlandes — derzeit, so-ıhl bezüglich der Wagentypen, als auch bezüglich der Bau-ırmen der einzelnen Wagenbestandteile, die größtmöglichste ırschiedenheit aufweisen.

Im Vergleich mit den Bahnen Amerikas, die sich von un-:ren Bahnen selbständig entwickelt haben, ist die Vielseitig-ıit unserer Bauformen besonders auffallend. Auf den ame-ıkanischen Bahnen sind die Wagen, sowohl hinsichtlich der 'pe, als auch hinsichtlich ihrer Bestandteile, viel einheit-ıher, da die Waggonfabriken (master car builders associa-ı) in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit der leichten und ıligen Fabrikation, vielseitige Bauregeln festgesetzt haben, ıen sich im Interesse der Allgemeinheit sogar die mäch-ısten Bahngesellschaften unterwerfen mußten.

Wenn wir den Gründen näher treten, infolge deren bei uns ı Reichhaltigkeit der Wagenbauformen entstand, finden wir, daß diese Gründe, außer dem Fehlen des Zusammenschlusses der Waggonfabriken, und außer dem Nichtvorhandensein eines auf die Einheitlichkeit abzielenden Zwanges, im unangebrachten Schaffensdrang und in der unbewußten Oberflächlichkeit der Entwurfsaufsteller zu suchen sind. Selbst bei den kleinsten Bahnen fanden sich zeitweilig Entwerfende, die den zweifelhaften Mut besaßen, auch an den bewährtesten Formen Änderungen vorzunehmen, und hierdurch die Anzahl der Bauformen ohne Grund zu vermehren.

Es wirft sich nunmehr die Frage auf, ob es für die Bahnen der Zentralmächte zweckmäßig sei, die jetzt ausgeübte Freiheit bei der Wahl der Bauformen auch weiterhin aufrechtzuerhalten oder eine gewisse Beschränkung eintreten zu lassen.

Die im großen Kriege gesammelten Erfahrungen führen uns zu Anhaltspunkten zur Entscheidung dieser Frage.

Die besonders in der letzten Zeit fühlbar gewordene Wagennot veranlaßte die Bahnen, ausgiebig dafür zu sorgen, daß der Wagenpark vermehrt werde, aber auch mit allen verfügbaren Mitteln dahin zu trachten, daß der zur Verfügung stehende Wagenpark möglichst ausgenützt werde. Demnach richtete sich das Bestreben dahin, die Freizügigkeit und ungehinderte Verwendbarkeit der Wagen auf allen in Betracht kommenden Linien der Mittelmächte zu sichern und Stillstände oder Leerläufe der Wagen möglichst zu vermeiden.

Die Erfahrungen des Krieges beweisen, daß der gegenseitige Verkehr auf den verschiedenen Bahnlinien durch die technischen Bestimmungen des Wagenaustausches zwar genügend gesichert ist, daß es jedoch zweckdienlich wäre, auch solche Verfügungen zu treffen, welche die im Verkehre der Wagen infolge Abnützung und Beschädigungen naturgemäß entstehenden Stockungen auf das geringste Maß beschränken könnten.

Bei der großen Verschiedenartigkeit der Wagenbestandteile wurde es vielfach lästig empfunden, daß mancher betriebsunfähig gewordene Wagen baldigst dem Betriebe deshalb nicht wieder zugeführt werden konnte, weil der Ersatz von Bestandteilen notwendig war, und diese infolge Verschiedenheit von den bei der betreffenden Bahn in Gebrauch befind-

lichen Bauformen nicht zur Verfügung standen. Der Mangel an Ersatzbestandteilen war besonders in der ersten Zeit des Krieges bemerkbar, als in den Betriebswerkstätten es noch nicht möglich war, durch vorzeitige Anforderung der meistbenötigten wichtigsten Ersatzbestandteile einen entsprechenden Vorrat zu beschaffen.

Abgesehen davon, daß die Anlage derartiger weitverzweigter Vorräte von verschiedenen Bestandteilen der im wechselseitigen Verkehr in großer Anzahl in Betrieb befindlichen Fahrbetriebsmittel der vielen Bahnen nicht unbeträchtliche Kosten verursachte, hat dieser Vorgang nicht in allen Fällen zum Ziele geführt, da sehr oft infolge Mangels der besonders seltener benötigten Ersatzbestandteile die zur Beschaffung derselben notwendigen Schritte erst dann eingeleitet werden konnten, als die Wagen dem Betriebe schon entzogen und einer Reparaturwerkstätte zugeführt werden mußten. In vielen Fällen verursachten die aus den schwierigen Verkehrsverhältnissen entstandenen Stillstände und Verschleppungen der mit Ersatzbestandteilen beladenen Wagen weitere Verzögerungen in der Wiederherstellung der vorübergehend betriebsunfähig gewordenen Wagen.

Zur Behebung dieser zahlreich vorgekommenen Schwierigkeiten wäre es sehr erwünscht, wenn es mit der Zeit gelingen würde, wenn auch nicht für die Gesamtbauformen der regelspurigen Wagen oder für die Formen der im Verkehr meistvorkommenden Lastwagentypen, so doch wenigstens für die dem Austausch besonders unterliegenden Wagenbestandteile eine möglichste Gleichförmigkeit zu erreichen. In diesem Falle wäre es nicht notwendig, von den Ersatzbestandteilen so große Vorräte aufzustapeln, und es wäre erreicht, daß betriebsunfähig gewordene Wagen — öfters sogar ohne Entladung derselben — raschestens wieder hergestellt und in Betrieb gesetzt werden könnten.

In technischer Hinsicht dürfte die Vereinheitlichung einzelner im Übergangsverkehr hauptsächlich vorkommenden Lastwagentypen, z. B. der 20-Tonnen-Kohlenwagen, kaum Schwierigkeiten verursachen, da die Hauptabmessungen dieser Wagen durch die Bestimmung derselben zur Aufnahme gewisser festgesetzten Ladungen und durch das gegebene Ladegewicht festgelegt sind, und eigentlich nur die Bauformen der einzelnen Wagenbestandteile der freien Wahl unterworfen sind. Bei näherer Betrachtung dieser letzteren finden wir jedoch, daß dem Wesen nach auch die Bauformen der wichtigeren Bestandteile ähnlich ausgebildet sind, und daß die bei den verschiedenen Bahnen vorkommenden baulichen Abweichungen das Wesen der Einrichtung nur in den seltensten Fällen berühren. Diese Bauweise entwickelte sich seit dem Bestehen der regelspurigen Bahnen ohne besonderen Zwang in einer bestimmten gleichmäßigen Richtung. Ähnlich ist auch die Entwicklungsweise der Bauformen jüngerer Verkehrseinrichtungen, wie z. B. der Kraftfahrzeuge, Flugzeuge.

Unter den Baubestandteilen der regelspurigen Lastwagen beschränken sich die Abweichungen hauptsächlich auf die Ausführung der Wagenuntergestelle und Kasten, bei welchen die mehr oder minder ausgedehnte Verwendung von Holz und Eisen eine besondere Rolle spielt, während die übrigen wichtigeren Bestandteile, namentlich die des Laufwerks, wi Räder, Achsen, Achsbüchsen sowie Tragfedern, Puffer un Zugvorrichtungen wesentliche Abweichungen nicht auf weisen.

Vom bahntechnischen Standpunkte bestünde demnach kei Hindernis, wenigstens in den Bauformen und Abmessunge dieser wichtigsten Bestandteile der Wagen eine möglichst Einheitlichkeit anzustreben, und hierdurch im Verkehr de Wagen die angedeuteten Erleichterungen zu erzielen.

Seitens der Anhänger der Unbeschränktheit dürfte gege die Vereinheitlichung einzelner Bauformen der Einspruch er hoben werden, daß Einschränkungen des Wagenbaues di weitere Entwicklungsmöglichkeit zu unterbinden imstand wären.

Dieses Bedenken ist jedoch aus folgenden Gründen nich stichhaltig: 1. Die Vereinheitlichung der Wagenformen un der Bestandteile wird nur für solche Bauformen erstrebt, di in der Entwicklung schon eine gewisse Erstarrung aufweisen die demnach in absehbarer Zeit einer einschneidenden Ände rung nicht bedürftig sind. 2. Auch bei der genaueren Fes legung einzelner Bauformen werden solche Änderungen durch die eine einwandfreie Verbesserung erzielt werde kann, im gemeinsamen Einvernehmen mit den übrigen Bahnen weiterhin durchgeführt werden können. 3. Den Bahne bleibt es unbenommen, die Bauformen solcher Wagenform und Wagenbestandteile, deren Festlegung zur Erleichterun des Verkehrs minder wichtig ist, und bei deren Wahl die be sonderen Verhältnisse, unter denen die Wagen verkehre mehr zu berücksichtigen sind — namentlich die allgemeine Bauformen der Personenwagen und der besonderen Las wagen — auch weiterhin frei zu wählen.

Gegen die Vereinheitlichung — innerhalb der erwähnte Grenzen — dürfte demnach kein derart triftiges Bedenken o walten, daß es nicht erwünscht wäre, sie anzustreben u dadurch im Verkehr der regelspurigen Wagen wesentlic Erleichterungen zu erreichen. Die Einheitlichkeit wür sinngemäß auch bei den Schmalspurwagen zu erstreben sei deren Wichtigkeit besonders auch im Kriege vielfach beo achtet wurde.

Um dem vorgesteckten Ziel näher zu kommen, wäre es e wünscht, wenn die Bahnen Mitteleuropas betreffs des Bau der regel- und schmalspurigen Wagen solche Vorschriften z Geltung bringen würden, die nicht nur die Gesichtspunk der Sicherheit, sondern in größerem Maße, als bisher, au die Gesichtspunkte der Verkehrserleichterung berücksichtig würden.

Ferner wäre es erwünscht, wenn die mitteleuropäisch Wagenfabriken außer auf dem geschäftlichen auch auf tec nischem Gebiete zu einem engeren Zusammenschluß g langen würden, um durch Spezialisierung der Herstellu der einzelnen Wagenbestandteile und durch Festlegung d besten und wirtschaftlichsten Fabrikationsmethoden ein möglichst raschen Aufbau der Wagen zu gewährleisten, u hierdurch im allgemeinen Interesse die Leistungsmöglichk ihrer Betriebe zu verbessern.

Budapest. Dipl.-Ingenieur Edmund Kelényi.

Der Etat des Reichseisenbahnamts

kam im Reichstage in der Sitzung vom 26. März zur Verhandlung. Es lag ein Antrag der Fortschrittlichen Volkspartei zum Etat vor, den Reichskanzler zu ersuchen, er möge 1. tunlichst beschleunigt dem Reichstage eine Denkschrift über die voraussichtlichen finanziellen und wirtschaftlichen Wirkungen und Ergebnisse einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens mit Einschluß der Binnenwasserstraßen vorlegen und 2. zur Vorbereitung dieser Denkschrift eine Fachkommission einberufen, die durch sachverständige Mitglieder des Wirtschaftslebens, Parlamentarier, sachverständige Beamte und Vertreter des Großen Generalstabes zu bilden ist. Redner verschiedener Parteien äußerten sich zu diesem Antrag; der Abg. Pfleger (Zentrum) behandelte den Kirc hoffschen Gedanken auf Ersparnis einer Milliarde durch Ve einheitlichung nur ironisch; es sei bedauerlich, daß man je solche Anträge stelle, Bayern habe sein Sonderrecht bei d Eisenbahnen und werde sich dies jetzt am wenigsten nehm lassen. Der Sozialist Keil meinte, die Kirchhoffschen G danken seien der Erörterung wert, da sie auch das Ide der politischen Einheit fördern sollen. Abg. Dr. Mülle Meiningen von der Fortschrittlichen Volkspartei meinte, m müsse Klarheit über die behandelten Fragen haben, da d Kirchhoffschen Gedanken nicht nur von diesem selbst, so dern auch von zahlreichen Handelskammern vertreten würd

bg. Schiele (Deutschkonservativ) hielt den jetzigen Zeitinkt für höchst ungeeignet zur Behandlung dieser Frage. an habe jetzt im Kriege wichtigere Dinge zu tun als akamische Erörterungen. Man müsse heute nicht nur an die nanzen des Reichs, sondern auch an die der Einzelstaaten d der Gemeinden denken. Ein Eingriff des Reichs würde e Selbständigkeit der Einzelstaaten erschüttern und damit m Reich schaden. Präsident des Reichseisenbahnamts ackerzapp erklärte folgendes:

„Ich stehe nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Vernheitlichung der deutschen Eisenbahnen nur herbeigeführt erden könnte unter Zustimmung der beteiligten Bundesaaten, und zwar sowohl der Regierungen wie der Volksertretungen. Bekanntlich ist die überwiegende Mehrheit er Einzelstaaten keineswegs geneigt, ihre Selbständigkeit in zug auf das Eisenbahnwesen aufzugeben, andererseits beeht für das Reich ein Bedürfnis, die Eisenbahnen für sich erwerben, gegenwärtig nicht, und deshalb liegt auch kein nlaß vor, die Frage der Vereinheitlichung jetzt von Reichs egen weiter zu verfolgen. Es unterliegt keinem Zweifel, ß ohne Zustimmung der beteiligten Bundesstaaten eine bernahme der Eisenbahnen auf das Reich als ausgeschlossen zusehen ist. Nicht bloß mit Rücksicht auf die Verfassung, ndern noch mehr aus der Erwägung heraus, daß die Durchhrung einer Maßnahme, die von einer so gewaltigen Tragcite in wirtschaftlicher, finanzieller und auch politischer ziehung sein würde, ohne Zustimmung der beteiligten ndesstaaten nicht möglich wäre. Die Bundesstaaten haben elmehr den dringenden Wunsch, daß ihnen ihre bisherige lbständigkeit bezüglich ihrer Bahnen erhalten werde. Sie gen den größten Wert darauf, daß sie selber die Pflege s Verkehrs fördern und den kulturellen Aufgaben ihres ndes dienen. Sie wollen die gewaltige Machtfülle, die ihnen turgemäß aus der Erhaltung ihrer Eisenbahnen erwächst, cht aus der Hand geben. Dazu kommt die große Bedeutung, elche die Eisenbahnen in finanzieller Hinsicht für die aatshaushaltsetats der beteiligten Staaten erlangt haben. egenüber diesen Gesichtspunkten, deren Bedeutung auch vom andpunkte des Reichs unmöglich unterschätzt werden kann, üssen Erwägungen finanzieller und technischer Natur, die gunsten der Vereinheitlichung geltend gemacht werden, eines Erachtens zurücktreten. Andererseits müssen wir ankennen, daß gerade auf den beiden wichtigsten Gebieten des senbahnwesens, dem Betrieb und dem Verkehr, schon jetzt r die deutschen Eisenbahnen eine sehr weitgehende Einitlichkeit besteht. Durch Reichseisenbahnen könnte also cht viel mehr gewonnen werden. Wir haben einheitliche triebsordnungen, eine einheitliche Verkehrsordnung, einitliche Fahrdienstvorschriften, eine wesentliche Einheit der rife. Es kann sich nur noch um einen weiteren Ausbau r bestehenden Vereinbarungen und Einrichtungen handeln, welchem Zweck die Konferenzen der beteiligten Bundesaten dienen. Andererseits sind die finanziellen Vorteile r Vereinheitlichung nicht so groß, wie man annimmt. Der inung, daß Hunderte von Millionen Reich und Einzelstaaten fließen würden, stehen die Urteile der sachkundigen Verter der deutschen Eisenbahnverwaltung gegenüber, welche esen Gewinn erheblich niedriger einschätzen, und zudem der Meinung sind, daß sie in der Hauptsache durch die schon bestehenden Einheitseinrichtungen, insbesondere durch die Güterwagengemeinschaft, verringert werden. Im übrigen erwartet auch Kirchhoff in seiner Schrift eine Milliarde keineswegs allein aus der Vereinheitlichung der deutschen Bahnen, er rechnet vielmehr daraus nur ein Fünftel heraus. Die einzelstaatlichen Verwaltungen können ja jederzeit die in den Reformvorschlägen namhaft gemachten Vereinfachungen bei sich einführen. Die Prüfung der ganzen Sache soll einer besonderen Fachkommission übertragen werden. Nun hat der Minister der öffentlichen Arbeiten von Preußen im Ausschuß seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, im Verein mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen die Frage eingehend zu prüfen, welchen Einfluß in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen für die deutschen Eisenbahnen haben würde. Er hat sich dagegen gegen die Bildung einer besonderen Fachkommission ausgesprochen, weil er sich von einer solchen Kommission, deren Tätigkeit außerhalb der Tätigkeit der Verwaltung liegen würde, eine Förderung der Angelegenheit nicht verspricht. Nun liegt dem Hause ein solcher Antrag auf Niedersetzung einer Fachkommission vor. Eine ähnliche Resolution hat das Haus bereits früher beschäftigt. Ich habe mich damals gegen die Einsetzung einer besonderen Fachkommission ausgesprochen mit der Begründung, daß, solange die maßgebenden Bundesstaaten sich grundsätzlich ablehnend gegenüber der Vereinheitlichung verhalten, es nicht angängig wäre, im Gegensatz zu ihnen derartige Untersuchungen vorzunehmen. Das gleiche muß ich auch heute gegenüber diesem Antrage sagen. Die Initiative muß von den Bundesstaaten ausgehen. Würde ein solcher Zwang ausgeübt, so würde das dem Gedanken der Reichseisenbahn nicht förderlich sein. Der von dem preußischen Eisenbahnminister vorgeschlagene Weg scheint mir befriedigend zu sein für alle Teile, dagegen scheint mir ein Mißtrauen gegenüber den Bundesstaaten nicht am Platze. Die Erfahrung bestätigt, daß die bisherige Organisation sich durchaus bewährt hat, vor allem aber möchte ich Ihnen empfehlen, diese ganze Sache der Friedenszeit zu überlassen, wo sie in Ruhe bedacht und geprüft werden kann."

Der nationallib. Abg. Stöve stimmte dem Antrage der fortschrittlichen Volkspartei zu, während Abg. Freiherr v. Gamp (Mitglied der Deutschen Fraktion) auf die glänzenden Leistungen der deutschen Eisenbahnen hinwies und es für sehr zweifelhaft hielt, daß die Kirchhoffschen Vorschläge zur Herbeiführung der dringenden Ersparnisse geeignet seien, die freilich nach dem Kriege erforderlich werden würden. Damit, daß man das Extraordinarium auf Anleihe nehme, könne man doch keine Ersparnisse machen. Die Tätigkeit der beantragten Fachkommission würde nur eine Vergeudung von Kräften bedeuten.

Der Etat des Reichseisenbahnamts wurde dann bewilligt, über den erwähnten Antrag sollte namentlich abgestimmt werden. Dies geschah am folgenden Tage; der Antrag wurde dann mit einfacher Stimmenmehrheit angenommen. Es stimmten dafür außer den Antragstellern, die Nationalliberalen, die beiden sozialdemokratischen Gruppen und ein Teil der Deutschen Fraktion.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erledigung des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs** und des **Kohlensteuergesetzes.** In r Sitzung des Reichstags vom 28. v. M. fand die zweite esung der genannten Gesetze statt. In der Sitzung des folnden Tages wurden sie auch in dritter Lesung erledigt, so ß ihre demnächstige Veröffentlichung zu erwarten ist. Bei r zweiten Lesung des ersteren Gesetzes wurde ein Antrag num auf Freilassung der Fahrkarten bis 35 Pf. mit einer inne Mehrheit angenommen, in dritter Lesung aber wieder strichen. Wir werden über das Verkehrssteuergesetz, ssen Entwurf bei der Beratung im Ausschuß für den ichshaushalt eine Anzahl wichtiger Änderungen erlitten t, demnächst zusammenfassend berichten.

— **Bekanntgabe der Fahrplanänderungen.** Beschwerden s neuerer Zeit lassen nach einem Erlaß des preußischen senbahnministers an die Königlichen Eisenbahndirektionen kennen, daß auf die Bekanntgabe der Fahrplanänderungen d besonders des Wegfalls von Zügen nicht immer genünde Sorgfalt verwendet wird. Der Herr Minister weist shalb darauf hin, daß neben angemessener Benutzung des zeigenteils der Presse der Aushang ausführlicher Bekanntmachungen nicht nur auf den von den Zügen berührten Stationen, sondern auch auf denen benachbarter Bezirke in Frage kommt. Wenn z. B. ein Zug zwischen Magdeburg und Leipzig aufgehoben wird, der für die Verbindung zwischen Bremen/Hamburg und Leipzig wichtig ist, dann muß die Bekanntmachung hierüber auch den Eisenbahndienststellen in Bremen und Hamburg zugefertigt werden, damit sie in der Lage sind, zutreffende Auskunft über die Zugläufe zu erteilen.

— **Zur Förderung der diesjährigen Frühjahrsbestellung** hat der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen auf einen entsprechenden Antrag des Verbandes deutscher Arbeitsnachweise in Berlin an die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Eisenbahnkommissare folgende Anordnungen getroffen: 1. Arbeiter, denen zum Zwecke der Frühjahrsbestellung der im Deutschen Reiche gelegenen Felder durch eine der unter 2. benannten Stellen eine auswärtige Arbeitsstelle vermittelt worden ist, werden in der Zeit vom März bis Ende Mai d. J. auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zur einmaligen Reise nach der Arbeitsstelle und zurück in der 4. Wagenklasse zum halben Fahrpreis befördert. 2. Die Fahrkarten zum halben Fahrpreise werden von den Fahrkartenausgaben gegen Vorlage eines Ausweises verabfolgt, zu

dessen Ausstellung berechtigt sind die dem Verbande Deutscher Arbeitsnachweise angehörigen öffentlichen oder gemeinnützigen Arbeitsnachweise sowie die Arbeitsnachweise der Landwirtschaftskammern und der deutschen Arbeiterzentrale in Berlin. 3. Die Ausweise sind unter Verwendung des Musters auszufertigen, das zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung vorgeschrieben ist, mit der Maßgabe, daß die Worte „zum Zwecke der Arbeitsvermittlung" abzuändern sind in „für Feldbestellarbeiter". 4. Für die Hin- und die Rückreise ist je ein besonderer Ausweis auszufertigen.

Die übrigen deutschen Eisenbahnen sind ersucht worden, sich der Maßregel anzuschließen. Aus diesem Grunde sind auch die Eisenbahnkommissare aufgefordert worden, den Privatbahnen ihres Aufsichtsbezirks nahezulegen, daß sie auf ihren Strecken die gleiche Vergünstigung gewähren.

— **Einlösung der fälligen Zinsscheine der Kriegsanleihen durch die Kassen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Nach einem in Nr. 21 bereits kurz mitgeteilten Erlasse des preußischen Eisenbahnministers vom 24. v. M. haben die Kassen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (Hauptkassen, Stationskassen und Abfertigungskassen) versuchsweise, vorläufig bis zum 1. April 1918, die fälligen Zinsscheine der 5 proz. Schuldverschreibungen der Reichs k r i e g s anleihen und der 4½- und 5% igen Reichs k r i e g s schatzanweisungen in Zahlung zu nehmen. Zur Einlösung (Umtausch gegen Hart- und Papiergeld) sind die Kassen zwar nicht verpflichtet. Sie sollen aber auch hierin, soweit die Kassenbestände es zulassen, nach Möglichkeit der Bevölkerung entgegenkommen. Die Kassenbeamten haben bei der Annahme und Einlösung der Zinsscheine darauf zu achten, daß die Zinsscheine echt, fällig und gültig sind. Jeder Zinsschein trägt den Tag der Fälligkeit sowie den Tag, von dem ab er die Gültigkeit verliert. Die Zinsscheine sind vom 21. des dem Fälligkeitstage vorangehenden Monats ab — also vom 21. März, 21. Juni, 21. September und 21. Dezember ab — anzunehmen. Die kurz vor Ablauf der Vorlegungsfrist in Zahlung genommenen oder eingelösten Zinsscheine sind, sofern bei ihrer weiteren Ablieferung die Vorlegungsfrist überschritten ist, auf der Rückseite dahin zu bescheinigen, daß sie rechtzeitig eingelöst worden sind.

Von der Annahme und Einlösung sind Zinsscheine ausgeschlossen, an denen eine Ecke fehlt. Die Einlieferer solcher oder sonst wesentlich beschädigter Zinsscheine sind an die Reichsschuldenverwaltung zu verweisen. Nachgemachte oder verfälschte Zinsscheine oder solche, deren Echtheit zweifelhaft ist, sind anzuhalten. Der Vorleger ist — wie bei falschem Papiergeld F. O. IX. § 13 — festzustellen und der vorgesetzten Stelle unter Beifügung der Zinsscheine Anzeige zu machen. Die Eisenbahndirektion hat die Reichsschuldenverwaltung in Berlin SW. 68, Oranienstraße 92/94, zu benachrichtigen.

Die Vorlage eines Verzeichnisses der zur Einlösung eingelieferten Zinsscheine ist bei einer geringen Anzahl, wenn der Gesamtwert sich leicht berechnen läßt, nicht erforderlich. Ebenso ist es nicht nötig, den Namen des Vorlegers auf den Zinsscheinen anzugeben. Bei einer größeren Anzahl von Zinsscheinen dagegen hat der Einreicher sie in der Regel nach Wertabschnitten geordnet, mit einem Verzeichnis vorzulegen, in dem Stückzahl und Betrag für jeden Wertabschnitt, Gesamtsumme sowie Name und Wohnung des Einlieferers anzugeben sind.

Die Zinsscheine sind sofort nach der Annahme durch Abschneiden der unteren linken Ecke zu entwerten. Die Größe des Abschnitts ist so zu bemessen, daß die Hälfte der Schmalseite und von der Langseite ein gleich langer Teil abgetrennt wird. Wird versehentlich eine falsche Ecke abgeschnitten, so hat die Annahmestelle auf der Rückseite des Zinsscheines zu bescheinigen, daß er ihr mit allen vier Ecken vorgelegen hat und von ihr aus Versehen unrichtig entwertet worden ist.

Die angenommenen Zinsscheine sind nicht wieder in den Verkehr zu bringen, sondern, falls die annehmende Kasse dem Reichsbankgiroverkehr angeschlossen ist, von dieser an die Reichsbank gegen Gutschrift des Gegenwertes im Girokontogegenbuch, von den übrigen Kassen an die Kasse (Stationskasse, Vermittlungsstelle oder Hauptkasse) als bares Geld abzuliefern, an die sie die sonstigen baren Gelder abzuliefern haben. Die Vermittlungsstellen und die Hauptkassen haben die ihnen von anderen Kassen abgelieferten Zinsscheine mit den bei ihnen selbst angenommenen Zinsscheinen an die Reichsbank als bares Geld abzuliefern. Bei der Ablieferung sind 10 Zinsscheine und darüber bis zu 100 eines jeden Wertabschnittes mit einem 2 cm breiten, mit Angabe der Stückzahl versehenen Papierstreifen zu umschließen. Mehr als 100 Stück desselben Abschnitts dürfen in einem Streifen nicht verpackt sein. Soweit örtliche Verhältnisse es dringend geboten erscheinen lassen, einzelne Kassen oder Schalter ganz oder zu bestimmten Zeiten von der Annahme und Einlösung von Zinsscheinen auszuschließen, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen dies durch Anschlag an den Schalterfenstern bekannt zu geben. Versuchsweise ist jedoch die Einlösung der Zinsscheine möglichst weitgehend zuzulassen. Diese Bestimmungen treten s o f o r t in Kraft und sind die unterstellten Eisenbahnkassen unverzüglich anzuweisen.

— **Kriegsanleiheversicherung.** Um den Beamten und den in öffentlichen Betrieben beschäftigten Arbeitern die Beteiligung an der Zeichnung der sechsten Kriegsanleihe nach Möglichkeit zu erleichtern, hat die Deutsche Beamten-Lebensversicherung A.-G., Anstalt des Verbandes Deutscher Beamtenvereine in Berlin W. 9, Potsdamer Straße 134 b — gleich anderen großen deutschen Versicherungsanstalten — eine Kriegsanleiheversicherung eingerichtet, die es ermöglicht, den gezeichneten Betrag in äußerst mäßigen Teilbeträgen innerhalb 7 Jahren zu zahlen. Für je 100 *M* Kriegsanleihe sind zu entrichten: 8 *M* am 1. April, 7,50 *M* am 1. Juli 1917 und 2,50 *M* an jedem folgenden Vierteljahrsersten, letztmal am 1. April 1924, so daß also für 100 *M* Kriegsanleihe 83 *M* bar einzuzahlen sind. Die Wertpapiere werden dann am 1. Juli 1924 ausgehändigt. Versicherungen bis zu 3000 *M* sind auch mit Einschluß der Todesgefahr (auch Kriegstod) zulässig, aber nur für Personen, die nicht vor dem 1. April 1867 geboren sind und sich völlig gesund fühlen. (Es bedarf nur der einfachen Erklärung im Antrage, keines ärztlichen Gesundheitszeugnisses.) Bei dieser Versicherung erhöhen sich nur die am 1. April und 1. Juli 1917 fälligen Beiträge für je 100 *M* um je 5 *M*, die weiteren Beiträge sind nicht erhöht. Stirbt der Versicherte vor dem 1. Juli 1924, so fallen die weiteren Beiträge weg und die Wertpapiere werden ausgehändigt. Die Versicherung kann vom Versicherungsnehmer jederzeit unter günstigen Bedingungen gekündigt werden.

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich damit einverstanden erklärt, daß bei den Behörden und Dienststellen Sammelstellen errichtet werden, die die Anträge und die am 1. April 1917 fälligen Beiträge bis einschl. 10. April 1917 entgegenzunehmen haben und auch über die Versicherungsbedingungen nähere Auskunft erteilen.

— **Beförderung von Zuckerrüben.** Die Nachrichtenstelle der Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg teilt mit: Bei Prüfung der Frage, in welcher Weise die Eisenbahnen bei der Güterbeförderung entlastet werden können, ist nach Mitteilung der Eisenbahnverwaltung die Beobachtung gemacht worden, daß Zuckerrüben von den Fabriken in zahlreichen Fällen von weitab gelegenen Versandstationen bezogen werden, während die Möglichkeit zum Bezuge aus der näheren Umgebung der Fabriken bestanden habe. Hierdurch habe in einer verhältnismäßig kurzen Frist und in der stärksten Verkehrszeit beispielsweise allein in einem Eisenbahndirektionsbezirke ein Mehrverbrauch von mehreren tausend Eisenbahnwagen stattgefunden. Von einer derartigen überflüssigen Leistung müsse die Eisenbahn nach Möglichkeit in Zukunft befreit werden, wenn es ihr gelingen solle, ihre anderen wichtigen Aufgaben zu erfüllen. Die Eisenbahnverwaltung hat deshalb die Zuckerfabriken ersucht, im nächsten Herbst, soweit es angängig ist, die Zuckerrüben nur von den zunächst gelegenen Erzeugungsorten zu beziehen. Es werde nicht verkannt, daß den Fabriken und Rübenerzeugern hieraus Unbequemlichkeiten und vielleicht auch wirtschaftliche Schäden erwachsen könnten, die Eisenbahnverwaltung hofft indessen, daß diese überwunden und ertragen werden könnten, wenn überall der Gesichtspunkt vorangestellt werde, daß durch eine derartige Regelung der Eisenbahnverwaltung für ihre anderen, im Interesse der Allgemeinheit liegenden Aufgaben die unbedingt erforderliche Leistungsfähigkeit erhalten werde. Auf Ersuchen der Eisenbahnverwaltung ergeht an alle Interessenten die Aufforderung, die vorstehenden Anregungen so weit als irgend angängig zu beachten.

— **Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen im Personenverkehr.** Nach Mitteilung des „Schwäb. Merkur" gibt die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen bekannt, daß es möglich sein wird, noch in der Woche vor Ostern einen Teil der Verkehrsbeschränkungen wieder aufzuheben, die Ende Februar eingeführt werden mußten. Die Betriebslage wird gestatten, den weitaus größten Teil der damals eingestellten Züge wieder regelmäßig verkehren zu lassen. Jetzt schon ist wenigstens für einzelne Wochentage eine Vermehrung der Personenzugleistungen eingetreten. Die weiter zur Ersparung von Zugkräften eingeführte Maßnahme der Beschränkung der Wagenklassen in einzelnen Zügen und auf ganzen Strecken wird, von wenigen Ausnah

n abgesehen, zunächst beibehalten werden müssen. Sie möglicht u. a., daß in den betreffenden Zügen im Interesse s allgemeinen Verkehrs und der Heeresversorgung Güter ch Bedarf mitgeführt werden, ohne daß hierfür besondere gkräfte zur Verfügung gehalten werden müßten, was nicht r unwirtschaftlich, sondern nach den heutigen Betriebs-rhältnissen undurchführbar wäre.

Die sonst übliche außerordentliche Vermehrung der Zug-stungen für den Osterverkehr muß unterbleiben. Es rf angenommen werden, daß die Bevölkerung in Erkennt-s der Lage eine zu starke Beanspruchung der Bahn in ser Zeit selbst vermeiden wird.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußischen Staatsbahn-rwaltung sind ernannt: der Präsident der Königlichen senbahndirektion in Saarbrücken, Wirklicher Geheimer erbaurat Breusing, zum Ministerialdirektor im Ministe-m der öffentlichen Arbeiten und der Oberregierungsrat o Marx, Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Zentral-ts in Berlin, zum Geheimen Regierungsrat und vortragen-n Rat in demselben Ministerium.

Bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurde der Ober-ierungsrat Wilhelm Lieberich zum Regierungsdirektor Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh. befördert und der Leitung der Geschäfte dieser Eisenbahndirektion be-ut. — Direktionsrat Hermann Beckh der Eisenbahndirek-n Würzburg wurde in das Staatsministerium für Verkehrs-gelegenheiten berufen und Obermaschineninspektor Fettinger von Nürnberg an die Eisenbahndirektion gsburg versetzt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem rkehrsinspektor, Rechnungsrat Hertwig bei der Be-ebsdirektion Leipzig II, aus Anlaß des Übertritts in den hestand der Titel Betriebsoberinspektor verliehen worden.

Österreich.

— **Südbahn.** In der letzten Verwaltungsratssitzung der bahn berichtete der Generaldirektor Sektionschef Ritter Weeber über eine Anzahl von Vorfragen, welche für die fstellung der Bilanz von Wichtigkeit sein können. Ins-ondere erörterte er die Frage der Abschreibungen und die gebnisse der gesellschaftlichen Nebenbetriebe. Er teilte , daß das Schienenwalzwerk und die Fabrik für Sicherungs-agen eine Besserung des Erträgnisses erzielten, daß da-en die Gasthofbetriebe mit schwächeren Gewinnen gear-et haben. Für die Hauptbilanz kommen allerdings die Er-nisse dieser Betriebe weniger in Betracht, zumal die sten durchlaufender Natur sind. Über die Bilanz selbst de noch keine Mitteilung gemacht. Es ist gewiß, daß diese einem größeren Fehlbetrage schließen wird, seine Höhe d sich aber erst in der nächsten Sitzung überblicken en. Ferner berichtete der Generaldirektor über die Er-nisse des Verkehrs im heurigen Jahre. Er teilte mit, daß der letzten Zeit eine Verlangsamung eingetreten sei. Der kehr der privaten Industrien lieferte verhältnismäßig nge Einnahmen, aber auch die Einkünfte aus militäri-n Transporten seien schwächer. Dagegen halten die gaben die steigende Richtung ein. Deshalb sei für das rige Jahr, soweit sich bis jetzt die Lage beurteilen läßt, Rückgang des Gewinnes zu erwarten.

— **Bahnprojekt Gösting-Andritz.** Wie dem „Österr.-ung. nbahnblatt" aus Graz berichtet wird, ist die Finanzierung Teilstrecke Gösting-Andritz der geplanten Graz-Radegun-Bahn, welche die Bezeichnung „Grazer Lokalbahn" führen wie auch jene der vom Staate zu erbauenden Weinzöttel-ke, die gleichzeitig als Eisenbahnbrücke zu dienen haben , gesichert. Die Vorarbeiten haben bereits in Gösting onnen. Es handelt sich um eine vollspurige Bahn, deren ieb von der Südbahn besorgt werden wird. In Gösting wird er Einmündung der Bahn ein Güterbahnhof erbaut. Haupt-k der Bahn ist vorläufig, zwischen den Industrieunter-nungen in Gösting und Andritz eine Schienenverbindung die Güterbeförderung herzustellen, die schon längst als so notwendig wie dringend empfunden wird.

— **Kurs über kommerzielles Eisenbahntarifwesen.** Im Wie-Kaufmännischen Verein hat am 22. März, wie alljährlich, Kurs über kommerzielles Eisenbahntarifwesen begonnen, die Einführung in das Reglement- und Tarifwesen der in-ausländischen Eisenbahnen bezweckt und aus zwei Ab-ngen, A, das inländische Tarifwesen, B, das ausländische fwesen umfassend, besteht. Die Dauer des Kurses ist in ilung A 6 Monate, in Abteilung B 3 Monate. Der Unter-richt findet jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend von ½8 bis ½10 Uhr abends statt. Der Teilnehmerbeitrag stellt sich in der Abteilung A: für Mitglieder auf 40 K., für Nicht-mitglieder auf 60 K.; in der Abteilung B: für Mitglieder auf 20 K., für Nichtmitglieder auf 30 K.

— **Rasttage für die Straßenbahner in Wien.** Der Wiener Stadtrat hat folgenden Beschluß gefaßt: Allen Bediensteten und Arbeitern, die nach Ablauf einer mindestens zweijährigen Dienstzeit einen Anspruch auf einen Erholungsurlaub bis zu neun Tagen haben, werden auf Kriegsdauer bis zu 25 Dienst-jahren noch weitere zwei, über 25 Dienstjahre aber weitere drei bezahlte Rasttage jährlich bewilligt. Ferner werden auch denjenigen Angestellten einschließlich der Kriegsaushelfer, die bisher keinen Anspruch auf einen Erholungsurlaub hatten, nach einjähriger Dienstzeit zwei Rasttage bewilligt und bezahlt. Alle diese Rasttage werden, wenn möglich, im Anschluß an einen freien Tag bewilligt.

— **Gedächtnisfeier.** Am 20. März veranstaltete die Fach-gruppe der Maschineningenieure des Österreichischen In-genieur- und Architektenvereins eine Gedächtnisfeier für den am 18. März v. J. verstorbenen Sektionschef im Eisenbahn-ministerium Dr. Karl Gölsdorf, der ein hervorragender österreichischer Ingenieur von Weltruf war. Gleichzeitig fand eine Ausstellung von Skizzen, Zeichnungen und Photo-graphien seiner Schöpfungen statt. Nach Eröffnung der Ver-sammlung durch den Obmann der Fachgruppe Regierungsrat K. Ebner feierte der Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster in schwungvollen Worten die Verdienste, die sich der Verstorbene um die österreichische Staatsbahnverwaltung und die technischen Wissenschaften erworben hat. Hierauf hielten Vorträge: Staatsbahnrat Dr. Sanzin „Über die Be-deutung Gölsdorfs als schaffender Ingenieur", Inspektor Steffan „Gölsdorf als Schöpfer des neuzeitlichen österrei-chischen Lokomotivbaues" und Ministerialrat Rihosek „Einfluß Gölsdorfs auf den ausländischen Lokomotivbau". Der letzte Redner richtete in seinen Schlußworten einen Auf-ruf an die Versammlung, den wahrhaft großen österreichi-schen Ingenieur, dessen Ansehen und Wertschätzung weit über die Grenzen seines Vaterlandes reichten, durch Errich-tung eines Denkmals zu ehren. In der sehr zahlreich besuch-ten Festversammlung waren außer der Witwe und dem Bru-der des Gefeierten u. a. anwesend die Minister a. D. Dr. Rit-ter v. Wittek und Wrba sowie eine größere Zahl höherer Be-amter der Eisenbahnverwaltungen.

— **Widerruf der Konzessionen feindlicher Schiffahrtsgesell-schaften.** Der Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Zulassung der englischen Gesell-schaft The Cunard Steam Ship Company Limited in Liverpool, der französischen Gesellschaft Compagnie Générale Trans-atlantique in Paris, der kanadischen Gesellschaft Canadian Pacific Railway Company in Montreal und der belgischen Gesellschaft Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine (Red Star Line) in Antwerpen zum Betrieb ihrer satzungs-gemäßen Geschäfte in Österreich widerrufen.

Ungarn.

— **Neue Investierungen bei den Staatsbahnen.** Die im ver-gangenen Herbst und Winter, wie allerorts, so auch in Un-garn zutage getretenen Betriebsschwierigkeiten haben den ungarischen Staatsbahnen zu neuen Investierungsbauten Ver-anlassung gegeben. Es werden gleich zu Beginn des Früh-lings verschiedene Bauten im Gesamtbetrag von rund 26 Mil-lionen Kronen in Angriff genommen und derart beschleu-nigt, daß sie möglichst bis zum Herbst fertiggestellt werden. Vorerst werden die Bahnhöfe in und um Budapest, nament-lich Budapest-Ferenczváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Kelenföld, Kőbánya alsó p. u., Rákos und Szemeretelep, bedeutend erweitert und wird mit dem Bau des neuen großen Abstellbahnhofes Budapest északi r. p. u. und der dazugehöri-gen Verbindungslinien — ein Bau mit der Kostensumme von etwa 22 Millionen Kronen — begonnen. Ferner wird der Bau des zweiten Gleises zwischen Budapest und Kunszentmiklós-Tass, sowie zwischen Békéscsaba, Arad und Máriaradna be-schleunigt und mit dem Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Kelebia-Szabadka-Somssichtanya, wie auch auf der Strecke Kunszentmiklós-Tass-Kiskőrös der Budapest-Belgra-der Linie begonnen. An Stelle der zweiten Gleise der Linien Szajol-Puspökladány und Szajol-Békéscsaba werden vorerst Ausweichstellen gebaut, die später in das zu bauende zweite Gleis eingefügt werden.

Umfangreiche Erweiterungen werden an 42 größeren Sta-tionen des Staatsbahnnetzes vorgenommen. Unter diesen sind

die bedeutendsten die Erweiterungen in Szolnok, Hatvan, Komárom (Komorn), Györ (Raab), Péczel, Zsolcza, Sajóecseg, Szerencs, Saltoraljaujhely, Debreczen, Békéscaba, Arad, Össipuszta, Ujdombovár, Zagreb (Agram) und Orsova.

Der Umbau der Vizinalbahnlinie Börgönd-Székesfehérvár (Stuhlweißenburg) als eine Bahn ersten Ranges wird ebenfalls gleich zu Beginn der Bauzeit in Angriff genommen. Dadurch wird ermöglicht, daß Züge der erstrangigen Fiumaner und Balatonthaler Bahnen ohne Berührung der Budapester Bahnhöfe, also mit entsprechender Entlastung der letzteren, über Székésfehérvár sowohl gegen Czelldömölk wie auch gegen Komárom und Ersekujvár unmittelbar fahren können. Zur schnelleren Abwicklung des Zugverkehrs werden in 31 Stationen mechanische Kohlenbeschickungsanlagen, Wasserkräne, Kranwagen, Wasserstationen, Putzgruben und dergleichen errichtet; ferner werden die Reparaturwerkstätten von Szombathely und Nagybecskerek entsprechend vergrößert.

Die Direktion der Staatsbahnen rechnet bei der Durchführung der teilweise mit größeren Erdarbeiten verbundenen Investierungen auf die Überlassung von etwa 10 000 Kriegsgefangenen und auf die möglichste Unterstützung der zuständigen Stellen zur Beschaffung der nötigen Baustoffe.

Es muß noch bemerkt werden, daß die früher begonnenen Investierungen in den jetzt erwähnten nicht einbegriffen sind. Auch diese werden, unbeirrt durch den Krieg, nach Tunlichkeit und nach Maßgabe der Material- und Arbeiterbeschaffung emsig fortgesetzt. B.

Übrige europäische Länder.

— Mitteilungen aus der Schweiz. Keine Sommerzeit in der Schweiz. Das schweizerische Departement des Innern hat nach dem Ergebnis der veranstalteten Erhebungen davon abgesehen, dem Bundesrat die Einführung der Sommerzeit zu empfehlen. — Wie die schweizerischen Blätter berichten, haben im März 1917 die Kohlenzufuhren nach der Schweiz aus Deutschland beträchtlich zugenommen. Sie erreichten an mehreren Tagen das Dreifache des Tagesdurchschnitts im vorangegangenen Jahre; doch handelt es sich mehr um Kohlen, die an Gaswerke und an die Privatindustrie abgegeben wurden, als um solche, die sich für die Lokomotivfeuerung eignen. In bedeutender, fast beunruhigender Masse gingen in den letzten Tagen die Getreidezufuhren aus Frankreich zurück. Der Güterverkehr über Chiasso und Luino ist seit der deutschen Seesperre auf einen bisher nicht erreichten Tiefstand gesunken. — Das schweizerisch-deutsche Abkommen über den gegenseitigen Ausfuhrverkehr vom 2. September 1916 gilt bekanntlich bis Ende April 1917. Es läuft also in einem Monat ab. Wie nun die „Thurgauer Zeitung" aus Bern vernimmt, rechnet man damit, daß es zu einer Verlängerung des Abkommens kommen werde. Voraussichtlich werden aber einzelne Bestimmungen der Vereinbarung auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen abgeändert werden.

— Das russische Verkehrswesen immer noch mangelhaft. Der „Rotterdamsche Courant" meldet: In einer Unterredung, die der Berichterstatter der „Birschewija Wiedomostie" mit dem Oberbürgermeister von Moskau hatte, sagte dieser, daß in Moskau und Umgebung weder Weizen- noch Roggenmehl vorhanden sei. Dieser Zustand sei dem gewissenlosen Getreideankauf von Bevollmächtigten des Finanzministeriums und der mangelhaften Ausführung des in Petersburg entworfenen Verteilungsplanes zuzuschreiben. Auch herrsche in allen Städten Kohlenmangel. Viele Schulen seien geschlossen worden. Fleisch sei genug vorhanden, aber es fehle an Beförderungsmitteln. Auch von einem eigentlichen Getreidemangel könne man nicht sprechen, doch fehle es an jeglicher Organisation. Die Ausfuhr russischen Getreides sei eingestellt worden. Eine der Hauptursachen der schlechten Versorgung der Städte bestehe darin, daß es den Bauern unmöglich sei, für Geld die von ihnen benötigten Waren zu kaufen. Um die Erzeugung zu heben und die Ablieferung durch die Bauern zu sichern, müsse man die Versorgung der Bauern mit allem, was sie benötigen, zu mäßigen Preisen organisieren. Nur so könne die Versorgung der russischen Städte herbeigeführt werden. Die neue Regierung müsse in erster Linie die Lebensmittelfrage lösen und eine bessere Organisation zur Versorgung der Städte und der Landbevölkerung schaffen. Wenn das Volk sehe, daß auch die revolutionäre Regierung kein Brot schaffen könne, dann werde man in Rußland noch traurige Dinge erleben.

Fremde Erdteile

— Geschäftsergebnisse deutscher Eisenbahnen in fremde Erdteilen. Der Jahresbericht der Berliner Discouto-Gesell schaft teilt über das Ergebnis der ihr nahestehenden Eisen bahngesellschaften in Afrika, Asien und Amerika folgende mit:

Die Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesell schaft ist auch gegenwärtig beim Mangel von ausreichen den Nachrichten noch nicht in der Lage, sich einen Über blick über den Geschäftsbetrieb ihres Unternehmens in Sü westafrika während der fortdauernden Einwirkung des Wel krieges zu verschaffen. Sie hat sich daher genötigt geseher sich auch für das Geschäftsjahr 1915/16 von der Verpflichtun zur Vorlegung einer Bilanz bis auf weiteres durch die Reich regierung entbinden zu lassen.

Die Eisenbahn- und Bergbauanlagen der Schantung Eisenbahn-Gesellschaft sind fortdauernd von d Japanern besetzt. Auch für das Geschäftsjahr 1915 hat de Reichskanzler die Gesellschaft von der Verpflichtung zu Aufstellung der Bilanz befreit.

Soweit die vorliegenden, nicht lückenlosen Berichte ei Urteil über die Lage der Großen Venezuela Eisen bahn-Gesellschaft zulassen, hat sich der Betrie ohne wesentliche Störungen abgewickelt. Mehrkosten wi die Materialbeschaffung verursacht haben. Immerhin wi mit einem, dem Vorjahre gleichkommenden Ergebnis (3 % gerechnet werden können.

— Zum Bahnbau Tanger-Fes. Nach neueren französische Meldungen hat sich eine französisch-spanische Eisenbah gesellschaft zum Bau der Bahn Tanger-Fes mit einem Aktie kapital von 15 Millionen Franken gebildet; davon sei e Drittel eingezahlt; 60 % = 9 Millionen Franken seien französischen, 40 % = 6 Millionen Franken in spanische Händen. Die in Frankreich auszugebenden Schuldverschre bungen genießen französische Zinsbürgschaft.

— Betriebsergebnisse der Südafrikanischen Eisenbahne Im Jahresbericht der Südafrikanischen Eisenbahnen wird d Jahr 1915 als ein günstiges Betriebsjahr bezeichnet. Die Rei einnahmen waren fast ebenso groß wie im Jahre 1913, al vor dem Kriege. Die Betriebsausgaben waren dabei geri ger und die Einnahmen höher. Noch günstiger ist der Ve gleich mit dem ersten Kriegsjahr, dem Jahre 1914. Die Za der von den Reisenden zurückgelegten Kilometer ist 19 gegen das Vorjahr um 5,04 % zurückgegangen, die Einnahm sind aber trotzdem um 8,36 % gestiegen. Aus dem Güterve kehr wurden 4,73 % mehr eingenommen, was auf die Heere transporte zurückgeführt wird. Die Ausgaben für Kohl waren um 3,62 % niedriger, weil die Schiffahrt und die A fuhr infolge des Krieges stark eingeschränkt waren. d Bergwerke also wahrscheinlich nur froh waren, ihre Kohl für inländische Zwecke absetzen zu können und daher ihr inländischen Abnehmern vorteilhafte Preise berechnen mu ten. Die günstigen Betriebsergebnisse haben besondere B deutung, wenn man die durch den Krieg in Europa geschaff nen Verhältnisse berücksichtigt, unter denen sie zustan gekommen sind; sie beweisen, daß der Binnenverkehr v Südafrika sich fortschreitend entwickelt.

— Lokomotivlöschgruben mit Wasserfüllung. Amerik nische Eisenbahngesellschaften haben mit Löschgruben f ihre Lokomotiven aus Eisenbeton, einem Baustoff, der si im übrigen für diese Bauwerke gut eignet, insofern schlec Erfahrungen gemacht, als der Beton bei der Berührung n den glühenden Schlacken schweren Schaden erleidet; es lös sich von ihm große Bruchstücke ab, was schnell zur vo ständigen Zerstörung der Grube führt. Man ist daher da übergegangen, die Löschgruben mit Wasser zu füllen und die Schlacken, wenn sie glühend aus der Lokomotive hera fallen, gleich abzulöschen. Derartige Gruben sind bei d Baltimore und Ohio-Eisenbahn etwa 4 m tief und 45 m lan ihre Breite erstreckt sich unter zwei Gleise. Die äußer Schienen dieser Gleise lagern auf den Umfassungswänd die inneren auf einem Längsträger, der seinerseits in je et 4 m Abstand von Pfeilern getragen wird. Diese sind mit d Seitenwänden und untereinander durch Querversteifung verbunden. Die Breite der Grube, die oben 7,5 m beträgt, nach unten auf 4,3 m eingeschnürt. Auf jeder Längss sind je zwei Schieberkästen vorhanden, von denen aus d Innere der Grube unter Wasser gesetzt werden kann. A Stirnende befindet sich ein Überlauf. Wenn die Grube v ist, wird sie mit Hilfe eines Greifbaggers, der an einen Lok motivkran angehängt ist, entleert.

Bücherschau.

- Grundzüge des Unterwassertunnelbaues. Von A. Haag, ıgenieur. Mit 56 Textabbildungen. Verlag von Julius pringer, Berlin. 1916. Steif broschiert Preis 2 M.

Der Verfasser kommt zu folgenden Ergebnissen über die ntwicklung des Unterwassertunnelbauverfahrens aus dem ruckluftgründungsverfahren: Das Unterwassertunnelbauverhren ist entweder ein Taucherglockenverfahren mit einer er das Tunnelende vorschiebbaren Taucherglocke, oder ein hildvortreibeverfahren, mit oder ohne Bohrarbeit in großem aßstabe. Das letztere Verfahren ist in jeder Tiefe anwendır, in der die Dichtungen zwischen Tunnel und Vortreibrohr d zwischen Vortreibrohr und Tunnelbohrer (wo ein Bohrer tig ist) dem äußeren Wasserdruck widerstehen. In welen Tiefen dies noch der Fall ist, kann nur die Praxis hren. Es ist anzunehmen, daß mit ringsum geschlossenem ortreibrohr und Tunnel auch in größeren Tiefen, in denen r Aufenthalt von Arbeitern in Druckluft nicht mehr möglich ist, Unterwassertunnel herstellbar sein werden. In Tiefen, in denen die Bauarbeiten in Druckluft ausführbar sind, können Vortreibrohr, Tunnelbohrer und Tunnel an der Sohle offen bleiben und der Tunnel kann an der Sohle mit dem Erdreich in unmittelbare Verbindung gebracht werden.

Mit anderen Worten: Das Unterwassertunnelbauverfahren ist entweder ein Taucherglockenverfahren oder ein Erdbohrverfahren in großem Maßstabe in wagerechter oder geneigter Richtung mit geringen und langsamen Drehbewegungen des Bohrers, der vor Ort in eine Anzahl kleinerer Bohrer aufgelöst und gegen die Wandungen des Vortreibrohres abgedichtet ist. Das erbohrte Erdmaterial wird an oder unter der Sohle des Bohrers nach rückwärts in den Tunnel gefördert.

Auch für die Abteufung von Schächten oder Brunnen ist das Verfahren, unter Anpassung an die jeweils vorliegenden Zwecke und Verhältnisse, anwendbar.

Das Unterwassertunnelbauverfahren ist ein neues Sondergebiet des Tiefbaues, das die Ingenieure vor die Lösung einer Fülle anregender Einzelaufgaben stellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 2. April d. J. wird die normalurige Reststrecke Usseln-Willingen der Neubaustrecke Corbach-rilon Wald als Nebenbahn dem Beiebe übergeben. Der an der Restrecke gelegene Bahnhof IV. Kl. ryck erhält Verkehrseinrichtungen r Abfertigung von Personen und agenladungen. Er ist mit einer sten Rampe für Seitenverladung verhen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders röffentlichten Fahrplänen verkehn.

Für die neue Bahnstrecke haben ıltigkeit: die Eisenbahn-Bau- und triebsordnung vom 4. November 04 und die Eisenbahn-Verkehrsordng vom 1. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben e Dienststellen Auskunft.

Die neue Strecke wird dem Betriebsıt Corbach, dem Maschinen- und dem rkehrsamt Warburg sowie dem erkstättenamt Cassel zugeteilt.

Cassel, den 27. März 1917. (490)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

tereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Berichtigung.

Der unter Amtl. Bekanntm. in vor. . unter (480) angekündigte Frachtsatz rd am 1. Juni 1917 eingeführt.

Dresden, den 30. März 1917. (501)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

usnahmetarife für die eilgutmäßige Beförderung von
Getreide, Hülsenfrüchten, Gemüsesamen usw. — Tfv. 2 II v. —
Bucheckern usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 16. April 1917 rd der Ausnahmetarif 2 II v aufgehoben. Die ihm angehörenden Sämeen werden dem Ausnahmetarif 2 III h zewiesen, der dieselben Bedingungen hält. Gleichzeitig wird leicht verblicher Käse für die Zeit vom April bis 30. September 1917 in den snahmetarif 2 III h aufgenommen d dieser Tarif neu herausgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1917. (484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit Norderney.

Am 1. Juni d. J. werden für die Dauer des Krieges die Frachtsätze für die Strecke Norddeich - Norderney (Schiffstrecke) für Wagenladungen der unter Ziffer b, c und d der Tariftabellen und Anstoßfrachten fallenden Güter um 10 Pf. für 100 kg erhöht.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Münster (Westf.), 29. März 1917. (486)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen anderseits, Teil I Abteilung B vom 1. Februar 1914.

Ergänzungen der Güterklassifikation.

Die Position E—8, Eisen und Stahl erhält auf Seite 84 des Tarifs folgende neue Anmerkung:

„Zaggeln sind ein aus gegossenen Flußeisen- oder Flußstahlblöcken im Wege des Schmiede- oder Walzverfahrens erzeugtes Halbfabrikat von quadratischem, rautenförmigem und rechteckigem Querschnitt, auch mit ausgebauchten Seiten, mit stark abgerundeten Kanten und rauher Oberfläche, welche oft auch von sich kreuzenden, aus der Anwendung entsprechend fassonierter Walzen entstandenen Rippen bedeckt ist. Sie stellen ein Zwischenprodukt für den weiteren Walz- oder Schmiedeprozeß dar."

Berlin/Wien, den 27. März 1917. (491)
Königliche Eisenbahndirektion.
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Preuß. - Hessisch - Schweizerischer Güterverkehr.

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 22 c für Tonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige), von Deutsch-Lissa nach Sierre (Siders) von 357 cts. für 100 kg, enthalten im I. Nachtr. zum Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. IV. 1908, tritt am 31. Mai l. J. außer Kraft. Wegen etwaiger Einführung eines neuen Ausnahmesatzes wird besondere Bekanntmachung erfolgen.

Karlsruhe, den 29. März 1917. (492)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Brandenburgische Städtebahn - A.-G.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden vom 1. April l. Js. ab im diesseitigen Binnen-Güter-Verkehr bis auf weiteres die im Abschnitt IV, Ziffer 1 a/b und im Abschnitt VIII D, Ziffer 1 und 2 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B festgesetzten Ladegebühren, wie folgt erhöht:

1. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 10 Pf.
2. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 15 Pf.

Etwa notwendige örtliche Abweichungen werden gemäß Abschnitt XVII 5 des Nebengebührentarifs bekannt gemacht.

Brandenburg a. H., den 27. März 1917.
Die Direktion. (493)

Einbeziehung der selbständigen Eilgutabfertigungen Lüneburg Eilg., Salzwedel Eilg. und Ülzen Eilg. in die Gütertarife.

Zum 15. April 1917 werden die selbständigen Eilgutabfertigungen Lüneburg Eilg., Salzwedel Eilg. und Ülzen Eilg. als Tarifstationen mit den Entfernungen für Lüneburg, Salzwedel und Ülzen in die Gütertarife aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im März 1917. (497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß - lothringisch - luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Die Frachtsätze für Kohlen usw. des Ausnahmetarifs 6 a (Rheinumschlag) nach Konstanz, Singen und Waldshut werden vom 1. April ab im Wege der Rückvergütung auch für solche Sendungen gewährt, die zunächst nach

einer dieser Stationen aufgegeben und dort in unveränderter Ladung und ohne den Bahnhofsbereich zu verlassen mit neuem Frachtbrief nach schweizerischen Stationen weitergesandt werden.

Die Sätze für Schaffhausen gelten künftig sowohl für Ortssendungen wie für nach der Schweiz umbehandelte Sendungen, einerlei ob sie mit direktem Frachtbrief oder in Schaffhausen mit neuem Frachtbrief wieder aufgegeben werden. Diese Sätze werden bereits im Abfertigungswege gewährt.

Straßburg, den 30. März 1917. (498)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch - österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. April erscheint der Nachtrag VII. Er enthält: Änderung des Titelblattes und der Besonderen Bestimmungen, Aufhebung von Frachtsätzen in Markwährung, neue Frachtsätze und Änderung von Bestimmungen für die Frachtsätze in Markwährung, neue Frachtsätze in Kronenwährung, Neuauflage des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel, ferner Druckfehlerberichtigungen.

München, den 28. März 1917. (495)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Regensburg usw. Gütertarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit werden direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III im Verkehre mit den Stationen Baalberge, Bernterode, Marienborn (Pr. Sa.), Wefensleben, Weferlingen und Wendessen eingeführt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 31. März 1917. (496)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Eisenbahnverband über Vamdrup usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw.

Vom 20. April d. Js. an wird neben der Fracht nach den bestehenden Frachtsätzen ein Zuschlag von 37 Pf. für 100 kg zugunsten der deutschen Bahnen erhoben. Diese Tariferhöhung tritt schon am 20. April in Kraft, um die Entlastung der deutschen Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen möglichst zu fördern.

Altona, den 31. März 1917. (494)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.

Einführung des Nachtrags X.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917, soweit nicht bei einzelnen Tarifmaßnahmen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, tritt der Nachtrag X zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 in Kraft. Er enthält u. a. eine Änderung des Titelblattes, des Vorwortes und der Vorbemerkungen, die fast durchwegs bereits im Verfügungswege durchgeführte Änderung und Erweiterung bestehender Tarife, neue Stationstarife in Kronenwährung, in denen die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten sind, die Änderung von Stationsnamen und eine Berichtigung.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 1 Mark oder 1 Krone 50 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 29. März 1917. (499)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Änderung der Besonderen Bestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1917 ist die Bestimmung „Nachnahmen und Vorfrachten sind in beiden Verkehrsrichtungen sowohl in deutscher als auch in Kronenwährung zulässig" auf Seite 9 des Tarifs zu streichen.

Wien, am 27. März 1917. (488)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Ungarn.

Einführung eines direkten Tarifs.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1917 gelangt ein Eisenbahngütertarif, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für die direkte Beförderung von Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen sowie der königl. ungar. Staatseisenbahnen einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Lokaleisenbahnen einerseits und Stationen der k. u. k. Heeresbahn Nord anderseits zur Einführung.

In den Frachtsätzen dieses Tarifs sind der österreichische Kriegszuschlag und die österreichische Frachtsteuer sowie die ungarische Eisenbahn-Kriegssteuer bereits enthalten.

Abdrucke dieses Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen sowie bei der k. u. k. Warenverkehrszentrale in Krakau, Dluga 1, den k. u. k. Auskunftsstellen des Militär-Generalgouvernements Lublin in Krakau, Rynek glówny 19, in Lublin, Gubernatorska 3, in Lemberg, ul. Akademicka und in Radom, ul. Lubelska, ferner in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, in Ungarn auch beim Zentral-Tarifverkaufsbureau in Budapest, V., Akadèmia utca 3, zum Preise von 3 Kronen für das Stück zu erhalten.

Wien, am 27. März 1917. (487)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 an werden bis auf weiteres die im Abschnitt IV — Ziffer 1 a/b und im Abschnitt VIII D Ziffer 1 und 2 des Nebengebührentarifs zum Deutsch-Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B festgesetzten Ladegebühren wie folgt erhöht:

Es werden erhoben:

1. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 10 Pf.;
2. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 15 [illegible]

Amsterdam, den 26. März 1917. (4[illegible])

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisch - Ungarisch - Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Unter Aufhebung der Veröffentlichung in Nr. 5 dieser Zeitung wird bekanntgegeben, daß die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze von Deutschland nach Ungarn zunächst bis 30. April 1917 bestehen bleiben, die Fahrpreise und Gepäcksätze von Ungarn nach Deutschland erst am 30. April 19[illegible] außer Kraft treten.

Stuttgart, den 29. März 1917. (4[illegible])
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Der Bedarf an Stab-, Form- und Bandeisen sowie Eisenblech, zusammen etwa 100 000 kg, soll öffentlich ausverdungen werden.

Angebotbogen und Bedingungen sind von unserem Materialienbureau, hier Karlstr. 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pf., auch in deutschen Reichsmarken, zu beziehen.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 12. April 1917, vormittags 11 Uhr, dort eingehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Oldenburg, den 25. März 1917. (4[illegible])
Großherzogliche Eisenbahndirektion

5. Kauf und Veräußerung von Betriebsmaterial.

1. Gebrauchte, aber gut erhaltene betriebsfähige Rangier-Lokomotive sofort zu kaufen gesucht.

2. Ungebrauchte Weiche, 6 b r, zu verkaufen.

Angebot an (5[illegible])
Söhrebahn A.-G. Cassel-Bettenhausen.

6. Offene Stellen.

Zum 1. Mai oder später wird ein **Eisenbahnassistent** gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften sowie Angabe der Gehaltsansprüche sind sofort einzureichen. (4[illegible])

Brandenburg a. H., den 28. März 19[illegible].
Der Betriebsdirektor
der Brandenburgischen Städtebahn

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 28. | 7. April 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Deutsch in deutschen Landen!

Auf eigene Kraft gestellt, vertraut das deutsche Volk auf den Sieg über die Schar der Feinde. Mut und Selbstvertrauen haben ungeahnte sittliche, gewerkliche und wirtschaftliche Kräfte frei gemacht, den ins Gewaltige verstärkten Druck auszuhalten und niederzuwerfen. Auch im Innern gebietet die Pflicht, deutsches Wesen zu läutern, seine Sprache, den äußeren Ausdruck seines Denkens und Empfindens vom Flitter der Fremdworte zu reinigen, die fremden Gebilde, Einflüsse und Fesseln abzustreifen. Stehen sie doch wahrer deutscher Art entgegen, ihre Duldung und Pflege hatte uns bisher vielfach nur der Mißachtung des Auslandes ausgesetzt. Mit dem wachsenden Selbstgefühl muß auch das Sprachgefühl mehr erstarken. Schon sind starke Kräfte am Werk, viele Volkskreise umfassend und einig im Bestreben, im täglichen Verkehr, in Handel, Gewerbe und Gewerken deutsches Wort und deutsche Art wieder aufzurichten, sie auf heimischem Boden wieder einzusetzen, wo sie sich bisher unter fremden Namen und Zeichen verbargen, gute deutsche Sitte und Geschmack wieder zu Ehren zu bringen. Anstelle der Hotels und Villen werden wieder die alten (Kaiser-, Königs-, Fürsten-, Fremden-) Höfe und (Gast-) Häuser (Deutsches Haus, Rotes Haus, Haus am Ried u. a.) treten, an Stelle der Restaurationen: Wein- und Trinkstuben, Speisehäuser — hoffentlich auch in alter guter Art! Es wird wieder deutsche Kleidung statt fremder Mode geben, Kauf- und Warenhäuser (statt Magazine und Bazare) führen wieder Strick-, Web- und Wirkwaren. Die „noblen Dessins und aparten Genres“ werden wieder Stoffe vornehmer Arbeit und besonderer Web- oder Farbart mit eigenartigen Mustern usw., die „Kontraste“ wieder Farb- und Lichtwirkung. Die größeren Kaufhäuser sind durch hohe Preisausschreiben bestrebt, den Unfug der Fremdbezeichnungen für Stoffe auszumerzen, worin bereits überraschend gute Ergebnisse vorliegen. Auch das Stadtbild wird gereinigt: die Alleen und Promenaden, die Glacis werden als Ring und Wall ihre kraftvolle deutsche Art wieder finden, die Chausseen erstehen wieder als Landstraßen, die Reklamen und Inserate als Anzeigen in Schrift und Bild (auch Lichtschrift!), die Kioske als (Anschlags-) Säulen, die Autos als Kraftwagen. Die Industrie macht dem Gewerbe Platz, der Kommis wird wieder zum Gehilfen, der Prokurist zum Vertreter. Es wird keine Direktoren, Deputationen und Filialen, Depositen- u. a. Kassen mehr geben, sondern Hauptleitungen, Ausschüsse, Zweig-, Zahl- und Geschäftsstellen, keine Generalversammlungen, Konferenzen, Statuten, Kommissionen, Bilanzen, Dividenden, Reservefonds mehr, sondern Mitgliederversammlungen, Besprechungen, Satzungen, Jahresabschlüsse, Überschüsse und Rücklagen, die Prozente werden in Hundertteilen und Zinsen gleichen Wert und Verständnis finden, die Konten weichen der laufenden Rechnung, das Saldo dem Guthaben und der Schuld, wie schon Debet und Credit dem Soll und Haben, das Giro der Überweisung und dem bargeldlosen Verkehr gewichen sind.

Damit treten klare Begriffe an Stelle unverstandener und geheimnisvoller, verschwommener und trügerischer fremder Wortbilder; auch das ungelehrte Volk wird sich wieder auf eigenem Boden fühlen, wird wieder wissen, wo es ist, was es tut, was es kauft und bezahlt! Seine Kleidung darf es wieder deutsch tragen und nennen: soweit der (übrigens viel mißverstandene) „Smoking“ nicht ausstirbt, wird er zur Frackjacke, der Cutaway zum kleinen Rock oder Schwenker, der Covertcoat zum Überzieher, der Waterproof zum Regenmantel, der Zylinder zum Seidenhut, die Strickjacke ersetzt den Sweater. Man wird auch wissen, was man ißt: Roastbeef, Rumpsteak, Kotelette, Omelette, Kompott, tauchen als Lendenstück, Rumpfstück, Rippenstück (Schweins- und Kalbsrippe), Eierkuchen, Dunstobst wieder auf und schmecken deutsch noch besser. Die Redaktionen werden Schriftleitungen, die Expeditionen zu Abfertigungen, die Reporter wieder Berichterstatter und Mitarbeiter, der Pennyliner „Zeilenfuchser“, der Feuilletonist schreibt „unterm Strich“ oder im Unterhaltungsteil, die prima Referenzen, die Inserate und Reklamen werden wieder deutsche: erste (beste) Empfehlungen, Anzeigen und Angebote, und das wird ihnen nur gut tun. Auch die Heeresverwaltung nimmt neuerdings deutsche Worte in erfreulicher Weise auf: die fremde Offensive wird durch kraftvollen deutschen Stoß erwidert, die feindliche Aktion durch frische Kampfhandlungen, die Patrouillen erscheinen als Erkundungsabteilungen und bei den drei jüngsten Waffen — auf und unter dem Wasser und in der Luft — ist nahezu alles kernhaft deutsch!

Die Schönheit, Reinheit und Klarheit der Muttersprache

wird hell erstrahlen, je mehr das Suchen nach deutschen Ersatzworten erkennen läßt, wie viel klarer, eindeutiger und sinnfälliger das deutsche Wort Kern und Form trifft, die Anschauung verstärkt und wie der gute Geschmack über angequälte Fremdtümelei siegt! Jeder wird an sich selbst erfahren, wie deutsche Bestimmtheit an Stelle fremder Verschwommenheit tritt, klares Denken und sein Ausdruck für bequeme Denkträgheit. Gründlich aber maßvoll, nicht durch schlechte Übersetzung, sondern durch ansprechende Wiedergabe des Sinnes, kurz und klar — so ist schon viel und dankbar erreicht worden! Manchem mag es zu Anfang lästig fallen, sich dem Gebrauch der Ersatzworte zu fügen, wenn er mit Schrecken bemerkt, wie sehr seine Sprache mit fremden Worten durchsetzt ist. Gerade darum muß es seine vaterländische Pflicht sein, in strenger Selbstzucht die lästige Gewohnheit der oft häßlichen Fremdworte abzulegen: Gewohnheit gegen Gewohnheit! Einprägung durch Wort und Schrift!

Wenn Handel und Verkehr, Presse und Volk am Werke sind, müssen Kirche und Schule, aber auch die gesamte Wissenschaft (besonders Rechts- und ärztliche Wissenschaft) und ihre Berufsstände folgen, wie die Gesetzgebung der letzten Jahrzehnte schon vorangegangen ist. Auf diesem klaren Wege deutscher Pflichterfüllung darf aber vor allem die Staatsverwaltung nicht zurückbleiben. Sie muß mit gutem Beispiel vorangehen in Amts- und Dienstsprache, nach innen und außen. Vorbildliches ist von den Staatsbahnverwaltungen geleistet: in der Neubenennung ihrer Dienststellen, Einrichtungen und Anlagen. Die Zentralbahnhöfe, Kondukteure, Kupees, Billete, Perrons, Expeditionen, Rapporte usw. sind dahin, in den Bauten sind die Souterrains, Parterre und Etagen den Keller-, Erd- und anderen Geschossen mehr und mehr gewichen, die Anciennität ist durch das Dienstalter ersetzt, der Aspirant vielfach durch den Anwärter, die Diätare durch Dienstanfänger und Gehilfen, die Rangiermeister — leider nur vorübergehend! — durch Schirrmeister, das Bureau weicht in der Öffentlichkeit vereinzelt schon der Bezeichnung als Amt oder der Amtsstelle (Armenamt, Rechtsschutz-, Fürsorge-, Auskunfts-, Nachweis-Stelle), die (Amts-) Boten und Botenmeister kommen wieder zu Ansehen statt der vielfach angegriffenen Bezeichnung als Diener (Bureau-, Amts-, Gerichtsdiener), und wie lange sich die Direktionsbureaus und Registraturen — Rechnungs-, Betriebs-, Verkehrs-, technische Abteilung, Aktenabteilung II, III, IV, V ?? — halten werden, mag dahin stehen. Vielleicht findet sich für die „Direktion" dann auch einmal ein deutsches Ersatzwort.

Dem Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, zu dessen Kreis ja der altbewährte Vorsitzende des „Allgemeinen Deutschen Sprachvereins" gehörte, darf in besonderem Maße das Verdienst zugemessen werden, bahnbrechend und vorbildlich in der Beseitigung entbehrlicher Fremdworte und Bezeichnungen vorangegangen zu sein. Wie fruchtbringend und anregend solches Vorgehen wirkt, zeigt die Reinigung des neuen Preußischen Staatshaushaltes, wie sie in Nr. 21 dieser Zeitung dargestellt ist. Dem Schriftleiter dieser Zeitung gebührt der besondere Dank aller ernsten Deutschen, daß er ihre Spalten auch für diese Bestrebungen geöffnet hat, um die deutsche Mahnung auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen weiterzutragen.

Leider sieht es im Schriftverkehr der Eisenbahndienststellen aber noch gar nicht nach Frühlingswehen aus. Eingewurzelte Sünden, Bequemlichkeit und Denkträgheit, vielfach gar der überlebte Fehlglaube größerer Würde unter falschem Kleide mögen dazu beigetragen haben: Die Revisionen und (Rechnungs-) Revisoren wollen den Prüfungen und (Rechnungs-) Prüfern, die Kommissionen den Ausschüssen, die Termine den Fristen, die Liquidationen den Kostenaufstellungen, das Etatsjahr (übrigens auch gewaltsam und unmöglich!) dem Rechnungsjahr noch nicht so recht Platz machen. Gar vielfach finden sich im Schriftwechsel eine ganze Unzahl von — zum Teil gänzlich veralteten — Fremdworten und müssen noch ausgemerzt werden. Allzureich ist ihre Zahl, von der nur eine kleine Auswahl hier gegeben werden kann. Die „Kanzleien" vor allem beherbergen noch sorgsam die letzten Reste alten Zopfes: die Konzepte (Entwurf), Korrekturen (Einbesserungen), das Kollationieren (vergleichen, lesen), die Kopialien (Schreibgebühren), die Kopier- (Umdruck-) Tinte, -Stifte und andere Utensilien, Inventarien und Materialien (Bedarfsstücke, Geräte und Stoffe), das Formular (Vordruck, Muster) und das Format (Form, Größe), das Original und Duplikat (Ur- und Zweit- oder Doppelschrift), wie die mehrfachen Exemplare (Stücke) sind dem Kanzlisten und „Kanzlei-Sekretär" (!) noch ebenso heilig wie früher, wenn er auch darin nicht mehr so viele „Kurialien" (Höflichkeitsbezeugungen) bearbeiten kann und das Zeichen „S" = sekret nur noch bei wenigen Behörden, darunter leider gerade die „Zentral"-Behörden!, — anbringen darf, wie die Petitionen den Gesuchen, die Immediat- den Thron-Eingaben gewichen sind. Aber auch der Expedient (Bearbeiter) hält aus lieber Gewohnheit noch zähe an seiner eigenen (unklaren) Bezeichnung, an seinem Pensum oder doch an seiner Rate (Arbeitsanteil), an Normalien (Regel-, Musterstücke, Zeichnungen), an Offerten, Objekten, Plakaten, Prämien, Skizzen, Projekten, Programm, Prozessen (Angebot, Gegenstand, Aushang, Belohnung, Handzeichnung, Entwurf, Folge, Rechtsstreit), er bearbeitet lieber Reklamationen als Beschwerden und (Erstattungs-) Gesuche, bringt lieber etwas zur Präsentation statt in den Geschäftsgang, notiert lieber Termine als daß er Fristen vermerkt, manchmal vielleicht um seine „eventuelle Qualifikation" (gegebenenfalls seine Befähigung) zu erweisen. Auch den Moment und das Publikum (Augenblick, Zeitpunkt und Öffentlichkeit) mag er noch nicht gern missen, nachdem ihm schon so manches liebe Fremdwort entzogen ist, wie: Motivieren (begründen), Normen und normieren (Muster, Regeln festsetzen), die Monita und Notate (Erinnerungen und Vermerke), die Perioden (Zeiträume, Fristen, Satzwendungen), der Passus (Stelle), das Planum, die Rekognition, der Revers und die Submission (Anerkennung, Augenschein, Vergebung) und die Reproduktionen aller Art (Wiedervorlagen, Vervielfältigungen usw.), das Resultat (Ergebnis). Die obligatorischen und fakultativen (zwingenden und nicht zwingenden) Vorschriften, „das Pauschale" (Bauschgebühr), die Parzelle (Grundstück), populäre (volkstümliche) Ausdrücke, patriotische (vaterländische) Gesinnung mit entsprechenden Ovationen (Kundgebungen), das Passieren (überschreiten) von Plan- (früher Niveau-) Übergängen, die Probleme (Aufgaben), die Prädikate (Bezeichnung, Urteile), die Rubriken in Tabellen (Spalten in Nachweisungen), das Risiko, die Resolution, die spezifizierte Rechnung, die Taxe, der Transport, die Stenographie, das Telephon (Gefahr, Beschluß, Einzelnachweis, Schätzung, Beförderung, Kurzschrift, Fernsprecher) sitzen vielfach noch so fest gewurzelt, wie die Fremdbezeichnung für die vier Rechnungsgrundformen (Addieren, Subtrahieren, Multiplizieren, Dividieren: Aufrechnen, Abziehen, Vervielfältigen, Teilen), als ob sie zum eisernen Bestand gehörten! Viel freilich muß noch geschehen, um Zunge und Feder vor jedem Fremdwort erschrecken zu lassen: Organe und Organisationen, Zentrale und zentralisieren, rangieren und suspendieren, Typen, Trajekte und Transmissionen bevölkern noch „im Turnus" (Wechsel) mit guten deutschen Ersatzworten (Vertreter, Gliederung, Spitze oder oberste Stelle, zusammenfassen, verschieben, entheben, Muster, Fähre, Übersetzung) auch den Sprachschatz der obersten Behörden, die Uniform weicht nur langsam der Dienstkleidung.

Die Frankfurter Ortsgruppe des Deutschen Vereins versandte in diesen Tagen ein Verdeutschungsheft, das sich be-

sonders die Reinigung der Amtssprache zur Aufgabe stellt. Die über jedes Erwarten starke Nachfrage aller Behörden und Gewerbe (die erste Auflage von 20 000 Stück war innerhalb vier Monaten vergriffen, weitere Bestellungen bis 10 000 Stück liegen vor) zeigt das Erwachen und das Verständnis für die Notwendigkeit und die Freude an deutscher Wiedergeburt der Sprache.

An alle Verwaltungen möge darum auch hier das Mahnwort gerichtet sein, das Werk ausbauen und befestigen zu helfen, das draußen die Kämpfer mit den Waffen schaffen: Ein gefestigtes, stolzes deutsches Vaterland, mit deutschem Wort und deutscher Art, befreit und gesichert vor fremder Knechtung! W.

Die Verwendung des Steinkohlengases zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Sehr bemerkenswerte Beiträge zu dieser Frage lieferte ein Vortrag, den Dr. Hübner aus Berlin auf der 57. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern gehalten hat, die am 28. Juni 1916 in Berlin unter dem Vorsitz des Direktors Hase, Lübeck, stattfand. Im November/Dezemberheft 1916 des „Archivs für Eisenbahnwesen" ist darüber eingehender berichtet. Dem Bericht entnehmen wir das Nachstehende.

Unter dem Einfluß des Krieges hat auch die Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen Veränderungen erfahren, da man zur Verwendung von Steinkohlengas schritt, wie es seit dem Juni 1912 schon bei einzelnen Eisenbahnen im Gebrauch war. Die Erfahrungen auf diesem Gebiete sind nach Darlegung des Vortragenden in erster Linie der Firma Pintsch zu danken, deren Inhaber, Geheimrat Dr.-Ing. Richard Pintsch, sich um die Entwicklung der Gasbeleuchtung der Eisenbahnen sehr verdient gemacht hat. Nachdem bereits England und Belgien ganze Züge von einer Zentrale aus mit Kohlengas versorgen konnten, gelang es Pintsch, die Schwierigkeiten zu überwinden, die der Beleuchtung einzelner vom Zuge abgetrennter Wagen entgegenstanden, und schon im Jahre 1869 konnte er Ölgasbeleuchtung auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn einführen. Die Mitführung des Gases erforderte besondere Vorsichtsmaßregeln; dabei durfte die Freizügigkeit von Lokomotive und Wagen in keiner Weise beschränkt werden. Ein Gasbehälter ließ sich somit nur an der Unterseite des Wagenkastens anbringen, wo er wegen des beengten Raumes in Deutschland höchstens 2100 l fassen durfte. In gleicher Weise war der zulässige Höchstdruck aus Sicherheitsrücksichten und im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit auf höchstens 6 Atmosphären beschränkt. Das Steinkohlengas bewährte sich bei den Anfangsversuchen nicht, weil es die bedeutendsten Lichtspender ausschied, sobald es auf 10 Atmosphären verdichtet wurde, während das Ölgas zu der Zeit allen Ansprüchen gerecht ward. Aber die Anlage teurer Gasanstalten und Beförderungs-Einrichtungen ließ die Frage nach der Gebrauchsfähigkeit des Steinkohlengases nicht zur Ruhe kommen und die Kriegsverhältnisse halfen, die Lösung zu beschleunigen, die nach Ansicht des Vortragenden auch nicht ein halbes Jahr früher hätte gefunden werden können. Den Bahnverwaltungen muß daran liegen, mit einer Gasfüllung eine möglichst lange Betriebsdauer zu erzielen, was sie entweder durch Benutzung eines Gases von hohem Heizwert oder durch ein äußerst wirtschaftliches Beleuchtungssystem erreicht. Nach den Erfahrungen der Firma Pintsch stand fest, daß man nicht die dem halben Heizwert entsprechende doppelte Gasmenge verwenden könnte, sondern versuchen müßte, mit weniger Gas auszukommen. Dies ließ sich auf Kosten der Leuchtkraft der einzelnen Lampen ermöglichen. Bei einem um 30 % erhöhten Gasverbrauch gegenüber dem Ölgas war eine immerhin genügende Lichtmenge zu erzielen, wenngleich aus Gründen der Betriebsicherheit danach getrachtet werden mußte, die alten Brenner nur mit geringen Abänderungen zu verwerten, und mit einem kleineren Mundstück und kleineren Glühkörpern auszukommen. Da die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Gasanlagen ausreichte, wurde auf Anraten des Eisenbahn-Zentralamtes von den preußischen Eisenbahnen der Steinkohlengasbetrieb eingeführt, den bald auch die übrigen deutschen Bahnen aufnahmen, mit Ausnahme Bayerns, das gewisse Rücksichten auf seine Verkehrsverhältnisse mit Österreich zu nehmen hatte. Zur Erreichung der früheren Lichtstärke wurde die Beleuchtung durch Preßgas beschleunigt, und schließlich gelang nach Überwindung großer Schwierigkeiten auch die Lokomotivbeleuchtung durch die offene Flamme.

Die Vorteile der Versorgung mit Steinkohlengas liegen einesteils darin, daß dabei zum großen Teil die Gasbeförderung mittels eigener Transportwagen fortfallen kann; andernteils ist der Gaspreis von ausschlaggebender wirtschaftlicher Bedeutung, besonders bei kleineren Werken, und gegenüber dem bisherigen Preise von 40 ₰ für das cbm Ölgas wäre bei dem mittleren Bezugspreis von 10 ₰ für das cbm Steinkohlengas der Preis auf 25 ₰ zu veranschlagen.

Im Verlauf seiner Darlegungen kam der Vortragende auch darauf zu sprechen, daß das Steinkohlengas nach mehrmonatlicher Betriebsdauer Rotfärbungen an den Glühkörpern verursachte; dies war indessen nur bei Verwendung von verdichtetem Gase festzustellen, das durch die Einwirkung des Kohlenoxyds auf die eiserne Hülle Eisenkohlenoxyd bildete. Hatte dieser Vorgang einmal begonnen, so wurde den glühenden Teilen des Glühkörpers immer mehr Wärme entzogen und die weitere Ausbreitung der Eisenablagerung fortgesetzt. Da die Eisenbildung ernstliche Betriebsstörungen veranlassen konnte, mußte dringend Abhilfe geschaffen werden; man versuchte, durch Ausblasen mit Dampf eine rostige Schutzschicht zu schaffen, doch wurde eine genügende Sicherheit damit nicht erreicht. Jetzt ist man auf dem Wege, das Kohlenoxyd vollständig abzuscheiden, und es zugleich noch wirtschaftlich zu verwerten.

Am Schlusse des Vortrags wurden noch die Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen über den Cyangehalt des Steinkohlengases berührt. Besondere Schädigungen wurden nicht festgestellt, und die Annahme wäre möglich, daß das Cyan mit den noch vom Ölgas vorhandenen Kohlenwasserstoff-Kondensationsprodukten unter Druckeinwirkung andere Kondensationsprodukte bildete, die es in der Wirkung unschädlich machten.

In der allgemeinen Besprechung, die sich an den Vortrag anschloß, wurde u. a. die Ansicht vertreten, die Rotfärbung habe ihre Ursache in Rückständen aus dem Ölgasbetriebe; die Mehrzahl der Fachleute lehnte mit dem Vortragenden diese Erklärung ab, da auch bei ganz neuen Wagen sich Rotfärbung gezeigt hätte. Verschiedene Vorschläge kamen zur Sprache, wie dem Übel zu begegnen sei; während der eine Vorschlag dahin zielte, das Kohlenoxyd in Methan umzuwandeln, wurde von anderer Seite das Passivmachen der Rohrleitungen für das Haupterfordernis gehalten.

Über die Kriegswirtschaft der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung in den Jahren 1915 und 1916

veröffentlicht der „Staatsanzeiger für Württemberg" zusammenfassende Ausführungen, denen wir folgendes entnehmen:

Das sogenannte Brot-Merkblatt des Reichsamts des Innern mit dem bekannten Aufruf „Deutschland steht gegen eine Welt von Feinden" wurde sofort nach dem Erscheinen Ende 1914 auf allen Bahnhöfen und in allen Personenwagen ausgehängt und an die Angehörigen der Eisenbahnverwaltung verteilt. Die zahlreichen weiteren Aufrufe zum Anbau unbenutzter Bodenflächen, zu zweckmäßiger Ernährung in der Kriegszeit, zur Einhaltung der „zehn Kriegsgebote", zur Pflanzung von Ölfrüchten usw. wurden in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen, zum Teil auch in den Personenwagen angeschlagen. Dem Eisenbahnpersonal wurden sie durch Veröffentlichung im Amtsblatt, Anschlag in den Diensträumen oder Verteilung von Merkblättern ans Herz gelegt.

Mit der Zeit beschränkte die Eisenbahnverwaltung ihre aufklärende Tätigkeit mehr und mehr auf das eigene Personal. Abhandlungen über Fragen der Ernährung, der Erhaltung von Nahrungsmitteln, des Gartenbaus, der Kleintierzucht, der Haus-, Land- und Viehwirtschaft wurden im Amtsblatt veröffentlicht und in Merkblättern an Beamte und Arbeiter verteilt. Zur Teilnahme an Unterrichtskursen über Bienenzucht wurde außerordentlicher Urlaub gewährt, für Eisenbahner-Frauen und -Töchter wurden Vorträge über die

für Württemberg besonders bedeutsame Verwertung von Beeren und Kernobst veranstaltet.

Der staatliche Großbetrieb der Eisenbahnen mit seinen Werkstätten und seinem Grundbesitz gestattete der Verwaltung, dem Personal bei der Selbsterzeugung und Vermehrung von Nahrungsmitteln auch durch die Tat an die Hand zu gehen. Schon im Januar 1915 wurde damit begonnen, auf den Anbau unbenutzter Bodenflächen hinzuwirken. Da den Pachtliebhabern Gespanne und menschliche Arbeitskräfte vielfach nicht zur Verfügung standen, wurden die Eisenbahnbediensteten beim Herrichten unbebauter bahneigener Grundstücke durch Bahnarbeiter auf Verwaltungskosten unterstützt. So konnten 1915 56 Hektar, 1916 weitere 7 Hektar Ödland nutzbar gemacht und dem Personal für die Jahre 1916 und 1917 meist unentgeltlich überlassen werden. Die aus Bahnhof-Aborten und Viehwagen-Wäschen anfallenden Düngestoffe wurden an die Pächter bahneigener Grundstücke unentgeltlich abgegeben und befördert. An künstlichen Düngemitteln wurden für das Personal gemeinsam beschafft im Herbst 1915: 10 400 kg Kalisalz, 5100 kg Superphosphat und 53 250 kg Thomasmehl; im Herbst 1916: 11 250 kg Kalisalz und 26 700 kg Thomasmehl. Stark begehrt war das von der Verwaltung beschaffte Saatgut: 1915: 330 000 kg mittelfrühe Saatkartoffeln, 1700 kg Saaterbsen und 1000 kg Saatlinsen, 1916: 70 000 kg späte Saatkartoffeln und 4500 Comfrey-Stecklinge zur Gewinnung von Grünfutter für Schweine.

Im Herbst 1915 wurde die Förderung der Kleintierzucht aufgenommen. Zunächst wurden aus Beständen der Bahnmeister Baustoffe zur Herstellung von Ställen unentgeltlich abgegeben und Bahnarbeiter und -Handwerker zur Unterstützung beim Stallbau auf Verwaltungskosten abgeordnet. Im Februar 1916 folgte der Bau von Kaninchenställen in der Wagenwerkstätte Cannstatt aus Hölzern ausgeschiedener Güterwagen. Bis Ende 1916 waren davon 700 Ställe mit 6 Abteilungen zu 20 ℳ und 20 Ställe mit 12 Abteilungen zu 38 ℳ an Eisenbahnbedienstete abgesetzt. Sie wurden als Dienstgut bis zum Wohnsitz des Bestellers befördert. Zur Hebung der Futtermittelnot konnten 1915: 66 000 kg Mais an das Personal abgegeben werden. Die Herstellung von Knochenmehl für Hühner wurde durch gemeinschaftlichen Bezug von Knochenmühlen gefördert. Roßkastanien von bahneigenen Bäumen durften vom Personal zur Schweinefütterung gesammelt werden.

Im Jahr 1916 beteiligte sich die Verwaltung an der Pflanzung von Ölfrüchten durch Anbau von Sonnenblumen auf eigenem Boden und durch Verteilung von Sonnenblumensamen an das Personal, an Schulen und Forstämter. Das Personal erhielt den Samen unentgeltlich. Die Ernte fiel infolge der ungünstigen Witterung leider sehr schlecht aus.

Auch die unmittelbare Versorgung des Personals mit Nahrungsmitteln ließ sich die Verwaltung angelegen sein. Bis Ende 1916 waren von Krumms kochfertiger Vollkost 12 000 kg, an Speisebohnen 6500 kg, an Erbsen 3500 kg, an Frühkartoffeln 4000 kg abgegeben. Die im Jahr 1916 auf Bahngebiet geernteten 4400 Zentner Äpfel und Birnen wurden nicht, wi sonst, versteigert, sondern freihändig an etwa 1400 Beamt und Arbeiter zum Durchschnittspreis von 3 ℳ für den Zentne verkauft. Über die auch noch in das Jahr 1916 fallende Er richtung von Suppenküchen ist in Nr. 16, S. 129 d. Ztg. berichte

Im dritten Kriegsjahr ist die Erhaltung der Nahrungsmitte besonders wichtig geworden. In den in Heilbronn, Mühlacke und bei der Wagenwerkstätte Cannstatt aufgestellte Trockenöfen (s. Jahrgang 1916, S. 662 und S. 785 d. Ztg.) wur den von August bis Dezember 1916 für das Personal de württembergischen Verkehrsanstalten im ganzen 5050 Zentne Obst und 2200 Zentner Gemüse getrocknet, ein Ergebnis, da auf dauernde Verdrängung des amerikanischen Dampfapfel durch den selbst getrockneten, deutschen Apfelschnitz hoffe läßt. In der Trocknungsanstalt Cannstatt, die eine Tages leistung von 100 Zentnern Frischgut aufweisen konnte, ware besondere Einrichtungen zum unentgeltlichen Schnitzeln ode Ringeln von Äpfeln und Birnen getroffen. Für Fremd (Heeresverwaltung, Stuttgarter Konsumverein usw.) konnte gegen Entgelt etwa 1000 Zentner Obst und 9000 Zentner Ge müse getrocknet werden.

Der Cannstatter Trockenofen, in dem im Frieden aus schließlich Werkstatthölzer getrocknet werden, fand nach Be endigung der Obst- und Gemüsetrocknung äußerst wertvoll Verwendung zur Erhaltung der in Württemberg reichlich ge ernteten Bodenkohlraben (Kohlrüben). Durch Einbau eine zweiten Trockenkammer mit Hürden wurde er in kürzeste Zeit auf eine Tagesleistung von 300 Zentner Frischgut ge bracht und konnte so etwa 22 000 Ztr. Bodenkohlraben für di württembergische Heeresverwaltung trocknen. Die für Wa schen und Schälen der Bodenkohlraben nötigen Maschine wurden beschafft, eine geeignete Schnitzelmaschine, die au dem Markt nicht zu haben war, wurde von dem um das Trock nungswesen besonders verdienten Werkmeister Fuchsloch be der Werkstätteninspektion Cannstatt gebaut. Die Maschin ist zum Patent und Gebrauchsmuster angemeldet. Mit Rück sicht auf die Dringlichkeit des Trocknungsgeschäfts und di Unmöglichkeit anderweitiger Beschaffung gestattete di Eisenbahnverwaltung der Werkstätteninspektion Cannsta ausnahmsweise den Bau 25 weiterer Schnitzelmaschinen fü fremde Trocknereien.

Endlich sind als kriegswirtschaftliche Maßnahmen de württembergischen Eisenbahnverwaltung besonders noch di Aufzucht junger Nußbäume in der bahneigenen Baumschul in Waiblingen und die Anpflanzung von Nußbäumen au Bahnhofvorplätzen usw., ferner die Gewinnung von 600 Zentner Eichen- und Fichtenrinde zu Gerbzwecken, Auf stellung von Fettabscheidern in den Bahnhofswirtschafter Brennesselsammlung durch Angehörige des Personals un Erziehung von Weißdornhecken zur Erzielung eines Kaffe ersatzes hervorzuheben.

Stuttgart, 16. Februar 1917.

Sinn, Eisenbahnsekretär bei der Gd. d. St.-Eb.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Feldmarschall v. Hindenburgs Dank an die Eisenbahntruppen und -behörden.** Im Anschluß an den kürzlich veröffentlichten Erlaß des Kaisers an den Generalfeldmarschall v. Hindenburg anläßlich der großen Heeresbewegungen im Westen wird nachfolgendes, an den Chef des Feldeisenbahnwesens gerichtetes Schreiben des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg bekannt, das die Tätigkeit der Eisenbahntruppen und -behörden, denen ein großer Teil des Erfolges an dem ungestörten Verlauf der Truppenbewegungen zuzuschreiben ist, anerkennend hervorhebt:

„Die große Heeresbewegung auf dem westlichen Kriegsschauplatz konnte von Seiner Majestät nur im festen Vertrauen in das stets bewährte Können der Eisenbahntruppen und der Militär-Eisenbahnbehörden befohlen werden. Ihre Arbeit mußte sich im engsten Zusammenhang mit den von der obersten Führung beabsichtigten Maßnahmen vollziehen. Bis zum letzten Tage sollte die Truppe in den aufzugebenden Linien schlagfertig bleiben. Nichts an brauchbarem Kriegsgerät sollte dem nachfolgenden Gegner in die Hände fallen. Material im Werte vieler Millionen mußte geborgen werden. Auch nach dem Verlassen der alten Stellungen sollte die Truppe sich, stets kampfbereit, auf ein lückenlos ausgebautes Zubringernetz stützen können. Mein Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnbehörden und -truppen ist nicht getäuscht worden. Ihr Anteil am Gelingen der schwierigen Operation ist groß. Ihnen allen gilt meine Anerkennung un mein Dank. gez. v. Hindenburg."

Ein Schreiben ähnlichen Inhalts ist von dem Führer d Heeresgruppe, dem Kronprinzen Rupprecht von Bayern, a den Chef des Feldeisenbahnwesens gerichtet worden.

— **2⅓ Milliarden Güterverkehrseinnahmen.** Von den Le stungen der deutschen Eisenbahnen im Kriege, schreiben di „B. P. N.", wird man erst nach dem Kriege abschließend un mit voller Würdigung sprechen können, wenn über die B dienung des militärischen Personen- und Transportverkeh vollständige Angaben vorliegen. Aber auch das, was die deu schen Eisenbahnen im Dienste des wirtschaftlichen Lebe geleistet haben, verdient die höchste Anerkennung. Die Ei nahmen der deutschen Staatseisenbahnen aus dem Güterve kehr haben sich in der Kriegszeit folgendermaßen entwickelt 2226 Mill. Mark im Jahre 1913, 1956 Mill. Mark im Jahre 191 2085 Mill. Mark im Jahre 1915 und 2333 Mill. Mark im Jah 1916. Im dritten Kriegsjahre also nicht unwesentlich mehr a im letzten Friedensjahre, obwohl im Güterverkehr des Jahr 1916 teilweise sehr erhebliche Tarifermäßigungen Platz g griffen haben. Diese Tatsache stellt unserer Wirtschaftskra die nicht nur ungebrochen, sondern in zunehmender Ersta kung begriffen ist, das denkbar beste Zeugnis aus.

— **Zum 20 jährigen Bestehen der preußisch-hessischen Eise bahngemeinschaft.** Aus Frankfurt a. M., 1. April, wird d „Nordd. Allg. Ztg." berichtet: Das 20 jährige Bestehen d preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gab dem Eise bahnminister Veranlassung, nach Mainz zu kommen, um be

er Gemeinschaftsdirektion eine Sitzung abzuhalten. In einer nsprache wies der Minister auf die finanziellen und wirthaftlichen Erfolge hin, welche durch die Eisenbahngemeinhaft für das Hessenland erzielt seien, und hob ferner hervor, elche großen Fortschritte hinsichtlich der Verbesserung der ahnanlagen und des Betriebes zur Bewältigung des in 20 ahren erheblich angewachsenen Verkehrs entstanden seien. r forderte die Direktion auf, im Sinne des Gemeinschaftsverages zum Segen der Gemeinschaft und des Hessenlandes eiter zu wirken.

— **Sommerzeit.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahninisters und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der eichseisenbahnen teilt den nachgeordneten Eisenbahndirekonen auszugsweise ein Schreiben des Reichsamts des Innern die nichtpreußischen Bundesregierungen und den Stattalter von Elsaß-Lothringen folgenden Inhalts mit: „Bei den hlreichen Klagen aus landwirtschaftlichen Kreisen wird elfach betont, daß ein großer Teil der landwirtschaftlichen rbeiten überhaupt nicht nach der gesetzlichen Zeit eingechtet, sondern nur in den durch die natürlichen Verhältsse (Stand der Sonne, Taufall u. dergl.) gegebenen Zeiten gonnen und beendet werden könne. Hieraus folgt, daß die eiteinteilung für den landwirtschaftlichen Betrieb stets auf nem Kompromiß mit der gesetzlichen Zeit beruhen wird. ei hinreichendem Anpassungswillen der beteiligten Kreise rd dieses Kompromiß ebenso leicht gegenüber der Sommerit, als gegenüber der Mitteleuropäischen Zeit zu finden in. Es dürfte sich empfehlen, die ländlichen Kreise auf esen Gesichtspunkt zur Steuerung unbegründeter Klagen . Wege der Belehrung hinzuweisen. Wo sich tatsächlich hwierigkeiten ergeben haben, wie z. B. infolge des frühitigen Abgangs der Milchzüge, ist bereits im Jahre 1916 elfach seitens der Eisenbahnverwaltungen Abhilfe gehaffen worden. Das wird auch in diesem Jahre geehen."

Der Minister beauftragte die Eisenbahndirektionen, für die uer der Sommerzeit auch in diesem Jahre den Wünschen r Landwirtschaft in der Gestaltung der Fahrpläne möghst entgegenzukommen.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Innerhalb der letzten nate gelangten folgende Strecken zur Eröffnung:

. Am 4. Dezemb. v. J. die vollspurige, vom württembergischen at gebaute 8,35 km lange Nebenbahn Ludwigsburg-arkgröningen. Sie schließt in Ludwigsburg an das hnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die neue hn dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und erverkehr. Es liegen an ihr die Bahnhöfe Möglingen bei dwigsburg und Markgröningen für den Gesamtverkehr und r nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Osterholz;

2. am 11. Januar d. J. die 15,5 km lange unter bayerischer atsverwaltung stehende vollspurige Lokalbahn von chongau nach Peissenberg mit dem Haltepunkt iting Nord und den Haltestellen Peitig Ost und Hohenissenberg. In den vorgenannten beiden Haltestellen findet beschränkte Güterabfertigung statt. Die Lokalbahn schließt Schongau an die Nebenbahn Kaufering-Landsberg-Schongau d in Peissenberg an die Nebenbahn Weilheim-Peissenberg . Die mit Dampfzügen betriebene Strecke dient dem öffenthen Personen- und Güterverkehr. Es finden auf sie die in r Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und beneisenbahnen Bayerns enthaltenen Bestimmungen für benbahnen Anwendung. Die Oberleitung des Betriebes und r Verwaltung ist der Eisenbahndirektion Augsburg übergen;

3. am 28. März d. J. die 10,11 km lange, im Großherzogtum chsen-Weimar-Eisenach gelegene und bisher nur dem Güterrkehr dienende Wenigentaft-Öchsener Eisenhn auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverhr. Die Bahn steht im Betriebe der Centralverwaltung für kundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin;

4. am 2. April d. J. im Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel vollspurige Reststrecke Usseln-Willingen der ubaustrecke Corbach-Brilon Wald als Nebenbahn. Der an r Strecke gelegene Bahnhof IV. Kl. Stryck hat Verkehrsrichtungen zur Abfertigung von Personen und Wagenlungen. Über die Abfertigungsbefugnisse und dergl. siehe Bekanntmachung in voriger Nummer dieser Zeitung.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß der Gelschaft hat in seiner Sitzung am 29. März d. J. beschlossen, Dividende der Aktien für das Jahr 1916, vorbehaltlich Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung, f 7½ % festzusetzen.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahnen.** Der rkehr wies, wie der Geschäftsbericht mitteilt, eine weitere Zunahme auf, so daß gegen Ende des Jahres die Verkehrsziffer der Friedenszeit annähernd wieder erreicht war. Bei der Abwicklung des Verkehrs hatte die Gesellschaft, namentlich wegen des Mangels an geschultem Betriebs- und Werkstättenpersonal, mit Schwierigkeiten zu kämpfen; eine stärkere Besetzung der Wagen konnte unter diesen Verhältnissen nicht vermieden werden. Die Verkehrseinnahme hat sich im Jahre 1916 gegen das Vorjahr um rund 1 324 000 ℳ erhöht, dieser Mehreinnahme steht aber ein sehr beträchtliches Anwachsen der Ausgaben für Löhne und Betriebsstoffe gegenüber. Eine Besserung dieser Verhältnisse ist auch im Jahre 1917 nicht zu erwarten. Ein Ausgleich kann nur durch eine angemessene Erhöhung der Fahrpreise geschaffen werden. Es wurden befördert: 78 700 358 Fahrgäste (69 542 277) bei einer Einnahme von 10 360 672 ℳ (9 036 197 ℳ). Die Bauarbeiten für die Ergänzungslinie vom Gleisdreieck nach dem Nollendorfplatz und Wittenbergplatz sind in dem Umfange weitergefördert, wie es die einschränkenden Bestimmungen der Aufsichtsbehörden zuließen. Die Betriebseinnahmen betrugen 10 530 567 ℳ (9 174 932 ℳ), verschiedene Einnahmen 2 246 525 ℳ (2 214 849 ℳ). Demgegenüber stellen sich die Betriebskosten auf 5 791 454 ℳ (4 781 697 ℳ). Im Vorjahre kamen noch 335 137 ℳ Dividende auf die Aktien der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft hinzu, die diesmal bekanntlich ausfällt. Zuzüglich 356 041 ℳ (637 824 ℳ) Vortrag beträgt der Rohgewinn 7 341 680 ℳ (7 881 045 ℳ). Es sind abzusetzen: für Zinsen 2 798 761 ℳ (2 995 518 ℳ), Rücklage für den Erneuerungsfonds 850 000 ℳ (750 000 ℳ), für den Bahnanlage-Tilgungsfonds 300000 ℳ (262000 ℳ), für außergewöhnliche Ausgaben im Betriebe 500 000 ℳ (115 735 ℳ), für Talonsteuerreserve 135 000 ℳ (wie im Vorjahr), für vertragsmäßige Abgaben an die Stadtgemeinde 214 745 ℳ (183 710 ℳ) und für Abschreibung auf Gebäude 56 048 ℳ (i. V. Gebäude und Inventar 61 027 ℳ). Der Reingewinn von 2 487 125 ℳ (3 378 052 ℳ) soll wie folgt verteilt werden: Reservefonds 106 554 ℳ (122011 ℳ), 5% Dividende auf 10 000 000 ℳ Vorzugsaktien = 500 000 ℳ (wie im Vorjahr), ferner 3 % Dividende (i. V. 4 %) auf 52 500 000 ℳ Stammaktien = 1 575 000 ℳ (2 100 000 ℳ), Vortrag 305 571 ℳ (356 041 ℳ).

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Wie die „B. B. Ztg." mitteilt, ergibt sich bei der Gesellschaft für 1916 ein neuer Verlust von 362 890 ℳ (i. V. 123 073 ℳ), der aus den Reserven gedeckt werden soll.

— **Ordensverleihung.** Dem Königlich bayerischen Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, Ritter v. Seidlein ist das Großkreuz des bayerischen Verdienstordens vom heiligen Michael verliehen worden.

— **Ministerialdirektor Breusing.** Wie die „Kreuz-Ztg." mitteilt, wurde der neue Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Oberbaurat Breusing, 1890 Regierungsbaumeister und ein Jahr später Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor beim Betriebsamt in Cöln, war dann in gleicher Eigenschaft in Stettin und Berlin tätig und kam 1901 als Regierungs- und Baurat nach Hannover. Von 1903 bis 1913 gehörte er der Eisenbahnbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an und wurde dann Präsident der Eisenbahndirektion Saarbrücken. Im Dezember vorigen Jahres wurde ihm die Oberbetriebsleitung für die westlichen Eisenbahndirektionen, die deren gesamten Verkehr zu kontrollieren hatte, übertragen, gleichzeitig wurde er Wirklicher Geheimer Oberbaurat.

Österreich.

— **Regelung des Zivilgüterverkehrs mit Mazedonien.** Die mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 28. November 1916 für den Zivilgüterverkehr mit Mazedonien getroffenen Bestimmungen sind aufgehoben und durch folgende Vorschriften ersetzt worden:

1. Im Verkehre mit Mazedonien werden nur Frachtgüter in Wagenladungen (Mazedon-Sendungen) befördert; für diese gilt das Betriebsreglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits sowie für den direkten Verkehr der drei letztgenannten Ländergebiete untereinander (gültig vom 1. Mai 1898), soweit das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abweichende Bestimmungen nicht enthält und insofern nachstehend nichts anderes festgesetzt ist. 2. Nur solche Sendungen sind zur Beförderung zugelassen, die im Verkehre nach Mazedonien von dem Österreichischen Warenverkehrsbureau in Wien zur Aufgabe gelangen. Als Empfänger der Sendungen in Mazedonien darf nur eine von den zuständigen Behörden bestimmte Stelle

angegeben werden. 3. Ebenso hat bei allen Sendungen von Mazedonien als Absender die von den zuständigen Behörden bestimmte Stelle und als Empfänger das Österreichische Warenverkehrsbureau zu erscheinen. 4. Mittelspersonen sind weder als Absender noch als Empfänger zulässig. 5. Sendungen nach Mazedonien können nur nach Einholung der schriftlichen Genehmigung des Oberkommandos der Armeegruppe v. Below befördert werden. 6. Für Sendungen aus Mazedonien muß die Verladeermächtigung von der hierfür zuständigen militärischen Stelle erteilt sein. 7. Als Bestimmungsstation darf im Frachtbriefe nur eine der in Ziffer 10 aufgeführten Stationen angegeben werden. 8. Die Frachtbriefe müssen im Verkehre mit Mazedonien mit der Aufschrift „Mazedon-Sendung" versehen sein. 9. Außer den allgemein vorgeschriebenen „Zoll- und sonstigen Begleitpapieren, z. B. Warendeklaration (Warenerklärung) und den statistischen Anmeldescheinen, sind dem Frachtbriefe zu jeder Sendung erforderlichenfalls die Ausfuhrbewilligung und die erforderlichen Durchfuhrbewilligungen nach dem vorgeschriebenen Muster beizufügen. 10. Sammelstellen sind in Österreich: Wien Nordwestbahnhof (Station der österr. Staatsbahnen), Pragerhof (Station der Südbahn-Gesellschaft); in Mazedonien: Leskovac, Pristina, Üsküb und Veles. 11. Die Einhaltung von Lieferfristen wird nicht gewährleistet. 12. Auf der Strecke südlich von Belgrad haftet die Eisenbahn nicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern und Tieren. 13. Die Fracht und die Nebengebühren der Versandstation müssen stets bei Aufgabe der Sendungen vom Absender bezahlt werden. 14. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen; ebenso ist die Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig. 15. Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind ausgeschlossen. 16. Ein Beförderungsweg darf in den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden. 17. Frachterstattungsanträge, die sich auf eine Umbehandlung oder eine andere Tarifmöglichkeit gründen, sind ausgeschlossen. 18. Insoweit der Verkehr nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist, gilt der derzeit nicht anwendbare Tarif, Teil I, „Allgemeine und besondere Bestimmungen nebst Warenklassifikation" des direkten Verkehres zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, gültig vom 1. Januar 1906. Über die Höhe der Fracht- und der sonstigen Gebühren hat das Warenverkehrsbureau über Verlangen Auskunft zu erteilen. 19. Bei der Abfertigung der zum Versand nach Mazedonien bestimmten Güter bis zu den Sammelstationen Wien Nordwestbahnhof bzw. Pragerhof finden, soweit im folgenden nichts anderes festgesetzt ist, die Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung A und B, sowie der einschlägigen Tarife, Teil II, unter Berücksichtigung der bestehenden Ausfuhrermäßigungen Anwendung.

Jedem Frachtbrief muß ein „Mazedon"-Verladeschein beigeschlossen sein, den der Absender bei dem Warenverkehrsbureau anzusprechen und beizubringen hat. Als Bestimmungsstation ist eine der Sammelstationen (gemäß Ziffer 10) anzugeben.

Als Empfänger muß im Frachtbriefe das Österreichische Warenverkehrsbureau in Wien oder in Pragerhof genannt sein. (Die Angabe von Mittelspersonen als Empfänger ist unzulässig.) Ferner muß im Frachtbrief in der Rubrik „Inhalt" nach der Warenbezeichnung der Zusatz: „Zur Mazedon-Sendung laut Mazedon-Schein Zahl . . . . ." schon bei Auflieferung der Sendung eingetragen sein.

Die Abfertigung bis zur Sammelstation hat in überwiesener Fracht (unfrankiert) zu erfolgen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse des Absenders sind ausgeschlossen. Das Österreichische Warenverkehrsbureau hat das Ausladen sowie das etwa erforderliche Umladen in der Sammelstation auf eigene Kosten zu besorgen.

— **Zum Wechsel in der Leitung der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die A. T. E.-Zeitschrift widmet in ihrer März-Nummer dem scheidenden Generaldirektor folgende herzliche Abschiedsworte: „Generaldirektor Ing. Bruno Ritter v. Enderes wurde mit Allerhöchster Entschließung vom 12. Februar 1917 zum Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium ernannt. Diese Nachricht hat uns alle mit stolzer Genugtuung erfüllt, gleichzeitig aber auch das Gefühl tiefen Bedauerns in uns ausgelöst. Sie bedeutet für uns das Scheiden eines Mannes aus unserer Mitte, der uns allen nicht nur ein wohlwollender Vorgesetzter, sondern auch ein aufrichtiger Freund und Gönner gewesen ist. Wir wollen an dieser Stelle nicht die großen Verdienste auseinandersetzen, die sich Generaldirektor v. Enderes als Eisenbahnfachmann um die A. T. E. und um das Eisenbahnwesen im allgemeinen erworben hat, sie sind an maßgebenden Stellen wiederholt anerkannt worden. Für uns war Sektionschef v. Enderes nicht bloß als Eisenbahnfachmann und Generaldirektor der A. T. E., sondern vor allem auch als geistiger Führer und Mensch von ganz besonderer Bedeutung.

Generaldirektor v. Enderes hat es verstanden, uns de Dienst in Beruf und damit die Last in Berufsfreude umzu wandeln. Im Rahmen der gegebenen Verhältnisse war stets darauf bedacht, die Selbständigkeit und das Verantwor lichkeitsgefühl jedes Einzelnen nach Möglichkeit zu erwe tern. Dadurch wurde uns die Arbeit wesentlich erleichter Der Wert der Leistung des Einzelnen stieg und damit au die Berufsfreudigkeit.

Das größte Verdienst hat sich Generaldirektor v. Ender um die Gesamtheit der A. T. E.-Bediensteten dadurch e worben, daß er in ihnen die schlummernden Gefühle treu Anhänglichkeit an das Unternehmen und inniger Kamera schaft untereinander zu wecken unternommen und die Betät gung dieser Gefühle in jeder Hinsicht gefördert hat. Nic leicht war dieses Beginnen, aber sein Vertrauen zu de A. T. E.-Bediensteten war groß und wurde gelohnt. Ei ganze Reihe von Maßnahmen und Einrichtungen zur Pfle des geistigen, körperlichen und gesellschaftlichen Wohles d Bediensteten verdankt seiner Anregung und seinem Schu ihr Entstehen oder doch ihre Ausgestaltung und Erweiterun Alle diese Maßnahmen und Einrichtungen, die er für sei Bediensteten bei der Verwaltung erreichte, sind nicht a äußeren Zwang der Verhältnisse zurückzuführen, sonde atmen verständnisvolles Eingehen auf die Bedürfnisse d Bediensteten. Heute hat die Gesamtheit der A. T. E.-Bedie steten eine geistige und gesellschaftliche Höhe erreicht, d wir wohl mit Recht sagen können, die A. T. E.-Bedienstet sind in den ersten Reihen der österreichischen Eisenbahn zu suchen, ihr Ruf hat aber auch außerhalb Österreichs i Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein guten Klang. Dafür sei ihm herzlich gedankt.

Wir sind unserem Generaldirektor v. Enderes auf den v ihm gewiesenen Bahnen nicht etwa aus blindem Gehorsa oder eitler Augendienerei, sondern aus innerer Überzeugu von der Richtigkeit der gewiesenen Bahnen gefolgt. W werden daher gewiß nicht bloß auf dem uns angedeutet Weg verbleiben, sondern nach besten Kräften trachten, a dem betretenen Weg weiter vorzuschreiten. Herrn Sektion chef v. Enderes wünschen wir von ganzem Herzen, daß er seinem neuen Wirkungskreis jene Befriedigung findet, die sich von ihm erhofft — wir aber werden seinem Nachfolg unserem neuen Generaldirektor, die gleiche willige und tre Gefolgschaft leisten, die Generaldirektor v. Enderes von u erfahren hat."

— **Beratung über die Kohlenversorgung.** Im Arbei ministerium hat am 9. März unter dem Vorsitz des Ministe Dr. Freiherrn v. Trnka eine Beratung über die mit d Kohlenversorgung zusammenhängenden Fragen stattgefund An der Verhandlung nahmen Vertreter des Bergbaues d inländischen und der oberschlesischen Kohlenfirmen te Wie in den Kreisen der Kohleninteressenten verlautet, ha delte es sich bei diesen Besprechungen unter anderm daru zu erwägen, ob und in welcher Weise eine Aufnahme d Kohlenbestände erfolgen, eine Besserung der Kohlenvers gung und eine Steigerung der Erzeugung herbeigeführt w den können, ferner um die Frage einer allfälligen Konting tierung und einer Ausgestaltung der gegenwärtigen Orga sation. Eine Vermehrung der Förderung könnte, wie in d Besprechungen ausgeführt wurde, dann durchgesetzt werd wenn genügende Arbeiter zur Verfügung ständen und f die Sicherstellung der nötigen Betriebsmaterialien geso wird. In diesem Falle könnte insbesondere im nordwestb mischen Kohlenrevier eine Steigerung der Förderung e folgen. Jede Maßnahme, die zu einer Besserung der Kohl versorgung führen soll, muß vorerst den genauen Be der Abnehmer kennen. Eine solche Einschätzung des I darfes kann entweder durch persönliche Einvernehmung der Händler und Bergwerksbesitzer erfolgen, oder es könnt Fragebogen ausgeschickt und deren Ausfüllung verla werden. Die Beratungen sind nicht zu Ende geführt word und sollen ihre Fortsetzung nehmen.

— **Schiffsverkehr auf der österreichischen Strecke der D nau im Jahre 1915.** Die „Statistischen Mitteilungen" v öffentlichten jüngst ausführliche Angaben über den Schif verkehr auf der Donau in der Strecke von Passau bis Thel auf Grund der Nachweisungen der vier größten diese Stre befahrenden Schiffahrtsgesellschaften, und zwar der Don Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Süddeutschen Don Dampfschiffahrtsgesellschaft, der ungarischen Fluß- und S schiffahrts-A.-G. und der Schiffahrtsunternehmung Jacob Moritz Weiß in Budapest. Nach diesen Mitteilungen wur von den Schiffen der genannten Unternehmungen auf der b zeichneten Strecke im ganzen 3412 Fahrten zurückgelegt u hierbei 9 023 399 Meterzentner Güter befördert, davon üb 5 Millionen auf der Bergfahrt und über 4 Millionen auf d Talfahrt; 4,16 Millionen entfallen auf die Einfuhr, 2,84 M-

onen auf die Ausfuhr, 1,3 Millionen auf die Durchfuhr, ·r Rest auf den inländischen Verkehr. Nach Zahl ·r Fahrten wie nach Menge der beförderten Güter ·eht die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft an ·ster Stelle. Die österreichische Donaustrecke wird ·ußerdem noch von einigen kleinen ungarischen ·hiffsunternehmungen befahren, welche zumeist Ge·eide nach Wien befördern, von denen aber keine Angaben ·orliegen. Der Güterverkehr mit Schiffen der königlich ser·schen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche in der ·ergfahrt landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Wien und ·der Talfahrt Güter aus Wien beförderte, wurde mit Aus·uch des Krieges eingestellt.

— **Aus dem Eisenbahnministerium.** Dem Ministerialrat ·adislaus Miller ist die IV. Rangklasse der Staatsbeamten ·rliehen worden.

— **Der Schutz des Ingenieurtitels.** Nach einer Mitteilung ·s Verbandes deutscher Diplom-Ingenieure ist in Österreich ·r kurzem eine kaiserliche Verordnung erlassen worden, auf ·und welcher die Bezeichnung „Ingenieur" Rechtsschutz ·hält. Dieser Titel darf in Zukunft nur noch von Personen ·führt werden, die eine Technische Hochschule besucht und ·e Staats- oder Diplomprüfung abgelegt haben. Für Personen ·ne diese Vorbildung, insbesondere auch für die Reifeschüler ·r Technischen Mittelschulen, sind Übergangsbestimmungen ·rgesehen.

Ungarn.

— **Kriegsgebühren der während des Kriegsdienstes er·nnten Eisenbahner.** Jene Eisenbahnangestellten, die · während des Krieges im aktiven Militärdienste stehend · · etatsmäßige Stellen ernannt wurden, haben bisher keine ·iegsgebühren erhalten. Laut Ministerialerlaß erhalten in ·nkunft auch solche Bedienstete, die gesetzmäßig festgestell· · Kriegsgebühren.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisen·hn** gestalteten sich im Februar 1917 nach dem vorläufigen ·sweise gegen das Vorjahr wie folgt:

	1917	gegen 1916	
·garische Linien. . . .	2 146 883 K	— 155 673 K	— 6,76 %
·erreichische Linien . .	1 240 628 „	— 264 002 „	= 17,55 „
Gesamtnetz	3 387 511 K	— 419 675 K	= 11,02 %
· Betriebe stehende (12) ·okalbahnen	155 127 K	+ 1 388 K	= 0,9 %

Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrsschwierigkeiten und Kohlenversorgung in ·ankreich.** Aus der Rede des Verkehrsministers Vio·te in der Kammersitung vom 30. März ·ngen die Pariser Blätter noch weitere Einzelheiten: · größte Schwierigkeit sei die des Verkehrs; · müsse man unbedingt steuern. . . . . Zum Zeichen, wie ·st die Lage geworden sei, führte er schließlich an, daß · gewöhnlichen Zeiten für den täglichen Verkehr 70 000 ·enbahnwagen zur Verfügung standen, während augen·klich nur 12 000 dafür dienen könnten. Bei dem Bedarf · Militärkommandos könne sogar diese Zahl noch herab·etzt werden. Alle diese Einzelheiten müsse das Land ·ssen, um einigermaßen verstehen zu können, wie schwer es · die Regierung sei, die Verkehrsschwierigkeiten zu heben. ·yoner Blätter melden aus Paris: Auf Anordnung des ·erstaatssekretärs Loucheur soll die Kohlenversor·ng folgendermaßen geregelt werden: Südfrankreich bis · Linie Bayonne-Dijon wird mit Kohlen aus Mittel- und ·frankreich versorgt. Alle Kohleneinfuhr nach Marseille ·l eingestellt. Ostfrankreich mit Paris wird durch Kohle · Nordfrankreich und Pas de Calais versehen, während ·dfrankreich nur mit Einfuhrkohle versorgt werden soll. · hofft, hierdurch der Transportkrisis zu steuern. Infolge · Maßnahme wird der Staat zukünftig alleiniger Kohlen·käufer. Die eigene und die eingeführte Kohle wird ·tsbesitz.

— **Verkehr zwischen England und dem Festland nach dem ·ege.** In England erwartet man als Folge des Krieges eine ·ke Steigerung des Verkehrs mit Frankreich und Belgien · befürchtet, daß man zu seiner Bewältigung nicht genü· gerüstet ist. Schon vor dem Kriege waren keine aus·henden Vorkehrungen für den Verkehr zwischen London und Paris getroffen. Neuerdings ist trotz des Krieges oder vielmehr gerade infolge der durch den Krieg veranlaßten Annäherung zwischen England und seinen Verbündeten der Gedanke eines Kanaltunnels wieder aufgenommen worden, aber selbst wenn die Ausführung dieses Plans gelänge, erwartet man doch sogar in England, wo man erst von einer geradezu unbegrenzten Dauer des Krieges sprach, daß der Krieg eher zu Ende gehen wird, als der Tunnel fertig gestellt werden kann, und man ist daher der Ansicht, daß besondere Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrs nach dem Festlande unmittelbar nach Beendigung des Krieges getroffen werden müssen.

Die Hauptverbindungen über den Kanal, sind von Osten nach Westen gezählt, diejenige der Großen Ostbahn von Harwich nach Antwerpen, die gemeinschaftliche Verbindung der London und Südostbahn und der belgischen Staatsbahnen über Dover nach Ostende, die hauptsächlich dem belgischen Verkehr dient, ferner der Weg über Vlissingen, der im wesentlichen die Verbindung mit Deutschland vermittelt, endlich die unmittelbar nach Frankreich führenden Wege Dover-Calais, mit 35 km bekanntlich die kürzeste Wasserstraße zwischen England und dem Festlande, Folkestone-Boulogne, Newhaven-Dieppe und Southampton-Le Havre. Den Verkehr auf diesen Strecken so zu steigern, wie es dem erwarteten Bedürfnis entspricht, wird Schwierigkeiten haben, sie bestehen in der Hauptsache in der geringen Leistungsfähigkeit der in Frage kommenden Häfen. Der Hafen von Ostende z. B. kann keine größeren Schiffe als solche mit 3 m Tiefgang aufnehmen, und auch auf der Strecke Newhaven-Dieppe ist die Größe der Schiffe teils durch den zulässigen Tiefgang, teils dadurch beschränkt, daß ihre Länge 90 m nicht überschreiten darf. Durch diese Festlegung der Abmessungen wird nicht nur der Laderaum, sondern auch die Geschwindigkeit begrenzt, und letztere ist namentlich für den Personenverkehr von Bedeutung. Ebenso leiden, wenn auch in etwas geringerem Maße, Calais und Boulogne unter ungenügender Tiefe des Fahrwassers, die Schiffe dürfen hier 100 m lang sein und 3,5 m Tiefgang haben, was eine Wasserverdrängung von etwa 2200 t zuläßt. Etwas größere Dampfer sind auf den Strecken nach Antwerpen und Le Havre zulässig; sie dürfen 110 m lang sein und können etwas über 3000 t Wasserverdrängung haben. Der Hafen von Antwerpen hat aber für den Verkehr mit England den Nachteil, daß er ziemlich weit vom freien Meere entfernt liegt; die Fahrt durch die Scheldemündung macht zwar den großen Überseedampfern keine besonderen Schwierigkeiten, weil sie langsamer fahren, aber gerade bei dem Verkehr auf der kurzen Strecke nach England, wo Wert darauf gelegt werden muß, die Fahrzeit so viel wie möglich zu verkürzen, wird die Verzögerung durch das langsame Fahren in der Schelde besonders unangenehm empfunden. Man verspricht sich daher in England den meisten Erfolg von einem Ausbau des Verkehrs zwischen Southampton und Le Havre, wo die Häfen genügenden Raum auch für größere Schiffe bieten. Diese müssen aber erst gebaut werden, denn ein großer Teil der Dampfer, die vor dem Kriege den Verkehr über den Kanal bedienten, ist für Zwecke der Kriegführung herangezogen worden und viele von ihnen sind dabei verloren gegangen.

— **Eisenbahnunfall in Frankreich.** Die „Nordd. Allg. Ztg." meldet hierüber nach dem „Petit Journal": Auf der Linie Amiens-Rouen stießen zwei Personenzüge zusammen. Sechs Wagen wurden gänzlich zerstört, drei Personen wurden getötet, viele verwundet.

Fremde Erdteile.

— **Schutzbrillen für Eisenbahnarbeiter.** In bezug auf Wohlfahrtseinrichtungen stehen die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten weit hinter den unsrigen zurück; betrachten die Amerikaner es doch beinahe als einen Eingriff in die persönlichen Rechte ihrer Arbeiter, wenn Betriebsvorschriften sie zwingen sollen, sich gewisser Schutzvorrichtungen gegen Unfälle zu bedienen. Eine Ausnahme macht die Pennsylvania-Eisenbahn, eine der bedeutendsten unter den amerikanischen Eisenbahnunternehmungen, die ihre führende Rolle auch auf das Gebiet des Arbeiterschutzes erstreckt. Sie sorgt allerdings auch reichlich dafür, daß alles, was sie zugunsten ihrer Angestellten tut, in den Zeitungen der breitesten Öffentlichkeit bekanntgegeben wird. Neuerdings versorgt sie alle Arbeiter bei Bedarf mit Brillen, und zwar diejenigen, deren Augen Unfällen ausgesetzt sind, mit Schutzbrillen, und diejenigen, deren Sehfähigkeit nicht genügt, mit entsprechenden Linsenbrillen. Sie hat bereits über 30 000 Schutzbrillen und 450 andere Brillen ausgegeben. Die Zahl der Unfälle, von denen die Augen betroffen wurden, ist seit Einführung dieser Maßnahme um 21 % zurückgegangen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. April d. J. ist die zwischen den Stationen Feldkirchen in Kärnten und Ossiach-Bodensdorf gelegene Personenhaltestelle und Betriebsausweiche Steindorf am Ossiachersee, die bisher nur für den Personen- und Lokalgepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Verbandgepäckverkehr und für den beschränkten Stückgutverkehr mit der Maßgabe eröffnet worden, daß daselbst Stückgüter im Einzelgewichte bis 50 und im Gesamtgewichte bis 200 kg für jede Sendung z Auf- und Abgabe gebracht werden können. Die Aufgabe u der Bezug von Wagenladungen, Leichen, leicht explosiv Schieß- und Sprengmitteln und leicht explosiver Muniti (Abschnitt I a, 2. Gruppe und Abschnitt I b, 2. Gruppe, d Anlage C zum Eisenbahnbetriebsreglement), ferner von benden Tieren sind ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Mommenheim - Saargemünd zwischen den Stationen Saareinsmingen und Saargemünd neu errichtete Haltepunkt Remelfingen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Straßburg, den 31. März 1917. (506)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Schließung von Stationen.

Schließung des Bahnhofs „Zuckerfabrik bei Pyritz“.

Am 15. Juni 1917 wird der zwischen den Bahnhöfen Groß Rischow und Pyritz, rechts der Bahnstrecke Stargard (Pom.)-Pyritz gelegene Bahnhof 4. Kl. Zuckerfabrik b. Pyritz geschlossen.

Mit demselben Tage ist der Bahnhof 4. Klasse Zuckerfabrik b. Pyritz in den Staatsbahn- und Privatbahngütertarifen und im Ostmitteldeutschsächsischen Tarif zu streichen.

Stettin, im März 1917. (507)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausführungsbestimmung zu I b Munition — Beförderungsvorschriften, Abschnitt B. Aufgabe — in der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (S. 33 des Nachtrages VII) am Schlusse als Ziffer (3) angefügt:

„(3) während der Dauer des Krieges auch rohrsichere Geschoßzünder (Ziffer 4 c).“

Berlin, den 3. April 1917. (511)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach oberschlesischen Hochofenstationen. Nr. 242 Tfv.

Sofort bis auf Widerruf längstens für die Dauer des Krieges tritt obiger Ausnahmetarif in Kraft. Er gilt nur für geschlossene Sendungen von mindestens 600 t zunächst nur nach Station Morgenroth.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, den 3. April 1917. (515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV w für Tonerdeschmelze.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, tritt ein Ausnahmetarif 2 IV w für Tonerdeschmelze von Saarbrücken-Malstadt nach Hönningen (Rhein) in Kraft. Näheres siehe den nächsten Tarifanzeiger. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 31. März 1917. (504)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichsbahn.
b) Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothringische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Geltung vom 1. Juni 1917 werden die Frachtsätze für Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen und der Spezialtarife, ausgenommen Steine und Sand des Spezialtarifs III auf der Nebenbahn Diedenhofen-Mondorf um 2 Pf. für 100 kg erhöht.

Straßburg, den 28. März 1917. (510)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April tritt der im Nachtrag 1 enthaltene Ausnahmetarif 6 p für Steinkohlen und Steinkohlenbriketts außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. April 1917. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw., Speisesirupe aus Zucker usw.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1917 erhält der Abschnitt F des Warenverzeichnisses zur Klarstellung folgende Fassung: Sirupe aus Zucker (auch Invertzucker), Stärkesirup, flüssige Zuckerabläufe, Rübenmus und Rübensirup, sämtlich zur Herstellung von Marmelade, Fruchtsirup, künstlichem Honig und ähnlichen Erzeugnissen oder unmittelbar zur Verwendung als Brotaufstrich bestimmt; Melasse zur Herstellung von Speisesirup; natürlicher und künstlicher Honig. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen swie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. April 1917. (505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - Mitteldeutsch - Sächsicher V[erkehr], Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 5. April 19[17] werden die Entfernungen für die St[a]tion Silberhausen geändert. N[ä]here Auskunft erteilen die beteiligt[en] Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 31. März 1917. (5[..])
Königliche Eisenbahndirektion.
— K. K. Österreichische Staatsbahne[n] namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Vom 15. April ds. Js. ab treten na[ch]folgend aufgeführte Erhöhungen im Vi[eh-] und Güterverkehr ein:

1. im Viehverkehr um 20 %;
2. im Güterverkehr:
   a) Eilgut um M. 0,10 für 100 kg;
   b) Frachtgut um M. 0,05 für 100 k[g];
3. im Wagenladungsverkehr:
   a) um M. 0,01 für 100 kg auf E[nt]fernungen bis 6 km,
   b) um M. 0,02 für 100 kg auf E[nt]fernungen von über 6 km,

mit Ausnahme des Ausnahmetarifs 11 der Verbindung Halle/Klaustor [o]d[er] Nietleben-Hettstedt und in umgekehrt[er] Richtung dieser Verbindung sowie d[es] Ausnahmetarifs 12.

Halle (Saale), den 31. März 1917. (5[..])
Halle-Hettstedter Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Der Bedarf an Stab-, Form- u[nd] Bandeisen sowie Eisenblech, zusa[m]men etwa 100 000 kg, soll öffentli[ch] ausverdungen werden.

Angebotbogen und Bedingungen si[nd] von unserem Materialienbureau, hi[er] Karlstr. 16, gegen porto- und beste[ll]geldfreie Einsendung von 50 Pf., au[ch] in deutschen Reichsmarken, zu [be]ziehen.

Verschlossene Angebote müssen [bis] spätestens 12. April 1917, vormitta[gs] 11 Uhr, dort eingehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Oldenburg, den 25. März 1917. (50[.])
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Zum 1. Mai oder später wird ein **Eisenbahnassistent** gesucht. Bewerbungen mit Lebensla[uf] und Zeugnisabschriften sowie Anga[be] der Gehaltsansprüche sind sofort ei[n]zureichen. (50[.])

Brandenburg a. H., den 28. März 191[7].
Der Betriebsdirektor
der Brandenburgischen Städtebahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 29. | 14. April 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Leitung von Lokomotivwerkstätten.

Von Regierungsbaumeister **Lorenz**, Erfurt.

Eine der wichtigsten Aufgaben für den Leiter einer Lokootivwerkstatt — wie vieler anderer Werkstätten — ist es, ür die schleunige Wiederherstellung der Fahrzeuge zu orgen: die Anzahl der Tage, während welcher sich die Fahreuge in seiner Werkstatt aufhalten, auf ein geringstes Maß erabzusetzen. Die wirtschaftlichen Vorteile, die durch ine Kürzung der Wiederherstellungsfristen zu erreichen nd, bedürfen keiner umständlichen Auseinandersetzung: ist s möglich, die Wiederherstellungsdauer einer Lokomotive erabzusetzen, so werden die Verzinsungs- und Tilgungsosten für diese Lokomotive an den gewonnenen Tagen benfalls gewonnen — sie kann an diesen Tagen Arbeit eisten — aber auch die Kosten für die Ersatzlokomotive allen fort und der frei gewordene Stand kann zur Aufnahme iner anderen Lokomotive verwendet werden. Ein Versuch, iesem Vorwurf rechnerisch näher zu kommen, ist in der Eisenbahntechnik der Gegenwart „Die Eisenbahnwerkstätten“, zweite Auflage, Seiten 1129 und 1130, gemacht, allerings unter dem Gesichtspunkte zeitgemäßer Werkstattseinichtungen und reichlicher Arbeiterzahl. Aber auch wenn iese nicht vorhanden sind — wie für die hier folgenden Betrachtungen ausdrücklich hervorgehoben wird — behält diese Rechnung ihre Richtigkeit. In den folgenden Ausführungen soll lediglich erwogen werden, durch welche Maßnahmen in der Arbeitsverteilung die Leitung der Werkstatt einen wirksamen Einfluß auf die Verkürzung der Wiederherstellungsfristen gewinnen kann.

Zurzeit spielt sich der Arbeitsgang in der Lokomotivwerkstatt kurz folgendermaßen ab. Wenn ein Stand frei geworden ist, wird aus der Reihe der Vormeldungen eine Lokomotive angefordert, dem Vorschlosser zugeteilt und auseinandergenommen. Je nach dem Umfang der Arbeiten, ob eine innere Untersuchung mit Ersatz der Feuerkiste oder eine andere Art der Ausbesserung vorgenommen werden soll, wird nach einem mehr oder weniger genauen, aus der Erfahrung gewonnenen Plan der Tag der Fertigstellung an der Lokomotive angeschrieben. Die einzelnen Teile werden den Sonderbetrieben zur Bearbeitung zugeführt und nach ihrer Wiederherstellung den Zusammenbau- — Montage- — Abteilungen zugeleitet. Jede größere Lokomotivwerkstatt ist nun eine Vereinigung mehrerer getrennter Dienststellen: Zusammenbauabteilungen, Kesselschmiede, Dreherei usw. Es fällt hierbei auf, daß eine innige Berührung der Sonderbetriebe, die in ihrem Arbeitsbedürfnis ebenso von den Zusammenbauabteilungen abhängen, wie diese von jenen, nicht vorhanden ist. Die Arbeit fließt den Sonderbetrieben gewissermaßen selbsttätig zu und ebenso von ihnen wieder ab, ohne eigentliche zwingende Führung, abgesehen davon, daß die Aufsichtsbeamten sich persönlich miteinander benehmen oder die Vorschlosser auf Fertigstellung ihrer Arbeiten drängen.

Der Leiter der Werkstatt erhält — soweit er sich nicht durch seine Rundgänge Kenntnis von den Vorgängen in der Werkstatt verschafft — über den Lauf der Fahrzeuge dadurch Mitteilung, daß ihm die eingehenden Lokomotiven gemeldet, die Anforderungsscheine zur Vollziehung und die Stückverzeichnisse zur Genehmigung vorgelegt werden. Schließlich erhält er Kenntnis von der Fertigstellung der Fahrzeuge dadurch, daß er die Meldungen darüber an die betreffenden Maschinenämter ergehen läßt. Die Anforderungsscheine und die Fertigstellungsmeldungen regeln den Verkehr mit anderen Ämtern, die Stückverzeichnisse dienen zur Verrechnung der Löhne, kein Schriftstück regelt den Lauf der Arbeiten in der Werkstatt. Für alle übrige Kenntnis von dem Gang der Arbeitsstücke ist der Leiter auf seine Rundgänge in den Werkstätten angewiesen. Es wird zuzugeben sein, daß es in einer größeren Werkstatt recht schwierig sein wird, ein einigermaßen zutreffendes Bild vom Stand der Arbeiten zu gewinnen, selbst wenn es gelingt, die Zeit für einen Rundgang am Vor- und am Nachmittag zu erübrigen. Wenn auch die Zahl der Ausführungsarten bei dem Verfahren, die Lokomotiven nach Maschinenämtern auf die Werkstätten zu verteilen, recht groß ist, so finden sich doch von den meist gebauten Gattungen immer mehrere Lokomotiven zu gleicher Zeit in der Werkstatt, und da die Lokomotiven gleicher Gattung selten unterscheidende Merkmale aufweisen, so gehört schon eine besondere Gedächtnisveranlagung dazu, die fortschreitenden Arbeiten zu verfolgen. Dieses Verfolgen wird aber noch schwieriger, wenn in einer Werkstatt Lokomotiven

gleicher Gattung für verschiedene Direktionsbezirke ausgebessert werden. Hier bleibt schließlich als Unterscheidungszeichen nur noch die Eigentumsdirektion übrig, die aber auf den Einzelteilen nicht einmal angebracht ist. Ein ordnungsmäßiges Verfolgen der Arbeiten ist nun nach dem jetzigen Verfahren ganz ausgeschlossen, wenn mehrere Ämter in einer Hauptwerkstatt vereinigt sind und dem einen Amt die Zusammenbauarbeiten, dem oder den anderen Ämtern die Sonderwerkstätten zugeteilt sind.

Unter Berücksichtigung der Abweichungen kann zum Vergleich mit der Arbeitsweise in den Lokomotivwerkstätten die Herstellung neuer Lokomotiven in den Fabriken herangezogen werden. Will die Fabrik die gestellten Lieferfristen einhalten, so muß sie planmäßig die Arbeiten leiten. Aus der Erfahrung der Fabrik ist bekannt, wann mit den Zusammenbauarbeiten begonnen werden muß, damit die Lokomotive das Werk rechtzeitig verläßt. Von dem Tage, an dem mit dem Zusammenbau begonnen werden muß, kann nach den Erfahrungen berechnet werden, wann mit den Arbeiten in der Kesselschmiede, im Rahmenbau, Tenderbau, in der Dreherei usw. angefangen werden muß, und weiterhin, wann die Baustoffe und die Sonderausrüstungen und Zubehörteile bestellt werden müssen. Nach diesen Überlegungen wird von der Fabrikleitung ein fester Plan ausgearbeitet, nach dem die Arbeiten für längere Zeit und für ganze Lieferungen festgelegt werden.

Es wurde erwogen, ein ähnliches planmäßiges Arbeiten auch in der Lokomotivwerkstatt einzuführen, ohne dabei zu verkennen, daß hier die Verhältnisse ungleich verwickelter sind, abgesehen davon, daß ein Vergleich der Massenherstellung bei Neuanfertigung mit der Wiederherstellung von Gebrauchsgegenständen immer hinken wird. Für eine ganze Reihe von Lokomotiven kann bei der Verschiedenheit der Wiederherstellungsarbeiten nicht ein Plan aufgestellt werden. Der Umfang der Arbeiten ist eben zu ungleich. Ferner ist selten in den Zusammenbauabteilungen einer Rotte nur eine Lokomotive zugeteilt. Die Rotte muß vielmehr in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle mehrere Lokomotiven gleichzeitig in Arbeit haben, da sie auf die Rückkehr der Teile aus den Sonderbetrieben warten muß. Diese Umstände erschweren das planmäßige Arbeiten, aber es muß ausdrücklich hervorgehoben werden, daß nur dann Erfolge erzielt werden können, wenn jede Lokomotive einzeln behandelt wird; sonst werden natürlich die längsten Fristen angesetzt.

Die Regelung des Arbeitsganges wird nun in folgender Weise vorgenommen. Bei Eingang der Lokomotive werden die Tage festgelegt, an denen sie hochgenommen sein soll und an denen die Achsen entfernt und die Putzarbeiten beendet sein müssen. Schon während der Reinigung vom groben Schmutz, die zur Erkennung von Brüchen führen kann, beginnen die Schlosser der Rotte, welcher die Lokomotive zugewiesen ist, mit dem Auseinandernehmen. Die von der Betriebswerkstatt eingesandte Wiederherstellungsmeldung gibt dabei einen Anhalt. Vom Werkstattsbeamten — am besten einem Betriebsingenieur, dem die Einzelheiten der Werkstatt vertraut sind und der Kenntnis von dem Arbeitsbedürfnis und der Leistungsfähigkeit der Sonderbetriebe hat — wird eine eingehende Besichtigung der Teile vorgenommen und angegeben, was ausgebessert oder erneuert oder an Wiederherstellungsarbeiten unterlassen werden soll. Die Zeiten, die für das Hochnehmen, Reinigen und Auseinandernehmen aufzuwenden sind, sind unschwer nach der Größe der Lokomotive aus der Erfahrung zu entnehmen; auch die Zeiten für den Zusammenbau der Einzelteile mit Rücksicht auf einen bestimmten Fertigstellungstag können nach dem Umfang der Arbeiten ermittelt werden, so daß für die Zusammenbauabteilungen der Plan leicht festgelegt werden kann. Es bleibt nur übrig, den eben erwähnten Fertigstellungstag so festzusetzen, daß die Sonderbetriebe ihre Fristen für die Zurücklieferung der Teile an die Zusammenbauabteilungen einhalten können. Schwierigkeiten ergeben sich nicht dabei. Die Sonderbetriebe müssen durch zwk mäßige Arbeitsverteilung für die Innehaltung ihrer Fri sorgen.

Ein Muster eines Arbeitsplanes aus dem Gebrauch, wie beim Werkstättenamt Erfurt seit 1. Dezember 1914 für l einzelne zur Wiederherstellung zugeleitete Lokomotive f gestellt wird, ist hier abgedruckt. Dazu ist zu bemer n

Arbeitsplan für. . . . .

Wm 2
Wf. Eisenträger Lok. u. Tend. Nr. 1918 Ausbess. Gruppe C*
Vorschl. Glatzer. Äuß. Unters. „ .
Inn. „ „ A
(Masch. Amt Erfurt)

Eingang der Lok. 24. 9. 16. 30. 12.
Voraussichtl. Fertigstellung u. Probefahrt ***30. 10.***

Arbeitsausführung	Fertigstellung soll erfolgen	Fertigstellung ist erfolgt	Wirkliche Fertigstellu 3. 1. 17. — Gründe d Verzögerun usw.
a) Lokomotive.			
Achsen vornehmen	25/9	25/9	Die nach I ausnahme Siederohre f gestellte Sch haftigkeit
Achsen gereinigt	27/9	27/9	
Rahmen gereinigt	29/9	29/9	
Feuerkiste u. Rauchkammer gereinigt	28/9	28/9	
Herausnehmen des Kessels 12/10	—	11/10	Rohrwan macht die V nahme der in ren Untersu ung notwen
Achsen	5/10	7/10	
Achslager	6/10	8/10	
Tragfedern	6/10	6/10	
Siederohrarbeiten 7/12	***18/10***	6/12	Die Fris mußten info dessen geänd werden.
Armatur 7/12	***20/10***	7/12	
Druckprobe 16/12	—	18/12	
Balanciers- und Bremsteile . .	6/10	6/10	
Kolben	25/10	26/10	
Steuerungsteile 15/12	***16/10***	20/11	Genehmigt Erfurt, den 8/10. 1 D. V. d. W. gez. Loren
Stangen 27/12	***25/10***	28/12	
b) Tender.			
Achsen und Buchsen	5/10	5/10	
Tragfedern	5/10	5/10	
die übrigen Teile	6/10	6/10	
Bremse	8/10	8/10	
Fertigstellung	16/10	18/10	

K. g. W. 3 gez. Pfeiffer 26/9 Pf. 9/10
„ „ W. 4 „ Schröder 26/9 Schr. 9/10
„ „ W. 5 „ Lieban 27/9 L. 9/10
„ „ W. 6 „ Dörnfeld 26/9 D. 10/10
„ „ W. 2 „ Jordan 25/9 J. 8/10

Erledigt W., den 3. 1. 17.
gez. Jordan.

Genehmigt
Erfurt, den 25. 9. 191
Der Vorstand des W.
gez. L.

Vorarbeiten
157,20 Stunden.
Hauptarbeiten
876,90 Stunden.

*) Die in dieser Tabelle infolge Änderung durchstrichen Angaben sind durch halbfette Schrägschrift dargestellt.

daß es für erforderlich gehalten wurde, die Tage für d Hochnehmen und Reinigen einzutragen, da bemerkt wur daß es häufig mehrere Tage dauerte, bis die Lokomotive Angriff genommen wurde. Die Angabe über die Hera nahme des Kessels erhält dadurch Bedeutung, daß sie ein Anhalt für die Bestimmung bietet, wann der Kessel z Kesselschmiede gelangt.

Sobald der Arbeitsplan aufgestellt ist, wird er mit d von der Betriebswerkstatt eingesandten Wiederherstellung meldung dem Amte zur Genehmigung vorgelegt, nachde er hier auf die Notwendigkeit der Zeiten geprüft ist. Dan das Amt jederzeit über den Stand der Arbeiten in allen Abt lungen unterrichtet ist, wird eine Abschrift zurückbehalte die natürlich bequemer nach dem Durchschreibeverfahren he gestellt werden könnte. Der Arbeitsplan wird dann mit mö lichster Beschleunigung in besonders gekennzeichneten Ma pen den einzelnen Werkmeisterabteilungen, die er angeht, z geleitet; die in Frage kommenden Fristen werden herausg zogen und durch Namensgegenschrift unter Beifügung d Tages wird die Kenntnisnahme bescheinigt.

ellt sich im Laufe der Arbeiten heraus, daß aus irgend chen Gründen die Fristen sich voraussichtlich nicht einen lassen, so ist der Arbeitsplan mit den geänderten en und mit Begründung zur wiederholten Genehmigung ulegen. Eine Nachprüfung führt häufig zu dem Ergeb daß durch geeignete Anordnungen, z. B. Abnahme eines es von einer später zugeführten Lokomotive eine Verebung der Zeiten vermieden werden kann. Selbstverdlich wird eine Änderung auf der beim Amte zurückeltenen Abschrift vermerkt, ebenso wird der geänderte den in Frage kommenden Abteilungen zugeführt.

ach seinem Umlauf verbleibt der Arbeitsplan bei der Zumenbauabteilung, der die Lokomotive zugeteilt ist; hier len die tatsächlichen Eingangstage für die Teile, auch n sie vorzeitig sind, in der besonderen Spalte eingetra Nach der Probefahrt der Lokomotive wird der Arbeits dem Amte zur Sammlung zugesandt; bei Nichteinhaltung Fristen werden die betreffenden Abteilungen zur enschaft gezogen.

eichzeitig mit dem Arbeitsplan wurde die folgende Eintung eingeführt. In jeder Sonderabteilung: Kesselniede, Dreherei usw. ist an allgemein zugänglicher Stelle Tafel aufgehängt, auf der die Tage angeschrieben wer an denen die Einzelteile den Zusammenbauabteilungen ckgeliefert werden sollen. Nach diesen Aufzeichnungen n die Werkführer in letzter Linie die Arbeiten zu vern. Aber auch die Handwerker haben an der Tafel jeder einen Anhalt, wenn sie von besonders übereifrigen Vorossern auf Fertigstellung von Teilen gedrängt werden. s mag noch bemerkt werden, daß auf dem Arbeitsplan sämtlichen Stückzeitstunden der betreffenden Lokomotive ler Zusammenbauabteilung vermerkt werden, da ja diese aben einen annähernden Anhalt für den Umfang der eiten und den Aufenthalt der Lokomotive in der Werk geben. An der Hand dieser Aufzeichnungen wird es leicht möglich sein, brauchbare Unterlagen für die Beurung der tatsächlichen Leistung der Werkstatt zu schaffen.

as nun die Belastung an Schreibwerk anlangt, die durch Arbeitspläne entsteht und die bei der Verwaltung mit ht so unbeliebt ist, so ist zu beachten, daß eine eigentliche htenswerte Arbeit dadurch nicht erwächst, wenigstens n man die Vorteile gegenüberstellt, die erreicht werden. e eingehende Besichtigung der Lokomotive und ihrer zelheiten auf die Wiederherstellungsbedürftigkeit muß nter allen Umständen erfolgen, da sie für die Aufstellung Stückverzeichnisses unerläßlich ist. Die in Verbindung it erfolgende Aufstellung des Arbeitsplanes erfordert n Zeit, wenn sich die Beamten erst mit den Vorgängen raut gemacht haben und wenn der Plan nicht zu sehr Einzelne vervollkommnet wird. Es kann die Frage auforfen werden, ob der Gegenstand in jedem Falle bedeu genug ist, um die Aufstellung des Planes zu rechtigen. Nimmt man — um ein Beispiel zu wählen — an, in regelmäßigen Zeiten auf die Arbeit an einer Lokoive in der Zusammenbauabteilung nach dem Stückverhnis 200 Stunden entfallen und rechnet man überschläg für das Putzen, Befördern der Einzelteile usw. und Arbeiten in den Sonderbetrieben ebenfalls 200 Stunden, erhält man auch für Wiederherstellungsarbeiten geringn Umfanges bei Zurechnung der Verwaltungszuschläge t erhebliche Werte, deren Verfolgung im einzelnen gewiß chtigt ist, zumal wenn man bedenkt, daß im Rechnungsen die geringsten Beträge gebucht werden müssen.

er geringen Mehrarbeit stehen wesentliche Vorteile enüber. Zunächst bietet das Verfahren der Leitung der kstatt ein vorzügliches Mittel, tatkräftig den Betrieb der gesamten Anlage zu führen und der zu- und abfließenden Arbeit die Wege zu weisen, die sie sich sonst von selbst suchen muß mit den Nachteilen des Stauens und Mangels. Es bedarf hierbei keiner ausführlichen Darlegung, daß bei planmäßigem Arbeiten unter allen Umständen wirtschaftlicher gearbeitet wird als ohne Plan. Aber in dem Bewußtsein der Beamten, daß es der Leitung möglich ist, ihre Anordnungen wirksam nachzuprüfen, liegt auch die Anregung, ihre Kräfte und Zeit auf den Endzweck pünktlicher Erledigung der Arbeiten zu richten. Gerade eine Verwaltung mit ihren lebenslänglich angestellten Beamten ist den Fabriken gegenüber, bei denen der Grundsatz „dem Tüchtigsten die Bahn frei" bereits durchgeführt ist, und wo häufig durch Gewinnbeteiligung die Tätigkeit gespornt wird, auf Mittel angewiesen, die eine Nachprüfung der Anordnungen gewährleisten. Bei richtiger Anwendung des Verfahrens treten in kürzester Zeit die Wirkungen zu Tage, die durch Verbesserungen der Werkstattsanlagen beabsichtigt werden. Jährlich werden ja erhebliche Aufwendungen für zweckmäßigere Werkzeugmaschinen, stärkere Hebezeuge, Preßluft- und Schweißanlagen usw. gemacht. Wird nach dem ursprünglichen Verfahren gearbeitet, die Fertigstellungstage der Lokomotiven nach den überschläglichen Erfahrungen festzusetzen, so dauert es recht lange, bis sich die Wirkungen der Neueinrichtungen zeigen. Die Werkstatt selbst hat kaum Veranlassung, auf die Herabsetzung der Fristen hinzuwirken; denn sie arbeitet bequemer mit langen Zeiten. Aber die Verfolgung jeder einzelnen Lokomotive gibt Veranlassung, die Verbesserungen auszunutzen. Schließlich hat man in dem Arbeitsplan ein Mittel, die unter verschiedener Aufsicht stehenden Betriebe der Werkstatt in innige Berührung zu bringen. Er liefert auch die Unterlagen zur Beantwortung, wenn die Direktion Rückfragen wegen langer Ausbesserungszeiten stellt, und zeigt, welche Betriebe zu stark oder zu gering belastet sind, so daß für eine Verschiebung der Arbeitskräfte gesorgt werden kann.

Die Einführung der Arbeitspläne beim Werkstättenamt Erfurt wurde durch besondere Umstände veranlaßt. Die nach den überschläglichen Erfahrungen ermittelten Fristen schienen reichlich lang zu sein; für die innere Untersuchung einer Heißdampflokomotive mit Erneuerung der Feuerkiste wurden Fristen bis zu 200 Tagen gewährt. Auch wurde noch unterschieden nach Heißdampf- und Naßdampflokomotiven, zu einer Zeit — 1914 — wo die Heißdampflokomotive bereits zur fast alleinigen Ausführungsart geworden war, die Wiederherstellung dieser Bauart also keine besonderen Schwierigkeiten mehr bieten konnte. Die Ausmerzung dieser Unterscheidung und die durchgehende Kürzung der Wiederherstellungsfristen trafen auf Schwierigkeiten. Um diese zu klären und zu beheben, wurde kein anderer Ausweg gefunden, als die Verfolgung jeder einzelnen Lokomotive aufzunehmen. Das Ergebnis der Prüfungen war, daß sich die allgemeine Herabsetzung der Fristen durchführen ließ. Die erwähnte Zeit für die innere Untersuchung einer Heißdampflokomotive mit Erneuerung der Feuerbuchse konnte auf 130 Tage herabgesetzt werden; es wurde — unter Bezugnahme darauf, daß, wie vorstehend erwähnt, brauchbare Unterlagen für die Beurteilung der Leistung der Werkstätten noch fehlen — die Anzahl der fertiggestellten Lokomotiven im Jahre 1916 um 18 % gegenüber der Zahl vom Jahre 1914 gesteigert. Es möchte nicht zu bezweifeln sein, daß das Verfahren, welches sich in der Kriegszeit bei der Besetzung der Werkstätten mit zum Teil nur mangelhaft eingearbeiteten Handwerkern bewährt hat, in regelmäßigen Zeiten bedeutendere Vorteile bieten wird, abgesehen davon, daß ein planmäßiges Arbeiten eines verwickelten Betriebes, wie ihn ja eine Lokomotivwerkstatt darstellt, geboten zu sein scheint.

Anweisungen des Empfängers.

In den Ausführungen auf Seite 155 der Nr. 19 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird bemängelt, daß nach dem am 1. Januar 1917 in Kraft getretenen Wortlaute von Ziff. 2 des § 38 der AAV. II nicht mehr, wie es vordem üblich war, der Name des Empfängers durchstrichen und dafür der Name des Dritten eingesetzt werden dürfe, sondern nur der mit Rotstift zu unterstreichende Vermerk „Zufolge Anweisung des Empfängers ist . . . . . .“ (dem Inhalte der Anweisung entsprechend) auf dem Frachtbriefe aufzubringen sei. Es wird befürchtet, daß dieser Vermerk übersehen werden und dadurch die vom Empfänger gegebene Anweisung unbeachtet bleiben könnte. Der neue Wortlaut in Ziff. 2 ist gewählt worden, weil — wie schon Ziff. 1 besagt — nur der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger die dort benannten Anweisungen treffen kann. Hätte man das oben erwähnte frühere Verfahren bestehen lassen, so würden die Dienststellen vielfach den Dritten als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ansehen und demgemäß auch dessen Anweisungen befolgen. Letzteres soll aber — wie auch der unter anderen bei der Sächsischen Staatsbahn kürzlich durchgeführte neue Wortlaut des zweiten Satzes der Ziff. 5 „Insbesondere sind Anweisungen Dritter, erst durch eine Anweisung des Empfängers nach Ziff. 1 benannter Personen abzulehnen“ zeigt — gerade vermieden werden. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb es nicht möglich sein sollte, bei den Abfertigungsstellen Einrichtungen zu treffen, die ein Übersehen des gemäß Ziff. 2 auf dem Frachtbriefe stehenden, durch Unterstreichen mit Rotstift auffällig kenntlich gemachten Vermerks verhinder Fälle eines solchen Übersehens sind übrigens bisher bei d Sächsischen Staatsbahn nicht bekanntgeworden. Der Ve merk wird auch meist nicht an der Stelle für zulässige od vorgeschriebene Erklärungen, sondern oben bei der Fracl briefadresse angebracht.

Ferner wird gesagt, der Fall 1 in der Ausf.-Best. I (1) § 76 (2) EVO. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil Abt. A decke sich sachlich mit den gemäß § 78 (2) EVO. u § 34 Ziff. 14 AAV. II erteilbaren Vollmachten, der Empfä ger könne daher durch Erteilung der Anweisung in Gesta einer solchen Vollmacht die Gebühr für Ausführung der A weisung umgehen. Diese Annahme ist unzutreffend. Z nächst ist in § 78 (1) und (2) EVO. nur von Stückgut d Rede. Außerdem handelt es sich bei den Anweisungen d Empfängers im erwähnten Falle 1 um einen Auftrag an d Güterabfertigung, dem Dritten das Gut in desse Namen und auf dessen Rechnung auszuliefern, al um einen Auftrag, durch den das Gut in den Besitz des Dri ten übergehen soll. Für die Ausführung dieses Auftrages i die Gebühr — bei Stückgut 50 Pf., bei Wagenladungen 3 — zu entrichten. Durch eine Vollmacht nach § 78 (2) EV und § 34 Ziff. 14 AAV. II wird dagegen der Bevollmächtig lediglich ermächtigt, im Namen und auf Rechnun des Empfängers das Gut abzunehmen, d. h. das Gut ge nicht in den Besitz des Bevollmächtigten über.

Dresden. Ludewig,
Eisenbahn-Obersekretär.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahnamt hat unterm 30. v. M. einige Änderungen der Nummern Ia und Id in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 67 des Reichs-Gesetzbl. vom 2. d. M. hervor.

— **Sommerzeit.** Bekanntlich wird, wie bereits in Nr. 15 mitgeteilt, in der Nacht vom 15. auf den 16. d. M. in Deutschland die Sommerzeit wieder eingeführt. Mit ihr sind auch diesmal, wie im vorigen Jahr, eine Anzahl von vorübergehenden Änderungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten der in dieser Nacht verkehrenden Züge verbunden. Die Anzahl der betroffenen Züge ist indessen erheblich geringer als im vorigen Jahr, da als Übergangspunkt die Zeit um 2 Uhr früh gewählt wurde, in der die Zahl der verkehrenden Züge sehr gering ist. Das Nähere ergibt sich aus den Bekanntmachungen der einzelnen Verwaltungen.

— **Fahrpreisermäßigung für hilfsbedürftige Stadtkinder zur Unterbringung auf dem Lande.** Der preußische Eisenbahnminister erklärt in einem Schreiben vom 22. v. M. an den Verein „Landaufenthalt für Stadtkinder“ zu Berlin, daß er bei allem Wohlwollen, das er dem Bestreben einer vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande zur Verbesserung ihrer Ernährung entgegenbringe, es sich doch zu seinem Bedauern aus grundsätzlichen Erwägungen versagen müsse, dem Wunsche auf gänzlich freie Eisenbahnfahrt für diese Kinder zu entsprechen. Er sei aber gern bereit, das Liebeswerk durch eine tunlichst weitgehende Ermäßigung des Fahrgeldes eisenbahnseitig fördern zu lassen. Demgemäß habe er angeordnet, daß die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen während des Krieges solchen hilfsbedürftigen Stadtkindern, die auf Befürwortung des Vereins „Landaufenthalt für Stadtkinder“ im Interesse ihrer besseren Ernährung von Stadtgemeinden oder Wohlfahrtsvereinen zum vorübergehenden Landaufenthalt ausgeschickt werden, bei der Aus- und der Heimreise die Benutzung der 3. Wagenklasse zum halben Fahrpreise 4. Klasse sowie etwa notwendigen Begleitern dieselbe Vergünstigung gewähren. Der Minister hat dann in einem gleichzeitigen Erlasse an die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare die Durchführung der Maßregel durch eine Verfügung im „Tarif- und Verkehrsanzeiger“ angeordnet. Er bemerkt hierbei, daß es zur tunlichsten Abkürzung der Reisewege und zur Vermeidung von Querfahrten, mit denen Städte des Ostens ihre Kinder nach westlich gelegenen Landesteilen bringen und umgekehrt der Westen den Osten aufsucht, für notwendig erachtet worden ist, eine Zentralvermittlungsstelle einz richten, die den einzelnen Organisationen mit Rat und Tat z Seite stehen und für einen planmäßigen Ausgleich der unte zubringenden Kinder besorgt sein soll. Die Geschäfte d Zentralvermittlungsstelle sind von dem Verein „Landaufer halt für Stadtkinder“ in Berlin W 9, Potsdamer Straße 134 übernommen, dessen Vorsitzender der Oberbürgermeist Dr. Scholz in Charlottenburg ist. Es empfiehlt sich, v Festsetzung des Abfertigungsverfahrens über die zwec mäßigste Form mit der Zentralvermittlungsstelle mündlich Verbindung zu treten. Für die Regelung der Frage, unt welchen Voraussetzungen etwa Begleiter und in welcher Za zu der Fahrpreisermäßigung zuzulassen sind, können die Au führungsbestimmungen C IV I C b u. folg. des Deutsch Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, zu § 12 Eise bahn-Verkehrsordnung zum Anhalt genommen werden. D Privateisenbahnen ist nach Durchführung der Maßregel v den zuständigen Eisenbahnkommissaren mit dem Ersuch Mitteilung zu machen, sich ihr anzuschließen.

— **Hochbautechnischer Dienst der württembergischen Ve kehrsanstalten.** Das bautechnische Bureau der Generaldire tion der württembergischen Posten und Telegraphen und d hochbautechnische Bureau der Generaldirektion der württe bergischen Staatseisenbahnen sind am 1. April d. J. zu eine Hochbauamt der Verkehrsanstalten vereinigt worden, das Hilfsbureau des inneren Dienstes der Generaldirektion d Staatseisenbahnen unterstellt ist. Das Hochbauamt glied sich in zwei Abteilungen; die Abteilung I bearbeitet die A gelegenheiten des Eisenbahnhochbaudienstes, die Abteilung diejenigen des Postbaudienstes.

— **Kriegsanleihen und Verkehrsdienst.** Staatsrat Stiel Präsident der Königlichen Generaldirektion der württemb gischen Staatsbahnen, veröffentlicht unter obiger Überschr folgende Mahnung: Freund und Feind sehen mit größt Spannung dem Ergebnis der nächsten deutschen Kriegsa leihe entgegen. Unsere Führer wissen, daß das deutsche Vo die Bedeutung der Geldbeschaffung für die Erreichung d Kriegszieles erkennt, und sie sind überzeugt, daß es nirgen am guten Willen fehlen wird, auch auf diesem Gebiet Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen. Den besorgten Se len aber, die etwa zweifeln möchten, ob dem Erkennen u Wollen auch ein entsprechendes Können gegenübersteht, m gen einige Zahlen aus dem württembergischen Eisenbah wesen zur Beruhigung dienen.

Der Eisenbahnverkehr darf immer als Gradmesser gelt für den Stand des Erwerbslebens. Wenn wir heute fe stellen können, daß im Jahre 1915, dem ersten vollen Krieg jahr, die Einnahmen aus dem Arbeiterverkehr dem Durc schnitt der Jahre 1910/11 gleichgekommen sind, und daß die Einnahmen des letzten Friedensjahres beinahe erreic haben, so ist damit ein Ergebnis verzeichnet, auf das au

r kühnste Schönseher nicht gerechnet hat. Die im Kriegshr 1915 beförderte Gütermenge ist so groß wie die des ıhres 1910 und nur wenig geringer als die des letzten Friensjahres. Und vom Jahr 1916, das freilich noch nicht abschlossen ist, dürfen wir auf Grund der Rechnungen über e ersten 11 Monate sagen, daß es das Ergebnis des Vorhres noch übertreffen wird. Jede Tätigkeit findet heute ren reichen Lohn, auch ist die Erwerbsmöglichkeit nicht if einzelne Plätze des Landes zusammengedrängt, und der gen der Arbeit ergießt sich durchaus nicht nur auf wenige vorzugte Gegenden. Nein, an Orten, die in Friedenszeiten stillem Schlummer zu ruhen schienen, sind Werkstätten it reicher Arbeitsgelegenheit für viele erstanden und selbst , wo die Bevölkerung auch im Krieg ihrer land- und forstirtschaftlichen Tätigkeit treu geblieben ist, zeigt die Eisenhnstatistik, daß die Erzeugung verkäuflicher Güter trotz ler hier besonders beachtenswerter Schwierigkeiten gestien ist. Nebenbahnstrecken, die seit ihrer Inbetriebnahme ır wenig Verkehrszuwachs aufzuweisen hatten, sind heute it Gütermengen belegt, auf die man nie gerechnet hatte.

So werden im ganzen Lande die Mittel nicht fehlen, die terländische Pflicht zu erfüllen. Jeder muß nur daran nken, daß sein Wohl und Wehe abhängig ist vom Wohl und ehe des Körpers, dessen Glied er ist. Der Körper, das utsche Volk, ist dank der rastlosen Betätigung, die er ıch im Krieg in allen seinen Teilen gefunden hat, bisher esund geblieben. Das zeigen uns auch die schlichten Zahlen ıs unserem württembergischen Verkehrsleben. An seiner esunderhaltung weiter mitzuarbeiten, ihm die zu seiner rnährung nötigen Mittel zuzuführen, dem wird sich kein lied entziehen wollen, das sich selbst gesund und kräftig ıhlt.

— **Zeichnung auf die 6. Kriegsanleihe.** Die allgemeine Beiebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Posen at sich an der Zeichnung zur 6. Kriegsanleihe mit einem Beage von 20 000 ℳ beteiligt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen aatsbahnverwaltung sind ernannt: Der Regierungs- und aurat Siegfried Fraenkel, Mitglied der Eisenbahndirekon in Erfurt, zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregiengsräte, ferner der Eisenbahn-Rechnungsrevisor, Rechıngsrat Adolf Stoye in Stettin unter Übertragung der ellung des Rendanten der Hauptkasse der Eisenbahndirekon daselbst und der Eisenbahn-Hauptkassenkassierer Otto oßow, bisher in Halle (Saale), unter Versetzung nach ainz und Übertragung der Stellung des Rendanten der auptkasse der Eisenbahndirektion daselbst, zu Eisenbahnauptkassenrendanten.

In den Ruhestand sind getreten: der Regierungs- und aurat Emil Meyer, bisher Vorstand des Eisenbahn-Beiebsamts in Mayen, unter Verleihung des Charakters als Geeimer Baurat, der Oberbaurat Bergerhoff bei der Eisenahndirektion in Cassel, die Geheimen Bauräte Stimm, Mitied der Eisenbahndirektion in Stettin, und Klimberg, orstand des Eisenbahnbetriebsamts in Kreuznach sowie die egierungs- und Bauräte Böttrich, Vorstand des Eisenahn-Betriebsamts in Glatz, und Weddigen, Vorstand des isenbahn-Werkstättenamts 2a in Breslau, ferner die Rechıngsräte Arens, Hauptkassenrendant bei der Eisenbahnrektion in Mainz, und Kredler, Hauptkassenrendant bei er Eisenbahndirektion in Stettin.

Versetzt sind: der Oberbaurat Siegfried Fraenkel, isher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion in Cassel, die Reierungsräte Borchart, bisher in Torgau, zur Eisenbahnirektion nach Halle (Saale), Weicker, bisher in Münster Westf.), und Senftleben, bisher in Hameln, beide zur isenbahndirektion nach Breslau, Johannes Schlüter, bişer in Braunschweig, zur Eisenbahndirektion nach Stettin nd Dr. Kieckhoefer, bisher in Ülzen, zur Eisenbahnirektion nach Posen; — die Regierungs- und Bauräte Ludig Hellmann, bisher in Cassel, nach Leinhausen als Vorand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkätte daselbst, Engelbrecht, bisher in Leinhausen, als litglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, chreier, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied (auftrw.) er Eisenbahndirektion nach Posen und Giertz, bisher in Vitten, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts 3 nach reslau; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches üß, bisher in Warburg (Westf.), als Vorstand des Eisenahn-Betriebsamts nach Kreuznach, Dr.-Ing. Kurt Teckleniurg, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied (auftrw.) er Eisenbahndirektion nach Cassel, Eifflaender, bisher ı Duisburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach uckenwalde, Pösentrup, bisher in Breslau, als Vorstand auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Hagen (Westf.), 'aul Schroeder, bisher in Luckenwalde, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Duisburg, Linnenkohl, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Leipzig, Wiskott, bisher in Rheinbach, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 4 nach Magdeburg, Lubeseder, bisher in Corbach, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Frankfurt (M.), Delvendahl, bisher in Meiningen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnbetriebsamts nach Warburg (Westf.), Brandt, bisher in Oranienburg, zum Eisenbahn-Betriebamt 9 nach Berlin, Geittner, bisher in Weimar (Thür.), zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, Jaeger, bisher in Münster (Westf.), zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Coblenz, Moldenhauer, bisher in Heilsberg, nach Goldap als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung und Paul Werner, bisher in Wollstein, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg; — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Westphal, bisher in Alsfeld, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Mayen; — der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Stegmayer, bisher in Mörs, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Crefeld; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Fabian, bisher in Breslau, nach Witten als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Silbereisen, bisher in Cassel, nach Neumünster als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Wesemann, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Königsberg (Pr.), Nordmann, bisher in Berlin, nach Cassel als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Fortlage, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg.

Übertragen ist: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Falk, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Duisburg, die Verwaltung des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst und Schaepe, bisher Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 1 in Breslau, die Verwaltung des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst sowie dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Zwilling in Osnabrück die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst.

Verliehen sind planmäßige Stellen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: den Regierungsräten Dr. Heck in Essen, Koch in Hannover, Borchart in Halle (Saale), Dr. Blänkner in Cassel, Dr. Behre in Stettin, Weicker und Senftleben in Breslau, Schondorff in Danzig und Johannes Schlüter in Stettin; — dem Regierungs- und Baurat Engelbrecht in Erfurt und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Dr.-Ing. Kurt Tecklenburg in Cassel; — für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Pösentrup in Hagen (Westf.), Linnenkohl in Leipzig und Zeitz in Konitz sowie den Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Ucko in Hoyerswerda und Rau in Hanau; — für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Silbereisen in Neumünster, Wagler in Breslau, Nordmann und Gehhorn in Cassel; — für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Kilian in Altona, Dr.-Ing. von Willmann in Aachen und Karl Hoffmann in Hannover sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Karl Vogt in Duisburg, Reichenheim in Berlin, Schinke in Gleiwitz, Janisch in Halle (Saale), Paul Wagner und Reuter in Dortmund, von Lösecke in Lauban, Wachsmuth in Berlin, Stolzke in Betzdorf, Hoenike in Magdeburg und Havliza in Hannover.

Der Regierungsrat Dr. Pischel, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, ist infolge Ernennung zum Geheimen Finanzrat und vortragenden Rat im Finanzministerium aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: Finanz- und Baurat Decker vom Bauamt Bautzen als Vorstand zum Bauamt Dresden-N., Baurat Schneider vom Neubauamt Olbernhau als Vorstand zum Bauamt Bautzen, Baurat Gretzschel vom Neubauamt Bautzen zum Bauamt Bautzen und Bauamtmann Wolf vom Neubauamt Dresden-N. zum Bauamt Dresden-N.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist Oberfinanzrat Weber bei der Generaldirektion zum Ministerialrat und vortragenden Rat bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, ernannt worden. — Dem Finanzrat Gammerdinger in diesem Ministerium wurde der Titel und Rang eines Ministerialrats verliehen. — Baurat Kallee und Bahnhofinspektor La Roche, beide in Jagstfeld, sind in den Ruhestand getreten.

Österreich.

— **Einlösung des Aprilzinsscheines 1917 der 3proz. Südbahnprioritäten.** Der Zinsschein, Serie X, gelangt in Österreich-Ungarn seit 2. April bis auf weiteres mit 6 K. 68 H. bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitz stammenden Werte nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft in Wien eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zwecke von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind eigene Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig im März d. J.** Es wurden 203 t Kohle (gegen 79 385 t im Vorjahre) also 79 182 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1917 eine Minderverfrachtung von 185 225 t ergibt (1917 17 901 t gegen 203 126 t in 1916). Die größte Beistellung im März 1917 betrug 6 Wagen (1916: 258 Wagen), die durchschnittliche 1 Wagen (1916: 176 Wagen). An Gütern wurden im März 1917: 387 Wagen (1916: 469 Wagen) also 82 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. März 1917 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 116 Wagen, da der gesamte Umschlag der angeführten Zeit im Jahre 1917 1118 Wagen gegen 1234 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— **Kohlenversorgung.** Im Ostrau-Karwiner Steinkohlenrevier haben sich die Wagenbeistellungsverhältnisse in der zweiten Märzhälfte wesentlich gebessert, so daß die Kohlenvorräte bei den einzelnen Gewerkschaften, die Anfang März bereits über eine Million Meterzentner umfaßten, sichtlich abnehmen. Die flottere Abfuhr dürfte auch bald die Förderziffern günstiger beeinflussen.

Wie die „N. Fr. Pr.“ meldet, ist kürzlich zur Kohlenversorgung aus Oberschlesien eine Organisation geschaffen worden, um die Verteilung der oberschlesischen Kohle für Österreich und Ungarn durchzuführen. Da diese Frage naturgemäß auch für die Heeresverwaltung von Wichtigkeit ist, soll die Organisation von einem General geleitet werden. Wie verlautet, ist hierfür General Pacor von Karstenfels und Hegyalja ausersehen. Nun handelt es sich noch um die Sicherung der erforderlichen Mengen an oberschlesischer Kohle. In dieser Richtung finden gegenwärtig Verhandlungen in Berlin zwischen österreichischen, ungarischen und deutschen Regierungsvertretern statt. Es ist anzunehmen, daß die gleiche Menge oberschlesischer Kohle angefordert werden dürfte, die im vorigen Jahre hereingekommen ist.

— **Die Halbjahrskarten der Wiener Straßenbahnen.** Das Handelsgericht als Berufungsgericht hatte am 26. März das Urteil des Bezirksgerichts in Handelssachen zu überprüfen, mit dem eine Klage gegen die Wiener Straßenbahnen wegen Ungültigkeit der am 1. Juli 1916 erfolgten Aufkündigung der Halbjahrskarten und auf Schadenersatz von 105 K. abgewiesen worden war. Der Erstrichter hatte im Urteile erklärt, daß die Besitzer der Halbjahrskarten sich stillschweigend den Bedingungen unterworfen haben. Die Kündigung der Zeitkarten sei rechtzeitig in hinreichender Form durch Anschlag erfolgt und sei es nicht erforderlich, daß der Käufer einer derartigen Karte erst ausdrücklich auf die Bedingungen aufmerksam gemacht werde. Der klägerische Vertreter focht die Entscheidung des Erstgerichtes aus sachlichen und rechtlichen Gründen an, während der Vertreter der Straßenbahnen die Verwerfung der Berufung beantragte. Das Handelsgericht verwarf die Berufung als unbegründet.

— **Die Wagenfabrik der Anglobank.** Bekanntlich errichtet die Anglobank mit mehreren Geschäftsfreunden eine Wagenfabrik mit einem Kapital von 5 Millionen Kronen. Wie die „N. Fr. Pr.“ meldet, soll die Fabrik zwischen Freistadt und Petrowitz in der Nähe der Betriebe der Freistädter Eisenwerksgesellschaft gebaut werden, deren Präsident Kommerzialrat Pollak mit mehreren ihm nahestehenden Personen neben der Anglobank hervorragend an der Gründung beteiligt ist. Der Bau dürfte in fünfviertel bis anderthalb Jahren vollendet sein. Die neue Fabrik wird auf eine Leistungsfähigkeit von etwa dreitausend Wagen eingerichtet werden. Da man damit rechnen kann, daß bei der Herstellung von Wagen etwa die Hälfte auf Eisen und Eisenmaterial entfällt, werden die Freistädter Eisenwerke dauernd mit Lieferungen für die Wagenfabrik beschäftigt sein.

— **Zusammenlegung der Erzeugung zur Erleichterung der Kohlenversorgung.** Die Zufuhr von Kohle an die vielen derzeit im Betrieb befindlichen Arbeitsstätten bietet derzeit schon wegen der Knappheit an den erforderlichen Fahrbetriebsmitteln eine große Schwierigkeit. Die verschiedenen Kriegsindustrien liegen in den einzelnen Kronländern verstreut, oft sogar auch noch abseits von Bahnstationen, mit denen viele Erzeugungsstätten auch durch Industriegleise nicht verbunden sind. Daß eine genügende Kohlenversorgung besonders der letzteren Fabriken in der jetzigen Zeit mit den größten Schwierigkeiten verbunden ist, braucht nicht erst näher erörtert zu werden. Erhöht wird dieser Mißstand noch dadurch, daß auch nicht genug Fuhrwerke und Pferde für die Abfuhr von Kohle nach den Fabrikorten zur Verfügung stehen. Anderseits ist jedoch zu berücksichtigen, daß gegenwärtig die Aufrechterhaltung eines jeden einzelnen Betriebes für die Heeresverwaltung von größtem Interesse ist. Wie „Die Zeit“ mitteilt, befassen sich die maßgebenden Zentralstellen bereits mit der Frage, ob es unter den gegebenen Verhältnissen zweckmäßig erscheint, die Kohlenzufuhr an alle derzeit im Betriebe befindlichen Arbeitsstätten aufrecht zu erhalten, oder ob nicht eine Zusammenlegung der Erzeugung in einer dem Kriegsbedarf entsprechenden Zahl von Erzeugungsstätten durchzuführen wäre. — Um alle überflüssigen Härten zu vermeiden, finden nun, wie „Die Zeit“ erfährt, zunächst im Handelsministerium Beratungen mit den Kriegsverbänden der Industrie statt, während die Handelspolitische Zentralstelle die Sachlage in jenen Industrien zu prüfen haben wird, die nicht in Kriegsverbänden zusammengeschlossen sind.

Ungarn.

— **Die Erhöhung der Donautarife.** Mit Beginn der neuen Schiffahrtskampagne, welche am 15. März wieder aufgenommen wurde, gelangt durch die soeben veröffentlichten drei Nachträge zu den Lokalgütertarifen, Teil II, der Dampfschiffahrtsgesellschaften die Erhöhung der Tarife in Form eines 15 prozentigen Frachtzuschlages zur Durchführung.

— **Absatz der Staatsmaschinenfabriken.** Im Rechnungsjahre 1915/16 hat der Absatz an Erzeugnissen der staatlichen Maschinenfabriken Ungarns gegenüber dem verflossenen Geschäftsjahre erheblich zugenommen.

Es wurden abgesetzt: Lokomotiven 235 (+ 16), Lokomobile 267 (+ 173), Benzin- und Spiritusmotoren 112 (+ 79), Straßenlokomotiven 18 (+ 15), Dreschmaschinen 313 (+ 161), Strohschoberschlicht-Maschinen 149 (+ 53).

— **Maßnahmen für rasche und ausreichende Deckung des Bedarfs an Brennstoffen.** Zufolge eines Ministerialerlasses vom 12. März 1917, Zahl: 941/1917, kann jeder Erzeuger und Besitzer eines im Reiche vorhandenen Steinkohlen- und Braunkohlenwerkes dazu angehalten werden, die Erzeugnisse der benannten Brennstoffe für die Versorgung des Inlandes, sowie für die Ausfuhr dem Staate zur Verfügung zu stellen oder sie bestimmten Empfängern zuzuteilen. Die Befugnis der Ministerialverordnung ist aber an die Voraussetzung geknüpft, daß die Erzeugnisse der Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts und Koks) an Eisenbahnverwaltungen, an staatliche oder gemeinnützige Betriebe nicht in genügenden Ausmaße geliefert werden, oder daß den im Vertrage vorgeschriebenen Bedingungen nicht entsprochen wird, oder daß den Verbrauchern unbegründet hohe Preise abgefordert wurden.

Im Falle der Expropriation des Kohlenwerkes wird dem Eigentümer ein entsprechender Schadenersatz geleistet.

Diese Regelung soll den Handel keineswegs hemmen, sondern lediglich eine rasche und ausreichende Bedarfsdeckung sichern, damit in der Kohlenversorgung in keiner Richtung Hindernisse eintreten.

— **Schiffsunglück auf der Donau.** Aus Budapest, 11. April, wird hierüber berichtet: In der letzten Nacht stießen auf der Donau bei Teteny ein Personen- und ein Frachtdampfer zusammen. Etwa 30 Personen sind umgekommen und etwa 20 verwundet. Die genaue Zahl sowie die Ursache sind noch nicht festgestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Torffeuerung bei schweizerischen Eisenbahnen?** Die mißlichen Verhältnisse in der Kohlenversorgung der Schweiz haben das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement veranlaßt, zu prüfen, ob und in welchem Maße die heimischen Torfmoore zur Lieferung von Brennmaterial herangezogen werden können. Es sollen in der Schweiz rd. 5000 ha Torfmoore vorhanden sein, von denen für den in Rede stehenden Zweck hauptsächlich das Orbe-Tal, Les Ponts (Neuenburg), as Große Moor in den Kantonen Bern und Freiburg, das Große Moor auf der Fräschelser Seite, Kaltbach-Kottwil und Rothenturm-Einsiedeln in Frage kommen. Daneben sind noch ahlreiche größere und kleinere Torfmoore im ganzen Lande erstreut, über deren Mächtigkeit keine genauen Angaben vorliegen, die aber den vorgenommenen Schätzungen nach mmerhin recht bemerkenswerte Ausbeuten liefern können. nsgesamt rechnet man mit rd. 45 Millionen Kubikmeter frichem Torf, die etwa 1 100 000 m lufttrockenem Torf entsprehen. Zur Nutzbarmachung dieser Torfvorräte soll unter Mitwirkung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements und der Regierungen der Kantone Aargau, Bern, Freiurg, Luzern, Neuenburg, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Waadt und Zürich durch die beteiligten Gemeinden und wirtschaftlichen Verbände voraussichtlich in Kürze eine Torfgenossenschaft egründet werden. Das Genossenschaftskapital wird 500 000 Franken betragen, die Anteilscheine lauten auf 5000 Fr. Die Genossenschaft ist als gemeinnütziges Unternehmen gedacht, oll also nicht mit Gewinn arbeiten. Ihre Aufgabe wird auptsächlich darin bestehen, die Torfgewinnung in jeder Beiehung zu fördern. Die Torfausbeute soll in erster Linie für Hausbrand und solche Industrien verwendet werden, die, wie z. B. die Gasindustrie, Torf in vorteilhafter Weise gebrauchen können. Vorgesehen ist indessen auch die Verwendung im Betrieb von Klein- und Nebenbahnen, hier nötigenfalls mit Kohle oder Briketts gemischt. Der Frage der Torfpulverfeuerung nach schwedischem Muster scheinen die beteiligten Kreise noch nicht näher getreten zu sein. Daraus läßt sich schließen, daß man auf eine baldige Besserung der bestehenden Kohlenverhältnisse hofft. F. H.

Berichtigungen.

1. In der Anmerkung zu Spalte 1, S. 183, Nr. 22 d. Ztg. im Aufsatz „Einfluß des Siederohrlaufens auf die Ausnutzung der Brennsoffe“ ist angegeben, daß de Grahl auf S. 161 seines Werks Wärme-Schwankungen im Innern des Kessels bis zu 2500 angebe. Es muß statt dieser Zahl heißen: 250°.

2. In Nr. 25 d. Ztg. ist im vorletzten Absatz des Leitaufsatzes auf S. 230 die „Frankfurter Ortsgruppe des Deutschen Vereins“ als Versenderin eines Verdeutschungshefts genannt. Die Bezeichnung ist irrtümlich, es handelt sich um den Zweigverein Frankfurt (Main) des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins.

3. In derselben Nummer befindet sich auf S. 233 unter Nachrichten eine der „Kreuzzeitung“ entnommene Mitteilung, den neuernannten Ministerialdirektor Breusing betreffend. Es ist dort gesagt, der genannte Herr sei ein Jahr nach seiner Ernennung zum Regierungsbaumeister zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor befördert. Dies ist irrtümlich, Herr Breusing wurde im Jahr 1882 Regierungsbaumeister und im Jahr 1892, also zehn Jahre später, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor. Die Schriftleitung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

undschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erassen worden:

Nr. I 37 vom 24. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr. (Antrag der Schwedischen Staatsbahn auf teilweise Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit Schweden,) (abgesandt am 28. März d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Ab 15. April 1917 bis auf weiteres erden die Stationen Burgen der ahnstrecke Coblenz-Ehrang, Cues r Bahnstrecke Wengerohr-Bernastel-Cues, Dohm der Bahnstrecke erolstein-Hillesheim, Metzdorf der ahnstrecke Irrel-Igel, Oberbillig nd Temmels der Bahnstrecke Perlarthaus für den gesamten Verkehr schlossen. (520)
gl. Eisenbahndirektion Saarbrücken.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai 1917 erhält der an der ahnstrecke Altena (Westf.)-Betzdorf ieg) gelegene Bahnhof 3. Klasse eggen die Bezeichnung Meggen Westf.).
Elberfeld, den 5. April 1917. (525)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

aats- und Privatbahngüterverkehr; sonderes Tarifheft für den Ausnahtarif 6 (für Braunkohlen usw.) — Nr. 1180 des Tarifverzeichnisses —.
Um die im militärischen Interesse botene Entlastung der Eisenbahnen rch verstärkte Heranziehung der asserstraßen möglichst zu fördern, erden ab 20. April d. J. für Sendunn, die über See nach außerdeutschen ndern ausgeführt werden, die Frachttze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) anstelle der bisherigen niedrigeren Frachtsätze erhoben.
Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus, Auskunfts- und beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Halle (Saale), d. 11. April 1917. (533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 12 vom 1. April 1912.
Ab 15. April 1917 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, den 3. April 1917. (522)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3 vom 1. November 1913.
Mit dem 15. Juni d. J. werden die noch gültigen Ausnahmetarife 30 B, 30 C, Ziffer 4, 30 E und 30 G für Holz, mithin das ganze Tarifheft 3, vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.
Breslau, den 6. April 1917. (527)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.
c) Binnen-Verkehr.
d) Übrige Güterverkehre.
Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1917 werden im Binnenverkehr sowie im Wechselverkehr mit den Stationen der Meppen-Haselünner Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben.
Ferner ist das Krangeld der Station Meppen Emshafen für Braunkohlen, Steinkohlen, Bausteine (auch gebrannte) vom gleichen Tage an auf 1,75 ℳ für 10 t erhöht, für die übrigen Güter auf 2,50 ℳ für 10 t ermäßigt. Näheres enthält die nächste Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.
Meppen, den 4. April 1917. (524)
Der Betriebsdirektor
der Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft A und gemeinsames Heft H. Übergangstarif mit Kleinbahnen.
Mit Geltung vom 15. April 1917 wird im Übergangsverkehr mit den Lycker Kleinbahnen die im Übergangstarif vorgesehene Kürzung der Frachtsätze der Eisenbahn-Übergangsstation Lyck auch für Sendungen nach und von den Anschlußgleisen der Firma J. Hirschberg Nachf. und der An- und Verkaufsgenossenschaft Lyck, die an den Kleinbahnhof in Lyck angeschlossen sind, gewährt.
Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.
Königsberg (Pr.), 3. April 1917. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1917 wird die Entfernung Rangendingen-Metz Hbf. von 249 in 349 km berichtigt.
Stuttgart, den 5. April 1917. (526)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Leitungsvorschriften
zum Norddeutsch-Ungarischen Verkehr, gültig vom 1. April 1913.

Im „Verzeichnis der ungarischen Stationen usw.“ (Abschnitt II, Seite 27—35) sind mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 nachstehende Änderungen durchzuführen:

Seite	Ungarische Leitungsgruppe	Ungarische Eigentumsbahn	Ungarische	Leitung erfolgt wie bei der Station	Siehe Seite
29	4	M. A. V.	Halmi	—	44,50
34	3	M. A. V.	Szatmár-Németi	Gilvács	12,15 } des Nachtrags I
34	3	M. A. V.	Szatmár-Németi gözfürész	Gilvács	12,15 } des Nachtrags I

Im Abschnitt III, „Leitungstafeln usw.“ ist auf den Seiten 42—43 und 48—49 nach der Station Gilvács die Station „Halmi“ mit der Leitungsgruppennummer 4 und mit der für Szatmár-Németi auf Seite 44—45 und 50—51 vorgesehenen Leitung nachzutragen. Letztere Station auf den erwähnten Seiten ist mit sämtlichen Angaben zu streichen.

Breslau, den 6. April 1917. (528)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisen- und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach deutschen Hochofenstationen vom 23. November 1914. (Nr. 241 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 10. April 1917 wird die Schnittafel A auf Seite 2 des Tarifs aufgehoben und durch die nachstehende ersetzt:

A. Schnittsätze
für die Strecken des besetzten Gebiets.

Von	nach Amanweiler Grenze km	Amanweiler Grenze Pfg. für 100 kg	Fentsch Grenze km	Fentsch Grenze Pfg. für 100 kg
Auboué	22	9	29	10
Bouligny	36	12	24	9
Conflans-Jarny	13	6	37	12
Droitaumont	15	7	40	13
Homécourt-Joeuf	24	9	31	11
Hussigny-Godbrange	81	22	58	17
Joudreville	40	13	21	8
Landres	44	14	16	7
Longwy	71	20	48	15
Mancieulles-Bettainvillers	32	11	17	7
Mont-St.Martin	73	20	50	15
Moutiers	23	9	26	10
Sancy	39	13	10	6
Saulnes	76	21	53	16
Tucquegnieux	35	12	14	7
Valleroy-Moineville	19	8	30	11
Villerupt-Micheville	63	18	26	10

Straßburg, den 4. April 1917. (532)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 16. April 1917 werden im Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 Entfernungen für die Stationen Bremen Hbf., Bremen Weserbf. und Bremen Zollausschluß eingeführt. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 9. April 1917. (529)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 17 vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1917 erscheint der Nachtrag III, welcher die Aufhebung von Frachtsätzen und neue Frachtsätze in Kronenwährung enthält. Preis: 20 Pf. für das Stück.

München, den 2. April 1917. (517)

Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen unserer Lokalbahn Jossa-Wildflecken in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 3. April 1917. (519)

Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. Js. wird im Verkehre mit Staionen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen die Umladegebühr für Wagenladungen auf 4 Pf. für 100 kg, mindestens 2,00 ℳ für den Wagen erhöht.

Breslau, den 5. April 1917. (523)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit 20. April 1917 werden für den Verkehr zwischen Flörsheim und Zürich Hbf folgende Frachtsätze in das Tarifheft 6 aufgenommen:

Spezialtarif II a 299
„ II b 221
Rappen für 100 kg.

Karlsruhe, 4. April 1917. (516)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 4a für Thomasschlacken und Thomasmehl zum Düngen wird bis 30. April 1920 verlängert. Ferner werden vom 1. Mai 1917 ab die Stationen Hundsfeld, Sacrau und Schottwitz des Direktionsbezirks Breslau in den Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 6. April 1917. (530)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Westdeutsch-Sächsischer Verkehr. Westdeutsch - Südwestdeutscher Ve kehr. — Rheinisch-Bayrischer Verkeh — Norddeutscher-Donau-Umschlag verkehr. — Norddeutsch.-Niederländ scher Verbandsgüterverkehr. — Nor deutsch-Schweizerischer Güterverkeh — Deutsch-Luxemburgische Güterve kehre. — Deutsch-Dänischer Eise bahnverband.

Mit dem 10. Juni d. J. tritt auf Gru Genehmigung des Herrn Ministe der öffentlichen Arbeiten vom 21. d. Nr. II 22 C. g. 2395 für den Berei der Brohlthal-Eisenbahn eine Erhöhu der für den Güterverkehr vorgesehen Kilometerentfernungen um 30 % Kraft, wodurch sich die Frachtsätze den allgemeinen und Ausnahmetarif entsprechend erhöhen. Nähere Au kunft erteilen die beteiligten Verwa tungen.

Cöln, im März 1917. (51

Namens der beteiligten Eisenbahnve waltungen:
Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

Mit dem 10. Juni d. J. tritt auf Gru Genehmigung des Herrn Ministers d öffentlichen Arbeiten vom 21. d. Nr. II 22. C. g. 2395 eine Erhöhung d im Binnentarif für den Güterverke vorgesehenen Kilometerentfernungen u 30 % in Kraft, wodurch sich die Frac sätze in den allgemeinen und Au nahmetarifen entsprechend erhöhe Das Nähere ist auf der Bahnverwaltu in Brohl zu erfahren.

Cöln, im März 1917. (51

Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-preußisch-sächsische Staatsbahn- und Privatbahn-Person verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. scheint zum Tarif Teil II, Heft 1, e haltend Besondere Ausführungsbesti mungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnu für die Beförderung von Person Reisegepäck, Expreßgut und Leich der Nachtrag 1. Er enthält die du Änderung der österreichischen Fa kartensteuer und Einführung ein österreichischen Gepäck- und Frac steuer bedingten Änderungen der sonderen Ausführungsbestimmungen

Schwerin, den 7. April 1917. (5

Großherzogliche General-Eisenbah direktion,
namens der beteiligten Verwaltung

Ost- und mitteldeutsch-schweizerisc Personen- und Gepäckverkehr.

Die Aufhebung der direkten fertigung (vgl. Bekanntmachung v 26. 2 17) wird mit Ausnahme des V kehrs nach den Stationen der Rh schen Bahn auf den 1. Juni d. Js. v schoben. Gleichzeitig treten am 1. J d. Js. zum Personentarif und zum päcktarif Nachträge in Kraft, die n Fahrpreise und Gepäcksätze für ein gangbare Verbindungen enthalten.

Erfurt, den 1. April 1917. (5

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltun

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 30. | 18. April 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Donau als Verkehrsweg für Mitteleuropa.

Von Franz Woas-Wiesbaden.

Die politischen Ereignisse der jüngsten Zeit müssen das ugenmerk aller beteiligten Völker in besonderem Maße auf e Donau lenken, denn von den vier Staaten, die jetzt für uns i Betracht kommen, durchfließt sie drei: Deutschland, Österch-Ungarn und Bulgarien, während sie für den vierten at, die Türkei, den natürlichen Verbindungsweg mit den i übrigen abgibt. Wie sich die Verhältnisse Rumäniens l Serbiens gestalten werden, hängt vom Friedensschluß ab. ch kann man sicher hoffen, daß die Gebiete beider dem tteleuropäischen Interessengebiet gewonnen werden.

Nun war das freilich schon immer so; aber in voller istungsfähigkeit ist der Strom doch nicht ausgenutzt rden. Geschehen ist freilich mancherlei in dieser Richng; die beteiligten Staaten haben es für ihre Anteile durchs nicht an den nötigen Verbesserungen fehlen lassen — n denke nur an die Beseitigung der Felssperren am isernen Tor“, auch bestand die „Internationale Donaummission“ in Galatz, die in anerkennenswerter Weise zul dafür sorgte, daß für die unterste Stromstrecke der nau-Seeverkehr nach Möglichkeit gefördert wurde. Durch ı Ausbruch des Weltkrieges ist die Tätigkeit dieser Komssion naturgemäß stark behindert worden, und mit dem itritt Rumäniens zum Kriege hat die Kommission einstilen ihr Ende gefunden. Ihre Aufgabe ist jetzt in die nde der vier befreundeten Mächte gelangt, was die Sache r erleichtert, denn diese Vierheit hat an dem Strome unähr dasselbe Interesse wie vorher die internationale Komssion, ihn nämlich zu einer wirklich vollwertigen Verrsstraße für alle ihre Erzeugnisse und Güter, stromab wie omauf, zu machen; also ihn ebenso als Binnenweg wie Seestraße möglichst vollkommen herzurichten und zu erten. Während aber die alte internationale Kommission er dem Vorsitz Rumäniens und dem starken Einflusse glands und Frankreichs ganz naturgemäß das Hauptgewicht auf die Förderung des Seeverkehrs legte, werden von jetzt ab mehr die eigentlichen Interessen des Vierbundes zum Durchbruch gelangen.

Bei Eintritt des Friedens wird das alte Verhältnis keinesfalls wieder hergestellt werden, und zwar selbst dann, wenn alles sonst wieder so würde, wie es vordem gewesen. Die uns heute feindlichen Staaten haben ja bestimmt vor, selbst nach Eintritt des Friedens völlig andere Wege mit ihrem Handel zu gehen und selbst wenn sie das in Wirklichkeit nicht werden genau durchführen können, so sind doch die Verschiebungen, welche der Krieg gebracht hat, derartig durchgreifend, daß es beim Alten nicht bleiben kann.

Die Hauptänderung, die sich für künftighin bei der Donau aller Voraussicht nach ergeben wird, ist die: Der Strom, der bisher vornehmlich für den Talverkehr eingerichtet war, und damit auch stark für den Seeverkehr, wird sich in Zukunft nicht minder stark auf den Bergverkehr einrichten müssen; ja, vielleicht wird dieser Bergverkehr sogar der überwiegende werden; er ist schon jetzt mehr im Gange als vorher.

Jedenfalls handelt es sich für die Donau um die Schicksalsstunde und es erklärt sich, wenn gegenwärtig die öffentliche Aufmerksamkeit mehr als jemals auf die Donau gerichtet ist und sich auch das deutsche Schrifttum stark mit ihr beschäftigt.

Der Ministerialrat Eugen v. Kvaßay, Vorstand der Wasserbaudirektion im kgl. ungarischen Ackerbauministerium, hat kürzlich eine Schrift herausgegeben: „Die Schiffahrt auf der ungarischen Donau“ *), worin er der Hauptsache nach vier Fragen behandelt: 1. Was ist bisher an Verbesserungen bei der Donau getan worden? 2. Wie ist der gegenwärtige Zustand der Donau hinsichtlich Schiffbarkeit?

*) Verlag der Franckhschen Verlagsbuchhandlung in Stuttgart. Mit 8 Sonderbeilagen. Preis geh. 1,80 M.

3. Was läßt sich für künftighin darin noch erreichen? 4. Wie liegen die Frachtverhältnisse?

Wenn sich der Verfasser auch auf den ungarischen Anteil der Donau beschränkt, so ist doch schon auch dies für die Schiffbarkeitsfrage der Donau wichtig genug, zumal es sich bei diesem einen Teile des Stromes gerade um ein ungemein schwieriges Stück handelt; liegen doch gerade in diesem die Stromstrecken der ungarischen Tiefebene mit so vielfachen Krümmungen und außerdem die Felshemmnisse des „Eisernen Tores“ und der Stromschnellen.

Hier war es auch, wo die Stromverbesserungen der neueren Zeit einsetzten. Die erwähnten Krümmungen sind beseitigt worden, die Stromschnellen ausgesprengt und das „Eiserne Tor“ durch einen besonderen Schiffahrtskanal westlich umgangen.

Alle diese Arbeiten, welche allein in den Jahren vor dem Kriege viele Millionen beanspruchten, sind im Einvernehmen mit der österreichischen Regierung erfolgt, ohne daß dabei, auch nicht einmal für die weiten unterhalb und zwischen Serbien und Rumänien liegenden Stromteile, irgendwelche internationale Vereinbarungen stattgefunden hätten. Ziel der Arbeiten war: Herstellung einer solchen Wassertiefe, daß den Schiffen auch bei Niedrigwasser von Regensburg bis Orsova eine Tauchtiefe von vollen 2 m gesichert war. Dieses Ziel ist als erreicht anzusehen.

War im Jahre 1911 (allerdings einem besonders wasserarmen Jahre) die Donau auf die Hälfte der Zeit für Schiffe, die mehr als 1,50 m eintauchten, noch unbefahrbar, so trat von nun an dauernd Besserung ein und nachdem dann weiterhin 19, noch in Ungarn, sowie 5 in Österreich bestehende Furten beseitigt worden waren, ist gegenwärtig durchweg eine Mindest-Tauchtiefe von 2 m gesichert, selbst bei dem allerniedrigsten (auch 1911 beobachteten) Wasserstande des Stromes.

Allerdings ändert sich auch heute noch, namentlich im Mittellauf der Donau und in den künstlich gerade gelegten Strecken, die Fahrtrinne derartig, daß sich hin und wieder neue Furten bilden. Diese sind dann aber durch Baggern unschwer zu beseitigen. Bezeichnend für die Ausgiebigkeit, womit die Verbesserungen alles in allem vorgenommen wurden, ist der Umstand, daß 1894 auf der einen kurzen Strecke der mittleren ungarischen Donau von Dunavadvany bis Bazias noch 41 hindernde Furten bestanden, welche 1911 bis auf 11 zurückgebracht wurden, um schließlich ganz zu verschwinden.

Was nun weiter die Verhältnisse der unteren Donau (innerhalb ungarischen Gebiets) betrifft, so ist daran zu erinnern, wie schlecht bis in die neunziger Jahre hinein auch hier die Verhältnisse lagen. In einem Berichte des „Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt“ wird die Dauer der Betriebszeit damals für die Schiffe auf 282 Tage im Jahre angegeben. Auf der hauptsächlich gefährdeten Strecke Orsova-T. Severin war aber nur etwa in der Hälfte dieser Zeit ein solcher Wasserstand im Strome, daß Schiffe mit mehr als 1,50 m Tauchtiefe noch fahren konnten, und an 42 Tagen war gar ein so niedriger Wasserstand vorhanden, daß nicht einmal eine Tauchtiefe von 80 cm da war. Dann mußte die Beförderung der Güter auf Flößen durch Ochsenzug geschehen.

Wenn aber das Wasser noch weiter fiel, dann war nicht einmal eine solche langsame, mühevolle und auch teuere Beförderung der Güter durchführbar. Güter wie Reisende mußten alsdann oberhalb des Eisernen Tores nach Drenkova auf dem Landwege gebracht werden. Diese Hemmnisse waren aber für den Güterverkehr umso empfindlicher, als sie gerade zur Zeit der Ernte einzutreten pflegten, wo Getreide stromauf geschafft werden sollte. Die Schiffahrtsgesellschaften berechneten damals für solche Fälle erhebliche Zuschläge und hatten je nach dem Wasserstande einen bestimmten Tarif aufgestellt.

Diesen Zuständen ist durch die Verbesserungen am Eisern Tore und in der Stromschnellenstrecke ein Ende gemac worden, so zwar, daß im Allgemeinen auch für diese Streck der unteren Donau eine Tauchtiefe der Schiffe von 2 m g sichert ist. Bei Vollendung der Arbeiten an der 100 km la gen Stromschnellenstrecke ergab sich aber doch noch ein her mender Umstand: es zeigten sich nämlich nach den Fel sprengungen noch weiter Riffe und Bänke, wo man früh keine Schiffahrtshindernisse beobachtet hatte, da sie tief lagen, als die ausgesprengten Stellen. Es wird nichts übr bleiben, als weiterhin auch diese Felsen wegzusprengen, w voraussichtlich nach Beendigung des Krieges geschehen wir

Schon jetzt aber ist auch hier die Lage der Dinge so, da nur bei ganz ausnahmsweise niedrigem Wasserstand im Flus die Schiffe, welche durch diese Strecke gehen wollen, nur ei Tauchtiefe bis zu 1,60 m haben dürfen. Dieser ausnahmswei niedrige Wasserstand trat in den letzten 15 Jahren währen der Schiffahrtsmonate (1. März bis 30. November) allerding in 8 Jahren ein; in den letzten 4 Jahren ist er überhau nicht wiedergekehrt, während er vordem bis zu 30 und soga 70 Tagen im Jahre anhielt, wo dann also die oben geschi derten Zustände beinahe völligen Versagens des Wasserweg eintreten mußten.

Um wieviel ist seitdem also gebessert worden! Weitere Ve besserungen stehen aber bei der dauernden Arbeit an de Strome in sicherer Aussicht. Der Verfasser rechnet dami daß, während der Donau für die obere Strecke Budapest-R gensburg 2 m nutzbare Wassertiefe gesichert bleibt, für d untere Strecke Budapest-Galatz allmählich eine solche vo 3 m erreicht wird. Gegenwärtig befinden sich südlich Buda pest etwa noch 20 Stellen, wo bei Niedrigwasser die Tief von 3 m fehlt. Die nötigen Verbesserungsarbeiten sind in Gange.

Daß für die Strecke Budapest-Galatz diese Tiefe von 3 r erreicht wird, ist nach dem Verfasser nur eine Kostenfrag Der Kanal des Eisernen Tores ist auch bereits darauf ange legt. So rechnet Verfasser allen Ernstes auch damit, daß we nigstens bis Budapest hinauf über kurz oder lang Seeschiff vom Schwarzen Meer gelangen, und zwar von 3000—3600 t wie solche auf dem Rhein, am Asowschen Meere und an Don verkehren.

Schritt für Schritt gewinnt somit die Donau an Bedeutun für den Großverkehr, sowohl was Ergiebigkeit als auch wa Zuverlässigkeit betrifft. Schon heute findet auf der unterer Strecke zum Teil ein Nachtverkehr statt, und es sind daz einzelne Punkte nachts erleuchtet.

Über die Frachtverhältnisse unter den gegenwärtigen Verhältnissen rechnet der Verfasser folgendes heraus: Vor den Kriege kostete eine Kohlenladung von 650 t auf der Donau von Regensburg bis Galatz einschließlich der Schiffahrtsabgaben am Eisernen Tor 10 192 ℳ, also für die Tonne 15,7 ℳ. Hingegen betrug die Fracht für eine gleiche Ladung Getreide von Galatz nach Regensburg einschließlich der Abgaben am Eisernen Tor 18 005 ℳ, demnach 27,8 ℳ für die Tonne. Auf dem Seewege kostet die Fracht für eine Ladung Getreide von 650 t unter regelrechten (friedlichen) Verhältnissen von Galatz nach Hamburg 7800 sh.; es kommt also hier die Tonne auf nur 12 ℳ zu stehen.

Der Unterschied zwischen Donau- und Seeverfrachtung beträgt demnach für die genannten Endpunkte Regensburg und Hamburg 15,8 ℳ zuungunsten der Donau. So stark dieser Unterschied nun auch zu sein scheint, so ist daraus doch keineswegs glatt zu folgern: er macht den Donauweg unmöglich. Tatsächlich besteht doch schon ein solcher Verkehr, wenn auch nicht in stärkerem Maße. Es müssen also noch andere Umstände vorliegen, welche wieder zugunsten des Donauweges sprechen. Darunter dürfte vor allem der Umstand wirksam sein, daß der Seeverkehr mit vielfach größeren Frachtmassen rechnen muß, als mit einer Ladung von 650 t, wenn er sich bezahlt machen will. Der Donauweg dagegen

der gegebene Weg für den kleineren Verkehr und kann h für diesen auch wohl bezahlt machen.

Dazu kommt folgende Erwägung: Sind denn Hamburg und gensburg auch wirklich gleichwertige Endpunkte für den rkehr zwischen den Donauländern und Deutschland? Nantlich für den Getreideverkehr? Ganz sicherlich nicht. nn Hamburg ist eben nur ein neuer Seehafen, den das hiff anzulaufen hat, während Regensburg bereits so gut wie Mittelpunkt für den Absatz des Getreides liegt.

Endlich ist sehr die Frage, wie sich bei Friedensschluß die efrachten ab Galatz stellen werden? Gewiß nicht so niedrig, e sie standen. Es werden Jahre und Jahrzehnte nötig sein, hierin die früheren Zustände annähernd wiederherzullen.

Demgegenüber steht zu erwarten, daß die Frachten auf der nau weiter heruntergehen werden, weil einmal die prakchen Verschiffungsverhältnisse dauernd günstiger werden issen; dann weil der Handel sich mehr und mehr auf den nauweg einrichten wird und endlich, weil zweifelsohne von ten der beteiligten Staaten alles nur mögliche getan wern wird, um den Güteraustausch weiter zu fördern.

Es ist zur Genüge bekannt, welchen Erwartungen man sich in dieser Beziehung auf allen Seiten hingibt, und mag von alledem wirklich auch nur ein Teil in Erfüllung gehen, so würde doch eben auch schon ein solcher Teil genügen, um dem Schiffahrtsverkehr auf der Donau eine kraftvolle Förderung zu verschaffen, weil die Donau ihrer ganzen Lage nach den natürlichsten Verbindungsweg für den Verkehr von Mitteleuropa selbst und für denjenigen zwischen dem nahen Osten und Mitteleuropa abgibt.

Deutlich zeigen uns die vielen Kanalpläne, welche gerade jetzt für Deutschland neu und mit besonderer Stärke verfochten werden, was man von der Donau auch für die deutschen Wasserwege erwartet. Es gibt nicht ein einziges Stromgebiet in Deutschland, das nicht mit der Donau durch einen Kanal verbunden sein möchte. Deutschland wie Österreich-Ungarn werden alle Mühe haben, sich dieser Fülle der Pläne zu erwehren, um sich dann einen herauszusuchen, der den beteiligten Ländern wirklich Nutzen bringt. Dieser Kanal wird freilich den Eisenbahnverkehr zunächst nicht gerade günstig beeinflussen; aber auf die Dauer kann er schließlich doch auch den Eisenbahnen wieder nur nutzen. Jedenfalls ist die Frage des Donauverkehrs und der Donaukanäle mit Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Neuausgabe der Bestimmungen für Arbeiterausschüsse im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Die Umarbeitung der bisher gültigen „Bestimmungen über e Einrichtung und Tätigkeit der im Bereiche der preußischssischen Staatsbahnverwaltung gebildeten Arbeiterausüsse“ vom 13. Oktober 1906 steht im Zusammenhang mit n in den Paragraphen 11 und 12 des Hilfsdienstgesetzes thaltenen Bestimmungen über die Errichtung ständiger Arbeiterausschüsse in allen für den vaterländischen Hilfsdienst igen Betrieben, für die Titel VII der Gewerbeordnung gilt d in denen in der Regel mindestens 50 Arbeiter beschäftigt rden. Der Eisenbahnbetrieb fällt allerdings nicht unter se Betriebe, gleichwohl hat sich der preußische Eisenbahnnister bereit gefunden, einer bei der dritten Beratung des setzentwurfes über den vaterländischen Hilfsdienst am Dezember v. Js. im deutschen Reichstage beschlossenen Angung, die in den Paragraphen 11 und 12 des Gesetzes vorsehenen Einrichtungen auch auf die Staatsbahnbetriebe der ndesstaaten in möglichst umfassendem Maße auszudehnen, entsprechen und die im Bereiche der preußisch-hessischen atsbahnverwaltung bestehenden Arbeiterausschüsse diesen stimmungen entsprechend auszugestalten. Das Ergebnis eser Neuordnung ist aus den vom 10. Februar d. Js. ab gülgen Bestimmungen (veröffentlicht im Eis.-Verordn.-Blatt . 4 vom 14. Februar ersichtlich, die im ganzen über die setzlichen Anforderungen des Hilfsdienstgesetzes erheblich nausgehen, den Ortsausschüssen erweiterte Befugnisse zustehen und neben diesen die Bezirksausschüsse ins Leben fen, deren Aufgabe es sein soll, sich mit allgemeinen, über n örtlichen Bereich hinausgehenden Fragen des Lohnsens und der Arbeitsbedingungen zu befassen.

Anläßlich der Neuausgabe der auch für den Bereich der ichsbahnen in Elsaß-Lothringen neuerlassenen Bestimngen gibt die „Eisenbahn“ einen Rückblick auf die bisrige Entwicklung der Arbeiterausschüsse der preußischssischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen, die eine ucht der kaiserlichen Arbeiterschutzerlasse vom 4. Februar 90 sind. In Anlehnung an die gesetzliche Regelung vom Juni 1891 richtete die Staatsbahnverwaltung zunächst in ren fabrikartigen Betrieben, den Werkstätten und Gasanlten mit mindestens 20 Arbeitern, vom 1. April 1892 ab ndige Arbeiterausschüsse ein, deren Zahl damals 116 ausachte. Im Jahre 1905 wurde die Einrichtung der Arbeitersschüsse auf die mindestens 100 Arbeiter beschäftigenden hnhöfe und sonstigen Dienststellen im Bereiche der Beebs-, Verkehrs- und Maschinenämter ausgedehnt, wodurch 0 neue Ausschüsse mit rund 45 000 darin vertretenen Aritern gebildet wurden. Von 1910 ab wurden die Ausschüsse hon beim Vorhandensein von mindestens 50 Arbeitern eines hnhofs oder einer anderen Dienststelle des Betriebs oder rkehrs errichtet. Dies ermöglichte die Schaffung von 327 uen Ausschüssen für rund 23 000 Arbeiter. Das nächste hr brachte die Einbeziehung der an der Strecke zerstreuten hnunterhaltungsarbeiter in die am Sitze der Bahneistereien vorhandenen oder zu bildenden Ausschüsse. Hierdurch wurde die Zahl der Ausschüsse um 141 und die Zahl der darin vertretenen Arbeiter um rund 15 000 vermehrt. Das Jahr 1914 endlich brachte die Neuerung, daß den Arbeitern kleinerer Dienststellen ohne eigenen Arbeiterausschuß die Befugnis erteilt wurde, sich durch einen bestimmten Ausschuß ihres Amtsbezirks in gleicher Weise vertreten zu lassen, als ob der Ausschuß bei der eigenen Dienststelle bestände. Auf diese Weise wurden den bestehenden Ausschüssen rund 51 000 Arbeiter kleinerer Dienststellen angegliedert. Das Ergebnis dieser aufsteigenden Entwicklung ist, daß am 1. Juli 1916 rund 240 000 Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen in 1172 Arbeiterausschüssen unmittelbar oder mittelbar vertreten waren.

Wie in der „Eisenbahn“ mitgeteilt wird, sind die neuen Bestimmungen vor ihrer Ausgabe mit 22 unter den Arbeiterausschußmitgliedern gewählten Arbeitervertretern der 21 Eisenbahn-Direktionsbezirke und des Bezirks der General-Direktion der Eisenbahnen Elsaß-Lothringens in freier Aussprache erörtert worden. Soweit der Entwurf nicht bereits den bekannten Wünschen der Arbeiterschaft Rechnung trug, haben die Arbeitervertreter bei der Erörterung noch zahlreiche Wünsche und Anregungen vorgebracht, die bei der endgültigen Fassung des Entwurfs fast durchweg berücksichtigt werden konnten.

Wie bereits erwähnt, weichen die neuen Bestimmungen insofern grundlegend von den bisherigen ab, als zur Förderung des guten Einvernehmens innerhalb der von ihnen vertretenen Arbeiterschaft und zwischen dieser und der Eisenbahnverwaltung nunmehr zwei Arten von Arbeiterausschüssen, nämlich Orts- und Bezirksausschüsse zu bilden sind. Ortsausschüsse werden innerhalb jedes Direktionsbezirks im allgemeinen für jede Hauptwerkstätte und für jede Dienststelle mit mindestens 50 Arbeitern, die entweder demselben Amt oder mehreren Ämtern derselben Art (z. B. mehreren Betriebsämtern) unterstehen, gebildet. Ihnen liegt im Sinne der vorerwähnten Hauptaufgabe ob, Anträge, Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft, die sich auf die Betriebseinrichtungen, die Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse sowie die Wohlfahrtseinrichtungen ihres Wirkungskreises beziehen, zur Kenntnis der Verwaltung zu bringen und sich darüber zu äußern, ferner auf Anfordern ein Gutachten abzugeben über Regelungen und Maßnahmen, die von der Verwaltung hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse, insbesondere hinsichtlich allgemeiner Lohnfragen, des Wohnungswesens, der Verhütung von Unfällen und anderer Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen sind oder getroffen werden sollen, Einrichtungen auf dem Gebiete des Wohnungs- und Wirtschaftswesens, wie Bauvereinigungen, Speise- und Brausewasseranstalten, Kaffeeküchen, Beschaffung von Lebensmitteln und Brennstoffen, Kleinland- und Gartenbau, Viehzucht usw. für die von ihnen vertretene Arbeiterschaft anzuregen und geeignetenfalls zu schaffen sowie Streitigkeiten der Arbeiter unter-

einander zu schlichten, soweit sie von beiden Teilen angerufen werden. Der Ortsauschuß besteht aus mindestens 3, höchstens 15 Mitgliedern nach näherer Bestimmung der zuständigen Eisenbahndirektion, Vorsitzender ist der vorgesetzte Amtsvorstand. Handelt es sich um Angelegenheiten der vorstehend bezeichneten Art, die über den Bereich eines Ortsausschusses hinaus von allgemeinerer Bedeutung sind, so tritt der Arbeiterbezirksausschuß beratend in Tätigkeit, der für je einen Direktionsbezirk gebildet wird. Er besteht aus mindestens 10, höchstens 15 Mitgliedern der Ortsausschüsse des betreffenden Bezirks und wird von der Eisenbahndirektion mindestens einmal jährlich oder wenn es von mindestens drei Vierteln seiner Mitglieder beantragt wird, zu Beratungen zusammenberufen. Den Vorsitz führt der Präsident der Eisenbahndirektion oder ein von ihm bezeichneter Stellvertreter.

Bestand bisher in Amtsbezirken mit unbedeutenden Dienststellen (solchen mit weniger als 50 Arbeitern) kein Ausschuß, so ist nach den neuen Bestimmungen künftig bei der größten Dienststelle dieser Amtsbezirke ein Ortsausschuß zu bilden, dem die übrigen Arbeiter des Bezirks angegliedert werden (§ 2 [3] u. [4]). Auf diese Weise erhalten über 60 Amtsbezirke, die bisher ohne Ausschuß waren, je einen solchen und sind alle den Ämtern unterstellten Arbeiter der Staats- und der Reichsbahnverwaltung unmittelbar oder mittelbar durch einen Ortsausschuß vertreten. Der Kreis der obengenannten über die Vorschriften des Hilfsdienstgesetzes hinausgehenden Aufgaben der Ausschüsse ist den bisherigen Bestimmungen gegenüber noch erweitert worden z. B. durch Einbeziehung des Wohnungswesens. Die bisherigen, die Wirksamkeit der Ausschüsse einschränkenden Vorschriften sind beseitigt.

Für den Ortsausschuß sind alle volljährigen Arbeiter, die in den beteiligten Dienststellen oder in den Hauptwerkstätten beschäftigt und Mitglieder der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse sind, wahlberechtigt, auch wenn sie vorübergehend als Aushilfsbeamte verwendet werden. Wählbar sind die wahlberechtigten männlichen Arbeiter vom vollendeten 25. — bisher 30. — Lebensjahre ab, die mindestens 3 — bisher 5 — Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, sowie mindestens 1 Jahr in der Werkstätte oder bei der Dienststelle, für welche die Wahl erfolgt, beschäftigt sind. Die Wahl ist in beiden Fällen eine geheime und erfolgt durch Abgabe von Stimmzetteln. Die weiteren Einzelheiten des Wahlvorganges sind hier zu übergehen. Für die Wahl zum Bezirksausschuß werden die in den Ortsausschüssen vertretenen Arbeiter in 4 Gruppen zusammengefaßt, je nachdem sie einem Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- oder Werkstättenamt unterstehen. Zur Kündigung des Dienstverhältnisses der Ausschußmitglieder und deren Ersatzmänner oder zu ihrer Entlassung ist nach den neuen Bestimmungen nur die Eisenbahndirektion befugt.

Durch diese neue Vorschrift erfahren die Ausschußmitglieder eine weitere Sicherung. Die Ortsausschüsse treten nach Bedürfnis, mindestens jedoch zweimal im Jahre, zusammen, über die Beratungen sind Niederschriften in ei Verhandlungsbuch aufzunehmen. Soweit in den Nieder schriften Wünsche und Beschwerden enthalten sind, die de Entscheidung durch die Eisenbahndirektion bedürfen, wir dieser eine Abschrift nebst gutachtlicher Äußerung der be teiligten Dienststelle vorgelegt. Die Art der Erledigung un die Entscheidungen werden in das Verhandlungsbuch ein getragen. Außerdem werden die Entscheidungen mit ihre wesentlichen Gründen durch Anschlag bei der Dienststell bekanntgemacht. Für die Verhandlungen des Bezirksaus schusses gelten sinngemäß die Vorschriften über die Orts ausschußsitzungen; die Entscheidungen der Eisenbahndirek tion auf Anträge des Bezirksausschusses werden im Amts blatt bekanntgegeben. Neu ist hierbei die Vorschrift, da dem Ausschuß eine Abschrift der Verhandlung über die Aus schußberatungen auszuhändigen ist und daß nicht nur di Vertreter der Eisenbahnbehörden, sondern auch die Kommis sare des Ministers mit den Ortsausschüssen in Fühlung trete sollen. (§ 10 [10] und [12].) Ausschußverhandlungen, die übe die Direktionszuständigkeit hinausgehen, müssen dem Mi nister vorgelegt werden, wodurch unmittelbare Beziehunge zwischen diesem und der Arbeitervertretung des Direktions bezirks hergestellt werden. (§ 19 Z. 4.)

Für die Teilnahme an den Sitzungen wird den Ausschuß mitgliedern der Lohn fortgewährt, falls Reisen dazu erforder lich sind, erhalten sie freie Eisenbahnfahrt und Reisekosten entschädigung. Wenn ein Ortsausschuß seine Aufgaben er kennbar nicht erfüllt, ist die Eisenbahndirektion befugt, ih aufzulösen und eine Neuwahl anzuordnen.

Da die Orts- und Bezirksausschüsse ihre wichtigen Auf gaben um so vollkommener und nutzbringender erfüllen wer den, je mehr Verständnis diesen wichtigen Einrichtungen vo allen beteiligten Stellen entgegengebracht wird und je meh die Bestimmungen in dem Geiste, aus dem sie erlassen sind durchgeführt werden, vertraut und erwartet der preußisch Eisenbahnminister, daß sowohl die Eisenbahndirektionen al auch die Vorstände der Ämter, bei denen fortan überall Orts ausschüsse bestehen, die Arbeiterausschußsachen dauernd mi größter Sorgfalt behandeln. Soweit es die Anforderungen de Dienstes zulassen, soll den Ausschußmitgliedern die Be sprechung von Angelegenheiten, die im Ausschuß vorgebrach werden sollen, mit den Arbeitern auch während der Arbeits zeit gestattet (§ 10 [3]) sowie in gleicher Weise den Ausschuß mitgliedern auf Wunsch, soweit möglich, Gelegenheit ge geben werden, den Arbeitern von dem Ergebnis der Aus schußberatung in einem geeigneten Dienstraum Mitteilung zu machen. Der Herr Minister legt ferner Wert darauf, daß den Wünschen der Ausschußmitglieder, ihnen zur Vorberatung ihrer Anträge Gelegenheit zu geben, nach Möglichkeit ent sprochen wird, anderseits erwartet er aber auch von den Aus schußmitgliedern, daß sie nicht unbillige Ansprüche stelle und den Anforderungen des Dienstes stets Rechnung trage werden.

Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe.*)

Wer mit Entwurfsarbeiten für größere Verschiebebahnhöfe betraut war, weiß, wie schwierig es ist, geeignete Entwurfsunterlagen zu erlangen. Die Schwierigkeit besteht darin, daß neben rein bautechnischen Fragen auch der Verkehrsumfang auf dem neuen Bahnhof sowie der Zugbildungsplan und der Fahrplan eine große Rolle spielen und daß diese Betriebs- und Verkehrsunterlagen für einen Zeitpunkt **nach** der Fertigstellung des neuen Bahnhofes beschafft werden müssen, der also noch in der Zukunft liegt. Da zwischen diesem Zeitpunkt und der Entwurfsaufstellung eine Reihe von Jahren zu liegen pflegt, muß der Baudezernent mit weitschauender Voraussicht auf die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrs, des Zugbildungs- und des Fahrplanes Bedacht nehmen. Auf die zukünftige Verkehrsentwicklung kann aus der Statistik der rückliegenden Jahre mit einiger Sicherheit geschlossen werden. Es genügt daher meistens, der Verkehrssteigerung durch einen verhältnismäßigen Zuschlag zum gegenwärtigen Verkehrsumfang unter Berücksichtigung etwaiger besonderer Wirtschaftsverhältnisse Rechnung zu tragen. Für die Gestaltung des zukünftigen Zugbildungsplanes ist eine genaue Kenntnis der Leistungsfähigkeit und der Zugbildungsmöglichkeiten auf den benachbarten Verschiebebahnhöfen unerläßlich, die mit dem neuen Bahnhof in Verkehrsbeziehung treten. Durch Verhandlungen mit den zuständigen Stellen wird es meist gelingen, die zukünftige Aufgaben des neuen Bahnhofes näher zu umgrenzen und festzulegen. Dagegen wird die Gestaltung des zukünftigen Fahrplanes auf Schwierigkeiten stoßen, die eine vorzeitig Lösung der Aufgabe meist unmöglich machen. Man wird sich be dieser Frage zunächst mit der Aufstellung eines idealen Fahr plangerippes begnügen müssen, das einer möglichst dichte Zugfolge Platz gewährt.

Sind diese Vorarbeiten erledigt, dann kann man zur Er mittlung des Gleisbedarfes schreiten. Von einer ausreichen den Zahl und zweckmäßigen Anordnung der Gleise häng die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofes ab. Dieser wichtigste Teil der Entwurfsbearbeitung setzt eine genaue Kenntnis der Betriebsvorgänge auf Verschiebebahnhöfen voraus, um ein zutreffendes Urteil über die Abhängigkeit der einzelne Gleisgruppen von einander sowie von den Fahr- und Zug bildungsplänen zu gewinnen.

Diese Abhängigkeiten sind in oben angeführter Arbeit von Helm sehr eingehend und anschaulich geschildert an Hand von „Betriebsplänen“. Bei der Aufstellung dieser Pläne ist der Verfasser von dem Gesichtspunkt ausgegangen, daß es sich

„1. um die Ermittlung der Anzahl der Einfahr- und Richtungsgleise, der Anzahl der Stationsgruppen und der Anzahl der Ausfahrgleise,
2. um die Anzahl der Gleise in den Stationsgruppen und
3. um die Länge der einzelnen Gleise in den verschiedenen Gleisgruppen

*) Von Dr.-Ing. Helm, Professor an der Herzogl. Technischen Hochschule zu Braunschweig. Verlag W. Moeser, Berlin. Die Arbeit ist auch in der Verkehrstechnischen Woche 1914 Nr. 49 u. 50 veröffentlicht.

andelt.“ Das Verfahren bei der Aufstellung der Betriebspläne besteht darin, daß die für die einzelnen Verschiebevorgänge erforderlichen Zeiten in Beziehung zu einander gebracht werden, um zu ermitteln, wie lange die einzelnen Gleise bei der Zerlegung und Neubildung von Zügen besetzt sind. Diese zeitliche Inanspruchnahme der einzelnen Bahnhofsteile wird bildlich dargestellt, und die so gewonnenen Zeitlinien werden als „Gleisbesetzungslinien“ bezeichnet. Da sich die neu zu bildenden Züge aus Wagen verschiedener Züge zusammensetzen, so liegen zwischen der Einfahrt des Zuges, der den ersten Übergang für den neuen Zug bringt, und der Einfahrt des Zuges, der den letzten Übergang bringt, gewisse Wartezeiten. Zu diesen aus dem Fahrplan herrührenden Wartezeiten kommen andere, die mit Rücksicht auf eine wirtschaftliche Verwendung von Personal, Lokomotiven u. a. unvermeidlich sind. Um diese Wartezeiten so zu legen und zu bemessen, daß eine vom wirtschaftlichen Standpunkt günstigste Zeitlage erreicht wird, „müssen die einzelnen Bestandteile der Gleisbesetzungslinien eines jeden aufzulösenden und neu zu bildenden Zuges sowohl zu den übrigen Bestandteilen derselben Linie als auch zu einer größeren Zahl Gleisbesetzungslinien anderer Züge in Beziehung gebracht werden.“ Ein wertvolles Hilfsmittel hierfür hat Helm in den Gleisbesetzungs- und Verschiebeleistungsflächen“ geschaffen, die auf einfachem Wege aus den Gleisbesetzungslinien hergeleitet werden können.

An diese Ausführungen schließen sich die Ermittlungen über die Anzahl der Gleise in einer Stationsgruppe, über die Länge der Gleise in den einzelnen Gleisgruppen und der sehr wichtige Abschnitt über die Bestimmung der Zeitwerte, die für die Aufstellung der Betriebspläne in Frage kommen. Soweit eine theoretische Ermittlung dieser Werte möglich war, ist sie neben den Erfahrungswerten mit größter Sorgfalt und Gründlichkeit durchgeführt. Dies gilt besonders für die Untersuchungen über die Zeit der Zerlegung aufzulösender Züge nach Richtungen. Die Ausführungen Helms in diesem Abschnitt seiner Arbeit stellen eine wertvolle Ergänzung der von Ammann, O. Blum, Cauer und Engesser veröffentlichten Untersuchungen über den Wagenablauf auf Verschiebebahnhöfen dar.

Im letzten Abschnitt seiner Arbeit zeigt der Verfasser die Anwendung seiner Betriebspläne für die Bestimmung des durchschnittlichen Gesamtaufenthaltes der Wagen auf einem Verschiebebahnhof und die Berücksichtigung des Einflusses von Verkehrsschwankungen. Den Schluß bildet ein Beispiel, das die Anwendung der Gleisbesetzungslinien, Gleisbesetzungsflächen und Verschiebeleistungsflächen auf einem Bahnhof mit Eselsrückenbetrieb zeigt.

Die Arbeit Helms bildet eine wertvolle Bereicherung des Schrifttums über Verschiebebahnhöfe. Sie wird nicht nur dem Hochschüler zum eingehenden Studium empfohlen werden können, sondern in erster Linie vom entwerfenden Ingenieur als wertvolles Rüstzeug bei der Bearbeitung größerer Verschiebebahnhöfe gern und mit Nutzen verwendet werden. R.

Die englischen Eisenbahnen und der Staat

Die Übernahme des Betriebes der englischen Eisenbahnen durch den Staat, die der Krieg mit sich gebracht hat, wird von manchen Seiten als ein Vorläufer der Verstaatlichung angesehen und mit Freuden begrüßt, während andere die größten Bedenken schon gegen den jetzigen Zustand erheben und nicht nur die Rücküberweisung der Eisenbahnen an ihre Besitzer nach dem Kriege, sondern sogar noch während des Krieges befürworten. Die Zeitschrift „Engineer“, deren Ansicht wohl als maßgebend für weite fachmännische Kreise Englands angesehen werden kann, erhebt lebhafte Bedenken gegen die jetzige Verwaltung der englischen Eisenbahnen. Bei seiner Gewährleistung der Einnahmen des Jahres vor dem Kriege hat der Staat infolge des starken Verkehrs, den der Krieg mit sich gebracht hat, ein gutes Geschäft gemacht, und es wird nun beklagt, daß dieser Gewinn dem Staate und nicht den Inhabern der Eisenbahnpapiere zu gute kommt. Es wird daher gefordert, daß der Friedenszustand in bezug auf die Verwaltung der Eisenbahnen alsbald und nicht etwa erst nach dem Friedensschluß wieder eingeführt wird. Das liegt auch, sagt „Engineer“, so widerspruchsvoll es klingt, im Interesse des Staates. Denn wenn die Arbeiter sich nicht darüber klar gewesen wären, daß der Staat jetzt für eine Steigerung der Ausgaben bei den Eisenbahnen aufkommen muß, hätten sie nicht auf der Erhöhung ihrer Kriegszulage auf 10 Shilling bestanden (wir berichteten s. Z. hierüber). Die Entschließung der Gewerkschaften (National Union of Railwaymen) sagt in ihrer Einleitung zur Begründung dieser Forderung: Da die Regierung keine wirksamen Schritte getan hat, um die Preise der Lebensmittel zu regeln, beschließt der Ausschuß, eine Erhöhung der Kriegszulage auf 10 Shilling zu beantragen. Daraus kann herausgelesen werden, daß diese Forderung nicht erhoben worden wäre, wenn die Eisenbahngesellschaften und nicht der Staat die sich daraus ergebenden Kosten zu tragen hätten; denn die Mitglieder der Gewerkschaften wissen ganz genau, daß die Eisenbahngesellschaften nicht in der Lage wären, derartige Mehrausgaben zu tragen; da sie aber den Staat mit seinen Mitteln hinter sich haben, spielt die Erwägung, ob sie die Last tragen können, keine Rolle.

Daß das Verhältnis zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Staate nicht immer ein erquickliches ist, geht aus dem Streitfall mit der Nordbritischen Eisenbahngesellschaft hervor, dem große Bedeutung beigelegt wird. Diese Gesellschaft hatte die Zahlung der Dividende auf ihre Vorzugsaktien, die sonst 3 % betrug, aufgeschoben, bis die Frage, ob den Mehrbetrag von 100 000 £, den sie im Jahre 1915 für die Instandhaltung ihrer Güterwagen aufgewendet hatte, vom Staate getragen werden würde. Im ersten Halbjahr 1916 hat sie ebenfalls einen sehr erheblichen Betrag für diesen Zweck verausgabt. Da sie im Jahre 1913 insgesamt 176 000 £ für Wagenunterhaltung aufgewendet hat, ist aus der Zahl für 1915 zu ersehen, daß es sich dabei um ungewöhnliche Verhältnisse gehandelt hat. Vermutlich liegt der Grund der ungewöhnlichen Ausgaben darin, daß die Gesellschaft mit den Unterhaltungsarbeiten in Rückstand gekommen war, weil ihre Werkstattarbeiter ins Heer eingetreten waren, und die Gesellschaft dann, als der Zustand, der dadurch herbeigeführt wurde, unhaltbar wurde, ohne Rücksicht auf die Kosten ihre Wagen außerhalb ihrer eigenen Werkstätten bei Wagenbauanstalten ausbessern lassen mußte, was die Kosten sehr wesentlich erhöhte. Statt der 1000 Wagen, die in ruhigen Zeiten auf Instandsetzung warten, hatte die Nordbritische Gesellschaft zeitweilig 5000 außer Betrieb, die schadhaft waren, aber nicht ausgebessert werden konnten. Bei den anderen Gesellschaften werden die Verhältnisse ähnlich liegen, aber sie haben jedenfalls einen größeren Wagenpark und können daher das Fehlen von Wagen länger mit ansehen. Überdies warten sie die Entscheidung der Regierung ab, ob sie derartige Kosten übernehmen wird, ehe sie zu ähnlichen kostspieligen Maßnahmen wie die Nordbritische Gesellschaft schreiten. Bei ihnen handelt es sich im übrigen z. T. um weit höhere Beträge, weil bei manchen Gesellschaften noch die Unterhaltung der Lokomotiven, Gleise, Brücken usw. in ähnlicher Weise aufgeschoben worden ist. Die so zurückgehaltenen Ausgaben kommen zurzeit der Regierung zu gute, wenn aber einmal der Friedenszustand wieder eingeführt wird und die Entscheidung dahin fällt, daß die Eisenbahngesellschaften diese Kosten selbst tragen müssen, wird ihnen dies sicher nur mit den größten Schwierigkeiten möglich sein.

Besonders erörtert wird auch die Frage, wer die Erhöhung der Kosten infolge der seit Ausbruch des Krieges eingetretenen Vermehrung des Anlagekapitals tragen soll. Bei der Großen Zentralbahn war z. B. das Anlagekapital bis Anfang 1916 bereits um über 1 000 000 £ gewachsen, und bei der Nordostbahn sind jetzt gegen 27 000 £ mehr an Zinsen aufzubringen als bei Ausbruch des Krieges.

Die Beamten des Betriebsausschusses (Railway Executive Committee), der den Eisenbahnbetrieb zurzeit leitet, scheinen bei ihren Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften nicht sehr geschickt vorzugehen, so daß sich zahlreiche Streitfälle ergeben, ein weiterer Grund, die Beendigung des jetzigen Zustandes herbeizuwünschen. Daß die Rücküberweisung der Eisenbahnen an die Gesellschaften nicht ohne Schwierigkeiten vor sich gehen würde, wird von „Engineer“ nicht bestritten; aber der Hauptzweck des jetzigen Zustandes, nämlich die höchste Leistungsfähigkeit bei Beförderung der Truppen und des Kriegsbedarfs zu gewährleisten, würde auch bei Privatbetrieb erreicht werden. Wahrscheinlich würden die englischen Eisenbahngesellschaften dann eine Betriebsgemeinschaft schließen. Sie würden dann infolge der Zunahme des Verkehrs voraussichtlich höhere Einnahmen als im Jahre 1913 haben. Daraus ersieht man, daß ihr Bestreben, den Betrieb wieder in ihre eigene Hand zu bekommen, letzten Endes darauf hinaus kommt, daß sie an den Kriegsgewinnen, die sich jetzt erzielen lassen, teilnehmen wollen und daß sie unzufrieden sind, weil ihnen der jetzige Zustand das verbietet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Reichsgesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs** vom 8. April d. J. wird jetzt veröffentlicht. Danach unterliegt die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstraßen einer in die Reichskasse fließenden Abgabe. Bei der Personenbeförderung beträgt die Abgabe in der 1. Fahrklasse 16 %, in der 2. Fahrklasse 14, in der 3. 12, in der 4. (3b) 10 %. Im Straßenbahnverkehr ermäßigt sich die Abgabe auf 6 % des Beförderungspreises. Bei der Güterbeförderung beträgt die Abgabe 7 % des Beförderungspreises. Unter den Befreiungen sind namentlich folgende hervorzuheben: Von der Abgabe befreit sind 1. Personenbeförderungen im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr und Gepäckbeförderungen im Militärgepäckverkehr, soweit die Abfertigung in diesen Verkehren zu ermäßigten Preisen erfolgt, 2. Beförderungen von Gütern, die den Zwecken des eigenen Beförderungsunternehmens dienen, 3. Beförderungen von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Eisenbahnverkehr. Für Personenbeförderung auf Stadtschnellbahnen, sofern die Herstellungskosten mehr als durchschnittlich 2 Mill. Mark für das Kilometer betragen, wird der Bundesrat ermächtigt, Steuerfreiheit zu gewähren. Als Stadtschnellbahnen gelten die auf straßenfreiem Bahnkörper liegenden elektrischen Kleinbahnen für den Orts- und Vorortsverkehr der Großstädte. (Die übrigen Befreiungen beziehen sich auf den Wasserverkehr.) Schuldner der Abgabe ist derjenige, der den Beförderungspreis zu zahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten. Erfolgt die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife, so ist die Abgabe in diese einzurechnen. Der Bundesrat kann Ausnahmen zulassen.

Die Abgabe von der Güterbeförderung wird neben dem Frachturkundenstempel erhoben. Der Frachturkundenstempel wird nach näherer Bestimmung in § 32 des Gesetzes erhöht. Der Zeitpunkt, mit dem das Gesetz in Kraft tritt, wird durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt. Mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der die Besteuerung des Personenverkehrs betreffenden Vorschriften treten die Vorschriften des Reichsstempelgesetzes über den Personenfahrkartenstempel außer Kraft.

— **Kartoffelverladungen.** Wie aus dem Osten berichtet wird, haben die Kartoffelverladungen in den östlichen Provinzen nach dem Osterfest noch nicht den erhofften Umfang angenommen. Die Tagesverladung an Kartoffeln insgesamt hat bisher nur an einem Tage 400 000 Zentner überschritten. Der Boden ist zum großen Teil so aufgeweicht, daß mit dem Fuhrwerk an die Mieten schwer heranzukommen ist. Zudem ist das schon vor Ostern wieder eingetretene Frost- und Schneewetter namentlich in der für den Kartoffelversand hauptsächlich in Betracht kommenden Provinz Posen hinderlich gewesen. Die Eisenbahn hatte sich auf einen sehr starken Versand für den Monat April eingerichtet und Tausende von Wagen nach den östlichen Provinzen geschafft. Die Hälfte der Wagen ist aber bisher unbenutzt stehen geblieben. Die Stärke der Abfuhr hängt allein vom Wetter ab, mit dessen Besserung sie sich auf fast das Doppelte der genannten Zahl steigern kann.

— **Die Neuregelung der Kriegszulagensätze.** Es ist nicht zu verkennen, schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.", daß infolge der Dauer des Krieges unter der immer mehr zunehmenden Verteuerung der notwendigsten Bedarfsgegenstände die festbesoldeten Angestellten besonders schwer zu leiden haben, vor allem die große Zahl der geringer besoldeten Reichs- und Staatsbeamten.

Die preußische Staatsregierung hat ebenso wie das Reich von Anfang an diesen Übelstand im Interesse ihrer Beamten zu bekämpfen gesucht dadurch, daß sie den Beamten und Lohnangestellten höherer Ordnung über ihre Dienstbezüge hinaus Kriegsbeihilfen gewährt hat, die vom September 1915 an bis zum Dezember 1916 hinsichtlich des Teilnehmerkreises wie der Höhe der Sätze eine fortgesetzte Erweiterung erfahren haben. Eine erneute Aufbesserung nach beiden Richtungen ist mit Wirkung vom 1. April d. J. im Reiche wie in Preußen beabsichtigt. Dabei sollen alle Beamten mit einem Diensteinkommen bis zu 7800 ℳ — ohne Hinzurechnung des Wohnungsgeldzuschusses — berücksichtigt und innerhalb dieses Teilnehmerkreises der Grundsatz durchgeführt werden, daß den Beamten, die geringer besoldet und mehr Kinder zu unterhalten haben, größere Zulagen gewährt werden als denjenigen Beamten, die höher besoldet und zwar verheiratet sind, aber keine oder nur wenige Kinder zu ernähren haben.

In welchem Umfang das Reich und die preußische Staa regierung unter Zurückstellung der finanziellen Bedenk den schwierigen Verhältnissen in der Beamtenschaft Re nung tragen wollen, ergibt die nachstehende Aufstellung, in besondere eine Gegenüberstellung der nach der Neuregelu zu gewährenden Sätze mit den (in Klammer beigefügten) bish bewilligten Zulagen.

Beamte	I. Gruppe: bis 2300 ℳ einschließlich	II. Gruppe: bis 4800 ℳ einschließlich	III. Gruppe bis 7800 ℳ einschließlich
	jährlich ℳ	jährlich ℳ	jährlich ℳ
Kinderlos	180 (144)	144 (144)	— (—)
1 Kind	324 (204)	276 (204)	120 (—)
2 Kinder	480 (264)	420 (264)	252 (—)
3 „	648 (324)	576 (324)	396 (—)
4 „	828 (384)	744 (384)	552 (—)
5 „	1020 (444)	924 (444)	720 (—)
6 „	1224 (504)	1116 (504)	900 (—)
usw.			

Ledige Beamte, die Angehörigen im gemeinschaftlich Hausstand auf Grund gesetzlicher oder sittlicher Verpflic tung Unterhalt gewähren, sollen wie bisher den kinderl Verheirateten gleichgestellt werden. Darüber hinaus soll verwitwete und geschiedene Beamte ohne Kinder, die ein eigenen Hausstand führen, gleichfalls wie kinderlos Verh ratete behandelt werden. Sonstige Ledige erhalten, sow sie der Gruppe I angehören, jährlich 120 ℳ Kriegsbeihil

Die beabsichtigte Neuregelung, die die Zustimmung d preußischen Abgeordnetenhauses gefunden und auf volle A erkennung durch den Reichstag zu rechnen hat, wird au bei der Beamtenschaft das Bewußtsein hervorrufen, daß Reichsregierung und die preußische Staatsregierung die dur den Krieg verschärfte wirtschaftliche Lage ihrer Beamt zu stärken bestrebt gewesen sind, soweit es die Rücksic auf die sonstigen gewaltigen Kosten des Krieges irgend z läßt.

— **Lebensmittelbeiräte des Eisenbahnpersonals.** Angesicl der Lebensmittelschwierigkeiten bis zur nächsten Err sollen die Eisenbahnbediensteten laufend Einblick in die ei schlägigen Verhältnisse, insbesondere in die Lebensmittelv teilung erhalten. Auch soll ihnen Gelegenheit geboten w den, ihre Wünsche an zuständiger Stelle vorzubringen und b der Versorgung des Personals mitzuwirken. Zur Erreichu dieses Zieles wird am Sitze des Ministeriums der öffentlich Arbeiten ein Ernährungsrat gebildet und bei den Hauptwe stätten und den größern Dienststellen ein Lebensmittela schuß aus Vertretern der Bediensteten errichtet werden. U die Tätigkeit der Lebensmittelausschüsse so wirkungsvoll w nur irgend möglich zu gestalten, werden die Wohlfahr dezernenten der Direktionen mit ihnen fortlaufend eng Fühlung halten und ihre Wünsche und Beschwerden na Möglichkeit bei den für die Verteilung von Nahrungsmitte zuständigen Stellen und Behörden unterstützen.

— **Einrichtung eines Eisenbahn-Wagenamtes in Kattowi** Bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz ist s 1. April d. J. unter Aufhebung des bestehenden Wagenburea ein selbständiges Eisenbahn-Wagenamt eingerichtet, das d Bezeichnung „Königliches Eisenbahn-Wagenamt in Katt witz" führt.

— **Eisenbahn-Werkstättenamt Conz.** Das zum Bezirk d Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken gehören bisher mit „Karthaus" bezeichnete Eisenbahn-Werkstättena führt seit 1. April d. J. die Bezeichnung „Eisenbahn-We stättenamt Conz".

— **Vermehrung der Schlafwagenzüge Cöln-Berlin.** D „Köln. Ztg." teilt mit: Die vom 17./21. v. M. zwischen Berl und Cöln und zurück einmal wöchentlich eingericht Schlafwagenzüge werden versuchsweise von Montag, d 16. d. M. an an je 3 Tagen in der Woche gefahren, und zwa Montags, Mittwochs und Freitags von Cöln (ab 9.16 N.) na Berlin (Friedrichstr. an 7,45 V.) im Plan des Vorzugs D und Dienstags, Donnerstags und Sonnabends von Berl (Friedrichstr. ab 11.20 N.) nach Cöln (an 9.08 V.) im Plan d D-Zuges 16. An den Tagen, an denen der Schlafwagenz verkehrt, fallen die in den Zügen D 5/D 6 und D 9/D 10 reg mäßig laufenden Schlafwagen bis auf einen für den Verke mit Brüssel bestimmten Wagen in D 9/10 weg.

— **Betriebsergebnisse der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn im Betriebsjahre 1915/16.** Zur Bewältigung des Verkehrs waren am Ende des Berichtsjahres an eigenen Fahrzeugen vorhanden: 233 Lokomotiven, 544 Personenwagen, 156 Gepäckwagen, 2120 bedeckte und 2156 offene Güterwagen (einschl. Arbeitswagen) sowie 5 Pferde- und Viehwagen. Gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der Lokomotiven um 4, die der Personenwagen um 16 und die der Lastwagen um 184 vermehrt. Außerdem waren noch 155 teils eigene, teils von dritten eingestellte Spezialtransportwagen vorhanden.

Die aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielte Einnahme betrug im Berichtsjahre 8 159 153 ℳ gegen 8 737 746 ℳ des Vorjahres. Die weitere Verminderung der Einnahme um fast 7 % ist eine Folge der durch die Fortdauer des Krieges geschaffenen Verhältnisse; sie ist zu einem wesentlichen Teil zurückzuführen auf das fast völlige Aussetzen des Badeverkehrs. Durch die an sich bedeutende Mehreinnahme aus den Militärtransporten infolge des noch gesteigerten Militärverkehrs wurde ein annähernder Ausgleich gegenüber dem aus obigen Anlässen bedingten Ausfall im Personenverkehr nicht erbracht. Die Einnahme aus dem Güterverkehr hat im Berichtsjahre gegen das Vorjahr eine Steigerung um rund 7 % erfahren; sie betrug im Berichtsjahre 13 904 909 ℳ gegen 12 954 596 ℳ im Vorjahre. Diese Mehreinnahme ist in erster Linie auf die starke Beförderung von Militärgut zurückzuführen, doch hat auch die Einnahme aus dem übrigen Güterverkehr fast wieder die Höhe der Friedenseinnahme des Jahres 1913 erreicht; auch der Tierverkehr hat erheblich zugenommen. — Die Gesamteinnahme betrug, ausschließlich der Ergebnisse des Fährbetriebes, 24 280 864 ℳ, das sind 631 956 ℳ mehr als im Vorjahr. Auf ein Kilometer Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen im Berichtsjahre 20 621 ℳ (1914: 20 085 ℳ) betragen. Bei den Gesamtausgaben, die im Vorjahre erheblich zugenommen hatten, ist im Berichtsjahre eine bedeutende Ersparnis eingetreten; sie betrugen im Vorjahre 19 665 876 ℳ und sind im Berichtsjahre auf 18 463 354 ℳ, also um 1.2 Mill. Mark zurückgegangen. Die Ersparnis liegt bei den Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, und zwar wurden hier für Beschaffung von Oberbaustoffen zur Unterhaltung der Gleise und Weichen 1 133 212 ℳ weniger verausgabt als im Vorjahre. Auch die Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen waren um rund 250 000 ℳ niedriger als im Vorjahre.

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 5 817 510 ℳ gegen 3 983 032 ℳ im Vorjahre, oder auf 1 km Betriebslänge berechnet 4941 ℳ gegen 3383 ℳ. Die Gesamtausgaben betrugen 76.04 % (1914: 83.16 %) der Gesamteinnahmen. Setzt man von der Gesamtausgabe die besonderen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen und Neuanschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, ab, so stellt sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, die sogenannte Betriebszahl, auf 73,50 % gegen 77,86 % im Vorjahre.

Das Anlagekapital der im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen belief sich am Ende des Jahres 1914/15 auf 155 918 880 ℳ und am Ende des Jahres 1915/16 auf 159 493 932 ℳ. Darnach sind im Berichtsjahre für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie für Vermehrung der Fahrzeuge 3 575 052 ℳ aufgewendet worden. Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebszeit der im Laufe des Jahres gemachten Aufwendungen nur auf 6 Monate zu rechnen ist, ergibt sich als durchschnittliches Anlagekapital die Summe von rund 157,7 Millionen Mark und eine Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß von 6 002 169 ℳ (einschließlich 184 659 ℳ aus dem Fährbetriebe) mit 3,81 % gegen 2.64 % im Vorjahre. Würden von den Betriebsausgaben die Beträge für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, abgesetzt, so verzinste sich das Anlagekapital mit 4,20% gegenüber 3,45 % im Vorjahre.

— **Verlegung des Sitzes der Direktion der Bröhlthaler Eisenbahn.** Am 1. d. M. hat die Direktion dieser Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft den Sitz ihrer Verwaltung von Hennef (Sieg) nach Beuel a. Rh. verlegt. Die Verkehrskontrolle dieser Verwaltung verbleibt dagegen bis auf weiteres noch in Hennef (Sieg).

— **Wechsel in der Betriebsleitung zweier Eisenbahnen.** Die der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft gehörende und seit 1898 von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter betriebene Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal ist am 1. April d. J. in die Verwaltung der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft in Berlin übergegangen. 2. Am gleichen Tage ging die der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft in Straßburg gehörige und seit 1909 ebenfalls im Betrieb der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Waechter befindliche Nebenbahn Erstein Rheinstraße-Erstein Bahnhof in den Selbstbetrieb der Eigentümerin zurück.

— **Sind die Kriegsteuerungsbeihilfen als Teil des Arbeitslohns oder Diensteinkommens anzusehen?** Das Bayerische Verkehrsministerium hat in einem Erlaß an die Eisenbahndirektionen und Oberpostdirektionen sowie an das Wohlfahrtsamt der Verkehrsanstalten in Rosenheim vom 1. April 1917, im Gegensatz zur Auffassung des Bayerischen Landesversicherungsamtes (s. Vereinszeitung Nr. 21 S. 175), ausgesprochen, daß die den bayerischen Staatsarbeitern und Staatsbeamten gewährten Kriegsteuerungsbeihilfen ihrer Natur nach und nach der Absicht des Arbeitgebers keine Gegenleistung für die Arbeitstätigkeit des Arbeiters, also keine Entschädigung für geleistete Arbeit, und auch keine Entlohnung für die Versehung einer Amtsstelle durch einen Beamten seien, sondern ein auf Freigebigkeit beruhender Zuschuß zu den infolge des Krieges erhöhten Kosten des Lebensunterhaltes der Staatsarbeiter und Staatsbeamten. Das gehe u. a. auch daraus hervor, daß die Beihilfen nach dem Familienstande (ob ledig oder verheiratet) und nach der Kinderzahl abgestuft werden und daß es den für die Staatsarbeiter und für die Staatsbeamten geltenden Lohn- und Besoldungsgrundsätzen direkt widersprechen würde, die Bezahlung der Arbeitsleistung eines Arbeiters oder Beamten von seinem Familienstande und der Größe seiner Familie und nicht von der größeren oder geringeren Arbeitsleistung und dienstlichen Verantwortung abhängig zu machen. Auch der Umstand, daß den zum Heer einberufenen Staatsarbeitern und Staatsbeamten die Beihilfe nicht gewährt wird, weil bei ihnen wegen des Bezuges militärischer Gebührnisse das Bedürfnis zu einem Zuschuß zu den erhöhten Kosten der Lebenshaltung nicht als gegeben anerkannt wurde, spreche gegen die Annahme, daß die Beihilfe als Entschädigung für die Arbeits- oder Dienstleistung angesehen werden dürfe. Die Kriegsteuerungsbeihilfen könnten demnach weder auf dem Gebiete des Versicherungsrechtes als „Entgelt“ im Sinne des § 160 RVO., noch auf dem Gebiete der beamtengesetzlichen Bestimmungen und der Unfallfürsorgebestimmungen als „Diensteinkommen“ angesehen, noch auch bei der Berechnung des pfändbaren Diensteinkommens nach § 850 Abs. 1 Ziff. 1 u. 8 ZPO. in Berücksichtigung gezogen werden.*)

Österreich.

— **Die Ausgestaltung des Donauverkehrs.** In der letzten Sitzung des Gemeinderates von Linz machte Reichsratsabgeordneter Bürgermeister Dr. Dinghofer Mitteilungen über die Frage der Ausgestaltung des Donauverkehrs und die Erbauung eines Kanals Budweis-Linz. Diese Angelegenheit erscheine deshalb besonders dringend, weil der bayerische Landtag in einer außerordentlichen Sitzung bereits seine Entschlüsse hinsichtlich des Donau-Main-Kanals gefaßt habe, und daher anzunehmen sei, daß in absehbarer Zeit dieser Kanal zur Ausführung kommen und dadurch die Ausgestaltung der oberen Donau eine besondere Bedeutung erlangen werde. Ein von der Gemeinde Linz eingesetzter Unterausschuß werde sich mit der Wasserstraßenangelegenheit weiter befassen und sich mit den Beteiligten in Verbindung setzen.

— **Lage im Ostrauer Kohlenrevier.** Wie „Die Zeit“ mitteilt, hat sich die Lage im Ostrau-Karwiner Steinkohlenrevier in der letzten Zeit wesentlich gebessert, sowohl was die Wagenbeistellungsverhältnisse als auch was die Förderungsverhältnisse anlangt. Die flottere Abfuhr der Förderkohle zeigt insofern schon ihre Einwirkung, als sich die Lager bei den einzelnen Gruben allmählich lichten. Die Besserung in den Förderungsverhältnissen dürfte schon für den Monat März in einer günstigen Gestaltung der Förderungsziffern zum Ausdruck kommen. Die Unternehmungen sind bestrebt, alle ge-

*) Anm. d. Schriftl. Wie wir dem Amtsblatt der Kgl. Eisenbahndirektion Cöln Nr. 17 v. 4. April entnehmen, ist die laufende Teuerungszulage der Arbeiter nach einer Entscheidung des Reichsversicherungsamts Entgelt im Sinne der Reichsversicherungsordnung und demnach beitragspflichtig sowohl zur Krankenkasse als auch zur Abteilung A und B der Arbeiterpensionskasse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

schulten Kohlenarbeiter, die jetzt noch militärische Dienste leisten, zurückzubekommen, desgleichen die Koksarbeiter. Die in Betracht kommenden Zentralstellen haben bereits weitestgehendes Entgegenkommen in der Arbeiterfrage bewiesen, so daß also zu hoffen ist, daß ein Großteil der jetzt eingestellten ungeschulten Arbeiter in Bälde durch eingeübte Arbeiter ersetzt werden kann, was die Förderung naturgemäß in günstigem Sinne beeinflussen würde.

— **Die Versorgung Galiziens mit Kohle.** Der Präsident des Polenklubs v. Bilinski hat der Handels- und Gewerbekammer in Krakau mitgeteilt, daß bei der jüngsten, beim Ministerpräsidenten Grafen Clam-Martinic abgehaltenen Konferenz der Arbeitsminister Freiherr v. Trnka die Erklärung abgab, er hoffe, bald auf das galizische Kohlenkontingent von 400 t täglich verzichten zu können. In diesem Falle würde Galizien mit Kohle eigener Förderung viel besser als bisher versorgt werden können.

— **Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.** In der am 24. März abgehaltenen Generalversammlung wurde der Rechnungsabschluß für das abgelaufene Geschäftsjahr genehmigt und der Antrag des Verwaltungsrates auf Verteilung einer Dividende von 100 K. für die Aktie (gegen 72 K. im Vorjahre) angenommen.

Übrige europäische Länder.

— **Der geplante Umbau des Hauptbahnhofs Zürich** bildete das Thema eines Vortrags, den Bundesbahn-Betriebschef Wild auf der kürzlich stattgefundenen Generalversammlung des Zürcher Verkehrsvereins hielt. Der Vortragende führte etwa folgendes aus: Der Zürcher Hauptbahnhof ist im Jahre 1897 fertiggestellt worden, und es ist schon lange bekannt, daß er zu klein geworden ist. Im eigentlichen Bahnhof haben wir 8 Linien, die direkt einmünden. Eine Stadt von der Größe Zürichs verlangt, daß in den Geschäftsstunden nach allen Richtungen des Lokaldienstes Züge kommen und abgehen. Der Bahnhof sollte also für diese 8 Linien 16 Gleise haben. Dazu kommen noch die Schnellzüge interurbanen und internationalen Charakters. Die vorhandenen 11 Gleise sind also zu wenig, zumal davon nur 4 voll leistungsfähig sind. Abhilfsmittel, wie die, daß man das gleiche Gleis für Ein- und Ausfahrt benutzt, oder daß man die Züge nach Vorbahnhöfen führt und dort abführt, sind unzulänglich. Im Jahre 1914 konnte zufolge dieser Umstände eine ganze Anzahl von Schnellzügen nicht oder nur zu ganz ungünstigen Bedingungen angenommen werden. Da wir nicht genug Aufstellgleise für die Züge besitzen, war es die erste Aufgabe der Ingenieure, im neuen Plane hier Abhilfe zu suchen. Dabei war man natürlich an die räumlichen Grenzen gebunden. Der Garten zwischen Bahnhof und Hotel „Habis“ kann hier verwendet werden. Da aber gleiche Gleislängen vorhanden sein müssen, ist man dazu gekommen, das Gleis-Ende um etwa 70 m weiter vorzuschieben, ungefähr auf die Höhe des Hotels „Viktoria“, während es bisher auf der Höhe der Bahnhofstraße stand. Die Grenzen der Breite sind Bahnhofstraße und Museumstraße. Wenn man die Breite des Gepäckbahnsteigs auf 7,4 m, die der Personenbahnsteige auf 9,5 m veranschlagt, haben auf dem verfügbaren Raum 14 gleich lange und gleich leistungsfähige Gleise Platz. 14 Gleise würden nach dem oben Gesagten aber auch noch nicht genügen. Hinter der Sihl verbreitert sich das Bahnhofsgebiet. „Hier kann man noch 8 Gleise hineinbringen, die allerdings nur Personenbahnsteige besitzen. Dadurch kommt man nach dem neuen Plane auf 22 Aufstellungsgleise, von denen 14 voll und 8 ordentlich leistungsfähig sein werden, gegenüber bisher 11, von denen nur 4 voll leistungsfähig sind.

Die Eilgutanlage steht gegenwärtig auf der rechten Seite der Bahnhofsanlage. Sie soll dort verschwinden und auf den jetzt vom Rollmaterialbahnhof eingenommenen Platz verlegt werden. Ein Postbahnhof hat bisher Zürich auch gefehlt. Ein solcher soll im Anschluß an die Eilgutanlage erstellt werden, derart, daß Eilgut- und Postanlage miteinander und mit dem Hauptbahnhof in Verbindung stehen. Der Verkehr zwischen der Gepäckabfertigung, der Post und den Bahnsteigen soll nach dem neuen Plane unterirdisch vor sich gehen.

Unzulänglich sind auch die vorhandenen Abstellgleise, die deshalb von 2 auf 4 vermehrt werden sollen; es sind für sie Felder zwischen den Ausfahrgleisen vorgesehen. Dadurch wird allerdings die Länge der neuen Gleisanlagen, die bisher 400 m betrug, auf 300 m verringert, was nur schwach genügt. Wegen der Höhenunterschiede der beiden Hauptlinien hat sich indessen keine andere Lösung ermöglichen lassen.

Was die Neugestaltung des Rangierbahnhofs angel so soll statt des bisherigen unwirtschaftlichen Rangierve fahrens (Abstoßen der einzelnen Wagen) künftig hierfür d Ablaufberg oder „Eselsrücken“ angewendet werden. D Rangierbahnhof wird besondere Einfahrtgleise von den St tionen her haben. Dazu ist ein neuer Tunnel notwendi der unter dem Käferberg durchführen wird. Auch vom L ten her ist ein neuer Tunnel geplant, der sich an die ne Güterzuglinie anlehnt. Dieser Tunnel wird jedoch erst z letzt gebaut. Ferner sollen die einzelnen Teile des Bahnho durch Dienstgleise verbunden werden, eine Einrichtung, d seine Leistungsfähigkeit ganz bedeutend erhöht.

Der jetzige Güterbahnhof genügt vorderhand no den Ansprüchen. Dagegen muß der Lokomotivschuppen u das Doppelte vergrößert werden; er wird zwischen die beid Gleise nach Wiedikon verlegt. Mit diesem Bau, für den d Kredit bereits bewilligt ist, wird die Neuanlage begonn werden. F. R.

— **5-Pfennig-Tarif einer Schnellbahn.** Daß auf einer städ schen Schnellbahn ein Fahrpreis von einem halben Penn erhoben wird, was zwar nur 4 Pfennig ausmacht, aber eine 5-Pfennig-Tarif bei uns entsprechen würde, dürfte wohl einz dastehen. Die Untergrundbahn von Glasgow erhob bis v kurzem je nach der Entfernung drei Fahrpreise, einen halb Penny, einen Penny und anderthalben Penny. Im Dezemb vorigen Jahres ist allerdings dieser Tarif abgeschafft und seiner Stelle ein Einheitssatz von einem Penny ohne Rüc sicht auf die Entfernung eingeführt worden.

— **Rückkauf der Bahn Mustapha-Pascha-Dedeagatsch.** U term 26. März wurde aus Sofia gemeldet, daß nach dreitägig Verhandlung, in deren Verlauf Finanzminister Tontsche unter Zurückweisung der von gegnerischer Seite vorgebrac ten Kritik den Regierungsentwurf befürwortet hatte, d Sobranje den Vertrag betreffend den Rückkauf der Bahnlin Mustapha-Pascha-Dedeagatsch, der jüngst von der Finan kommission des Parlaments genehmigt worden war, endgült angenommen hat.

— **Eröffnung der schmalspurigen Militärbahnen in Bulg rien für den Zivilverkehr.** Mit der Gültigkeit vom 25. Mä 1917 traten auf folgenden schmalspurigen Militär-Eisenbah linien, infolge deren Eröffnung für den Zivil-Personen- u Güterverkehr, besondere Tarife in Kraft u. zw. auf den L nien: a) Radomir - Dupniza - Gorna Dschumaja - Lewunow Marnopole = 228 km (wird bis Strumiza weiter gebau b) General Schostow*) - Tetowo - Gostiwar = 63 km u c) Kaspitschan - Hirsowa - Seid Ali Faka = 64 km (wird b Silistria weiter gebaut), zusammen 355 km.

Alle diese Linien sind für den Zivil-Personen- und G päckverkehr eröffnet. Die Zivilreisenden müssen die milită polizeilichen Vorschriften erfüllt haben, um Fahrkarten f die Benutzung der Züge lösen zu können. Ein Unterschi in Wagenklassen besteht nicht. Das Handgepäck darf d Gewicht von 15 kg nicht überschreiten. Für den Zivilgüte verkehr ist vorläufig nur die Linie Radomir-Dupniz G. Dschumaja-Lewunowo (204 km) eröffnet.

Die Beförderung der Güter erfolgt unter Beachtung folge der wichtigeren allgemeinen Tarifbestimmungen: Zur B förderung werden nur Güter als Frachtgut zugelassen, we die Bewilligung des Chefs des Feldeisenbahnwesens — Tran portabteilung — hierzu erteilt wurde. Das Gewicht der Ladu für einen Wagen darf 5000 kg nicht überschreiten. D Transport- und Nebengebühren für die Beförderung von Z vilgütern und solcher für das „Öffentliche Fürsorge-Komite müssen auf der Absendestation voraus entrichtet werden. D Belastung von Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestatte Dem Absender ist nicht gestattet, im Wege der Absendestatic nachträgliche Verfügungen zu treffen. Die Eisenbahnve waltung übernimmt keinerlei Verantwortung für Verlu Gewichtsverminderung oder Beschädigung der Güter. B unrichtiger Angabe des Inhalts oder des Gewichtes einer Se dung im Frachtbrief ist ohne Rücksicht darauf, ob dies a sichtlich oder unabsichtlich erfolgte, wenn hierdurch die I teressen der Heeresmacht oder die der Staatswirtschaft ve letzt werden könnten, oder wenn den Polizei- bzw. Sanität verordnungen oder den Anordnungen des „Öffentlichen Fü sorgekomitees“ zuwider gehandelt würde, für jede solch Sendung bzw. Wagenladung eine Geldstrafe von 500 Lew einzuheben. Alle Berichtigungen, Änderungen und Ergä zungen des jeweilig gültigen Tarifes werden von der Gen raldirektion der Staatsbahnen und Häfen in der Staatszeitun (Derschawen westnik) verlautbart. Für die Güterbeförderun

*) Abzweigung von der Linie Üsküb - Mitrowitza, etw 4—5 km von Üsküb entfernt.

.f den schmalspurigen Militäreisenbahnen kommen nur zwei .terklassen in Betracht u. zw. Klasse I und II. Als in die asse II gehörig sind besonders Massengüter in der Güter-.te aufgeführt, wie z. B. Mehl, Getreide, Zuckerrüben, Kohle .d Baumaterialien. Die nicht in dieser Liste enthaltenen .iter fallen in die Klasse I, so z. B. Zucker, Papier, Leder, .as, Eisen- und Stahlwaren.

Es stellen sich nach dem Tarif die Frachtgebühren bei-.ielsweise von Radomir nach Dupniza, 60 km, für 100 kg, ., I auf 150 Stotinki, Kl. II auf 92 Stotinki, von Radomir .ch Rila, 90 km, für 100 kg, Kl. I auf 210 Stotinki, Kl. II .f 128 Stotinki, von Radomir nach G. Dschumaja, 105 km, .r 100 kg, Kl. I auf 240 Stotinki, Kl. II auf 146 Stotinki, .n Radomir nach Lewunowo, 204 km, für 100 kg, Kl. I auf .3 Stotinki, Kl. II auf 256 Stotinki.

— **Neue Eisenbahnlinien in Bulgarien.** Dem Ministerrate .urden die Pläne für den Bau von drei Waldbahnen zur .erprüfung und Genehmigung vorgelegt und zwar für die .älder im Kodscha - Balkan und Genim - Aga. Diese Wälder .ben einen sehr großen Holzreichtum, der bei regelrechter .usbeutung über 80.000 Raummeter Bauholz jährlich liefern .unte. Die drei Linien sollen sich in eine vereinigen, die .ch Varna führen wird. Den Bau wird die Waldzentral-.rwaltung ausführen.

— **Fürsorge für das Personal der bulgarischen Staatsbahnen.** .ßer der schon früher dem Personale der bulgarischen .aatsbahnen und allen andern bulgarischen Staatsangestell-.n genehmigten Teuerungszulage bis zu 15 % des regelmäßi-.n Gehaltes, erhalten die Eisenbahner ohne Unterschied ihres .nges, seit dem Dezember v. J. täglich im durchschnittlichen .erte von 1,86 Lewa Nahrungsmittel, wie Brot, Fleisch, .cker, Bohnen u. dergl. Außerdem wurde als Mobilmachungs-.lage, auf Antrag des Kriegsministeriums, dem Eisenbahn-.rsonale durch die Sobranje ein Fünftel des Gehaltes be-.lligt. Diese Zulage wird vom 10. September 1915, als erster .g der Mobilmachung, angefangen berechnet. Seit diesem .itpunkt bis zur Abrüstung des Heeres wird auch die Dienst-.t inbezug auf die Bemessung des Ruhegehaltes doppelt in .rechnung gebracht.

— **Die Murmanbahn und ihre großen Mängel.** Auf der .rmanbahn scheint es den Russen im Januar d. J. wirklich .glückt zu sein, den ersten durchgehenden Zug von . Endstation an der Kolabucht, Romanow, nach Peters-.rg abzulassen, wenigstens wurde dieses Ereignis in der .ntralen Presse und dem feindlichen Ausland als Eröffnung . Murmanbahn ausposaunt. Trotzdem ist es Tatsache, daß .ch bis heutigen Tages kein durchgehender Betrieb auf der .nannten Bahn stattfindet und somit der Zweck, dem von . wichtigsten Verkehrswegen abgeschnittenen Rußland vom .smeer her einen wirklich leistungsfähigen Zufuhrweg für .iegsmaterial zu schaffen, noch in keiner Weise erreicht .rden konnte. Die Herstellung der Murmanbahn innerhalb . Kriegsjahre — sie wurde bekanntlich erst nach Ausbruch . Krieges begonnen — bildet angesichts der riesigen Länge, .er 1000 km, mit nicht weniger als etwa 70 Eisenbahn-.icken, sicher eine bedeutende Leistung. Aber da es den .ssen lediglich darauf ankam, so schnell als möglich zu .nen, um noch für den Krieg einen neuen Ver-.hrsweg zu bekommen, sind die Bauten, wie man .hon seit langem weiß, von sehr vorläufiger Art. Dies geht .eder aus einer in „Nya Dagligt Allehanda" enthaltenen .hilderung eines Kenners der Sache hervor, der die Ar-.ten an Ort und Stelle verfolgt hat und über die Leistungs-.higkeit der Murmanbahn große Zweifel hegt. Dies aus .genden Gründen. Die Bahn ist eingleisig mit bisher .ßerst knappen Bahnhöfen, Gleisanordnungen und Ausbesse-.ngswerkstätten für die Betriebsmittel. Alles ist flüchtig .baut, von den Bahnhofsbaracken bis zu dem Bahnkörper. .ssische und amerikanische Ingenieure haben mit zusam-.ngerafften Haufen von Russen, Finnen, Letten und Kriegs-.fangenen ein Bahnkilometer nach dem anderen vorge-.eben. Tag und Nacht, Sommer und Winter rückte man den .hnkörper und den Schienenstrang über den gefrorenen .er ungefrorenen schwankenden Erdboden vorwärts. Das .gebnis zeigte sich auch in Form von unzähligen Senkungen . Bahnkörpers. So sank im Herbst 1916 der Bahnkörper .m Imandrasee auf der Kolahalbinsel auf einer Strecke von .m, und im Januar 1917 fiel der erste durchgehende Zug .manow-Petersburg wenige Kilometer südlich von Kanda-.s am Weißen Meer, wo der Bahnkörper nachgegeben hatte, . die Seite. Die Verkehrsschwierigkeiten, die der Mangel . Betriebsmitteln und ausgebildeten Beamten sowie das .ma in jenen Gegenden verursacht, mögen hier noch gar .ht einmal erwähnt sein. Aber trotzdem ist vorauszusehen, . der Verkehr der Murmanbahn schweren Abbruch erleiden wird, wenn die bevorstehende wärmere Zeit eintritt und der Erdboden aufzutauen beginnt. Dann müssen Rutschungen im Bahnkörper die unausbleibliche Folge sein.

Indessen auch Romanow, der Endpunkt, weist schwere Mängel auf. Das an der Westseite der Kolabucht belegene Alexandrowsk wurde auf Grund seiner ungünstigen Hafenverhältnisse, wozu noch militärische Erwägungen kamen, als Endpunkt aufgegeben. Romanow, das bisherige Fischerdorf Semenowa, 30 km südlich von Alexandrowsk am östlichen Strand der Kolabucht belegen, wird während der Kriegszeit durch die am Eingang der Bucht angelegten Befestigungen geschützt. Der Hafen hat solche Tiefe, daß Schiffe von 10 000 Tonnen einlaufen können, aber die Bewegungsfreiheit ist selbst für kleinere Dampfer knapp. Schließlich ist der Hafen — nicht eisfrei. Wie bekannt, ist fast die ganze Murmanküste das ganze Jahr hindurch für die Schiffahrt zugänglich, aber die Kolabucht friert nicht nur im innersten Teil zu, sondern sie ist jetzt auch oben bei Romanow zugefroren. Man sucht jetzt den Verkehr mit Hilfe von Eisbrechern zu ermöglichen, zu welchem Zweck dort im Januar ein in Holland angekaufter größerer Eisbrecher eintraf. Ein Schiffsverkehr, der mit Eisbrechern aufrechterhalten wird, ist jedoch stets von zweifelhaftem Wert. Jedenfalls ergibt sich aus dem gegenwärtigen Zustand der Murmanbahn, daß sie während des Krieges keine nennenswerte Rolle spielen kann. Nach dem Kriege kann sie nach einer Aussage des Oberingenieurs der Murmanbahn ein mächtiger Hebel zur Ausnutzung der Naturreichtümer von Nordrußland werden, aber zuvor müssen durchgreifende Umbauten der Bahn vorgenommen und die Hafenverhältnisse in befriedigender Weise geregelt werden. Vorläufig, besonders nach Eintritt der warmen Jahreszeit, dürfte Rußland wenig Freude an der Murmanbahn erleben, auf die man für Kriegszwecke so große Erwartungen gesetzt hatte.

— **Die Betriebsverhältnisse auf den russischen Eisenbahnen.** Nach Nachrichten, die auf Umwegen über die Verhältnisse auf den russischen Bahnen nach Westeuropa gelangten, sind die schweren Verkehrsstockungen verschieden begründet worden, so mit dem Mangel an Lokomotiven und Wagen, mit der Störung durch Fehlen des erforderlichen, geschulten Personals, mit der Überlastung der Bahnen mit Gütern, die der Beförderung harrten, namentlich auch mit dem Fehlen einer einheitlichen, strammen Leitung u. v. a. Manches hiervon wird gewiß mitgewirkt haben, um das traurige Bild, das man im allgemeinen von den russischen Eisenbahnverhältnissen gewinnt, als zutreffend erscheinen zu lassen, aber man würde, glaube ich, doch am Ziel vorbeischießen, wenn man die voraufgezählten Dinge als allein maßgebend ansehen wollte. Es werden allmählich auch andere Nachrichten bekannt, die ihrer Quelle nach wohl gewissen Glauben für sich in Anspruch nehmen können. Danach hat der Winter sehr früh eingesetzt, ist bald sehr hart, mit sehr viel Schnee und namentlich Schneestürmen, aufgetreten, die ja bekanntlich in Rußland der Schrecken der Bevölkerung sind, weil eine wirksame Sicherung gegen sie bisher noch nicht gefunden worden ist. Dazu trat eine außerordentlich niedrige Temperatur. Die Kälte soll entsetzlich gewesen sein. Noch gegen Ende Februar und im März hemmten diese Naturereignisse den Verkehr auf den Bahnen im Südostgebiete des Reiches, im Gebiete der Rjäsan-Uralsk- und Moskau-Kasan-Bahnen. Dazu bemerkt die „Torgowo-Prom. Gaseta", daß diese Verhältnisse sich auf den nördlichen Bahnen — also Tjumen-Perm-Petersburg, Archangelsk usw. —, den Bahnen in Sibirien und im östlichen China, selbst bis in die letzte Zeit nur unwesentlich gebessert haben. Übersieht man auf der Karte die großen Ländergebiete, die von den bezeichneten Bahnen berührt werden, und stellt sich dabei vor, daß auf ihnen jene geschilderten, schweren Hindernisse von Naturereignissen geschaffen worden sind, denen gegenüber menschliche Kraft nur sehr langsam sich durchsetzen kann, so kann man wohl begreifen, daß Moskau und Petersburg unter dem Mangel an Zufuhr von Lebensmitteln voraussichtlich schwer zu leiden gehabt haben werden. Damit ist aber natürlich ganz und gar nicht beabsichtigt, diese Verhältnisse als die alleinige Ursache den beobachteten Mißständen gegenüber verantwortlich machen zu wollen. Aber es ist durchaus notwendig für eine zutreffende Beurteilung der russischen Verhältnisse, auch diese Dinge nicht aus dem Auge zu verlieren. Daß Wagen fehlen, ist gewiß zutreffend. Als Beweis hierfür kann mitgeteilt werden, daß man dazu übergegangen ist, Privatpersonen gehörige Wagen, z. B. die Bierwagen, zu enteignen und sie zur Beförderung von Butter zur Verfügung zu stellen. Damit wäre allerdings eine Anzahl Wagen verfügbar gemacht, nur fehlte zeitweise die Möglichkeit, sie zu bewegen, weil Schneestürme die Bahnen stellenweise sperrten.

Wie ernst übrigens selbst im Ministerium der Verkehrsanstalten die Verhältnisse auf den Eisenbahnen auch für die

Zeit, wo die Wasserwege wieder zu Gebote stehen werden, beurteilt werden, kann man daraus entnehmen, daß noch am 1. März die umfassendsten Maßnahmen für eine möglichst glatte Güterbeförderung auf den Wasserwegen beschlossen wurden, „um mit allen Mitteln dem Eintritt der schweren Folgen, die die Stockungen im Eisenbahntransport nach sich ziehen müßten, entgegenzuarbeiten“. Also man fürchtet an maßgebendster Stelle, daß die verhängnisvollen Zustände, wie sie gegenwärtig zum nicht geringen Teil durch den harten Winter und die riesigen Schneemassen geschaffen worden sind, im Frühjahr und Sommer durch die Überlastung der Bahnen sich wiederholen könnten. m.

Fremde Erdteile.

== **Die Privatbahn Atschinsk-Minussinsk.** Etwa 25 Jahre sind vergangen, seit Rußland die Sibirische Bahn zu bauen begann, und etwa 20 Jahre, seitdem vom Ural her der Jenissei vom Schienenstrang erreicht worden war. Und dennoch ist es erst der allerneuesten Zeit vorbehalten geblieben, Zeuge davon zu sein, wie schöpferisch, technisch vollkommene Verkehrsmittel auf die Entwicklung des Landes auch in Sibirien sein können. Ja in Sibirien ist der Vorgang, von dem hier berichtet werden soll, noch viel krasser. Die Atschinsk-Minussinsk-Bahn gehört zu den ersten Privatunternehmungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Sibirien. Die Gesellschaft hatte sich ihren Baubedarf, namentlich auch an Schienen, rechtzeitig gesichert, und rechnete natürlich damit, die Lieferung aus den russischen Walzwerken zu erhalten. Der Krieg machte hier aber einen dicken Strich durch die Rechnung, denn alle Werke, so berichtet die „Torgowo-Prom. Gaseta“, mußten angestrengt und mit Aufbietung ihrer ganzen Leistungsfähigkeit sich in den Dienst der Verteidigung des Landes stellen. Alles, was nur irgend an Schienen gewalzt werden konnte, beschlagnahmte die Heeresverwaltung, um neue Bahnen im Rücken der Armee schleunigst herzustelle Die Folge hiervon war natürlich, daß der private Bedarf gän lich zurücktreten mußte. Das brachte die Atschinsk (Statio der Sibirischen Bahn)-Minussink (Stadt am Jenissei)-Eise bahn-Gesellschaft in eine schlimme Lage. Der Bahnkörp die Stationsanlagen, die Brücken und sämtliche Baulichkeit waren sicher zum festgesetzten Zeitpunkt fertig, nur fehlt Schienen, die waren aber nirgends in Rußland zu erlange Unter diesen Verhältnissen wurde auf die an Ort und Stel vorhandenen, reichen Eisenerz- und Steinkohlenlager zurüc gegriffen. Bisher versorgten sie eine kleine Fabrikanlag die die Umgegend mit Gußeisengegenständen versorgte un wie unsere Quelle angibt, die Bedeutung einer größeren Hau industrie besaß. Die Not der Zeit, die der Krieg bis in d Einöden Sibiriens getragen hat, bewirkte es, daß schleunig alle Kräfte angesetzt wurden, um hier, wo schon lange al Vorbedingungen für eine größere Industrie vorhanden ware ein modernes Schienenwalzwerk zu schaffen. Die Eisenbah Gesellschaft ihrerseits baute eine Zweigbahn zum Walzwer die Betriebe zur Gewinnung des Eisens und der Steinkohle wurden erheblich vergrößert und so gelang es, wenn auch m großer Verspätung — es scheint um ein Jahr —, die Bahn na Minussinsk in Betrieb zu setzen. Dieser Vorgang hat in de Gebiete Schule gemacht, denn schon ist im Nachbarbereic dieses ersten, größeren Werkes — Fabrik von Akaban — ei zweite Fabrik entstanden, um gleichfalls die reichen, do lagernden Eisenerze zu verarbeiten. So werden die in Sibiri zurzeit im Bau begriffenen Privateisenbahnen sich den nächst aus dem Lande selbst mit dem nötigen Schienen- un Kleineisenzeug versorgen können. Die schlummernde Schätze werden so mit Hilfe der Eisenbahnen allmählich g hoben. Es ist das ja wohl nur der Anfang, denn gerade d hier in Frage kommende, ausgedehnte Kreis von Minussin birgt sehr große Mengen nicht nur an Eisenerz und Stei kohlen, sondern auch an Kupfer, Silber und Gold. Der Ba der Eisenbahn hat Leben hierher getragen. m.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 2. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,33 km lange Strecke Usseln-Willingen der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Am 15. April d. J. ist der an der Bahnstrecke Mommenheim-Saargemünd zwischen den Stationen Saareinsmingen und Saargemünd neu errichtete Haltepunkt Remelfingen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Juni d. J. wird der zwischen den Bahnhöfen Groß Rischow und Pyritz an der Bahnstrecke Stargard (Pom.)-Pyritz gelegene Bahnhof 4. Kl. Zuckerfabrik b. Pyritz geschlossen werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der an der Bahnstrecke Weidenau-Dillenburg gelegene Bahnhof 4. Kl. Rudersdorf hat die Bezeichnung Rudersdorf (Kr. Siegen) erhalten; ferner erhält vom 1. Mai d. J. ab der an der Bahnstrecke Altena (Westf.)-Betzdorf (Sieg) gelegene Bahnhof 3. Kl. Meggen die Bezeichnung Meggen (Westf.)

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 64 — Lokaleisenbah Debreczen-Nyirbátor — ist neu herausgegeben wo den.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e lassen worden:

Nr. I. 29 vom 13. März d. J. an die deutschen Vereinsve waltungen, betreffend den Zahlungsverkehr der Eisenbah verwaltungen mit dem Auslande (abgesandt am 17. Mä d. J.)

Nr. I 33 vom 20. März d. Js. 1. an die am Vereinsreiseve kehr selbständig beteiligten Verwaltungen, 2. an die zur Pr fung der Entwürfe von Fahrscheinverzeichnissen berufen Stellen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend d Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 27. März d. Js.).

Nr. VI 9 vom 14. März d. Js. an sämtliche am Überei kommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Te graphenlinien des Vereins beteiligten Vereinsverwaltunge betreffend den II. Nachtrag zum Diensttelegrammüberei kommen (abgesandt am 26. März d. Js.).

Nr. VI 12 vom 22. März d. J. an sämtliche Vereinsverwa tungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwage parkverzeichnissen (abgesandt am 31. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Mit Bezug auf V. W. Ü. § 11, Abs. 4, wird mitgeteilt, daß Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Kopenhagen Freihafen - Malmö, Helsingör-Helsingborg, Korsör-Nyborg, Glyngöre-Nykjöbing Mors und Oddesund Süd-Oddesund Nord (vergl. Bekanntmachung in Nr. 12 (Zahl 271) jetzt wieder regelmäßig erfolgt.

Kopenhagen, den 12. April 1917. (549)

Generaldirektion der dänischen Staatsbahnen.

2. Umbenennung eines Amtes.

Das zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken g hörende, bisher mit „Karthaus“ bezeic nete Eisenbahn-Werkstättenamt erhä vom 1. April d. J. ab die Bezeichnun „Eisenbahn-Werkstättenamt Conz“.

Saarbrücken, den 7. April 1917. (54

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

nnen-Tarif der Brohltal-Eisenbahn, il II. — Gemeinsames Heft für den echselverkehr Deutscher Eisenbahnen tereinander, Teil II. — Staats- und ivatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft Teilheft C 1. — Norddeutsch-Niederdischer Verbandsgüterverkehr, Teil gemeinsames Heft. — Deutsch-Dänier Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1.
Iit Wirkung vom 25. Juni d. Js. wer- für die in Brohl Umladebahnhof orderliche Umladung aus den Vollirwagen in die Schmalspurwagen er umgekehrt bei Eil- und Frachtckgut an Stelle der bisherigen folide Umladegebühren erhoben:
für je 100 kg 0,10 ℳ,
für die Frachtbriefsendung bis 50 kg mindestens 0,10 ℳ,
für die Frachtbriefsendung von mehr als 50 kg mindestens 0,15 ℳ,
für die Frachtbriefsendung höchstens 2,00 ℳ.
Cöln, im April 1917. (550)
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

---

aats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2a.
Iit Gültigkeit vom 20. April 1917 rd die Station Wrexen in den Ausnmetarif 1c für Rundhölzer, zu Grubzwecken des Bergbaues bestimmte, Sammellagerstation aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben beteiligten Dienststellen Auskunft.
Cassel, den 13. April 1917. (548)
Königliche Eisenbahndirektion.

Solange die Leistungsfähigkeit der ischlagstellen Cosel Hafen und peln Hafen sowie der Oderwasseraße nicht voll ausgenützt ist, werden n 23. d. M. ab Kohlen aus Oberschlen zum Umschlag in Pöpelwitz (Umlag) und Breslau Stadthafen bis auf iteres mit einigen bei den beteilig- Umschlagstellen zu erfahrenden snahmen nicht mehr angenommen.
Breslau, im April 1917. (547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1110, 1111 und 1115. derschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1, 2 und 3.
Um die im militärischen Interesse otene Entlastung der Eisenbahn ch verstärkte Heranziehung der sserstraßen zu fördern, werden mit ltigkeit vom 20. April 1917 Genehmigung der Landesaufsichtsörde nach Zustimmung des Reichsenbahnamts die Frachtsätze
a) in den Tarifen 1110 und 1111 nach sämtlichen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Danzig, Königsberg und Stettin,
b) im Tarif 1115 nach den in den Abteilungen B und C genannten Stationen und nach den in Abteilung A genannten Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn
die Verwendung im Inlande gebun-. Bei Aufgabe von für den Inlandsbrauch bestimmten Kohlen (einließlich Koks und Briketts) müssen h den unter a) und b) genannten ionen die Frachtbriefe den Vermerk r Verwendung im Inlande“ tragen. lt dieser Vermerk, so wird die cht
zu a) wie auf Seite 4 der genannten Tarifhefte unter „Abteilung A. Frachtberechnung“ angegeben,
zu b) nach den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn, der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) berechnet. Im Verkehr nach den Stationen der übrigen Bahnen, die den Rohstofftarif nicht angenommen haben, tritt Abfertigung zu den Sätzen des Rohstofftarifs nach der preußischen Übergangsstation ein.
Breslau, den 13. April 1917. (546)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1915.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 ab ist die Station Willomitz der k. k. österr. Staatsbahnen auf Seite 5 des Tarifes mit dem Anstoßbetrag von 312 an Dallwitz nachzutragen.
München, den 10. April 1917. (537)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gapel der Brandenburgischen Städtebahn für Sendungen der angeschlossenen Werke in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.
Breslau, den 7. April 1917. (534)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
1. Mit sofortiger Wirksamkeit ist bei der Station Unterweißenbrunn die Dienstbeschränkung zu ändern in „[OR, St bed, FW]“.
2. Ferner sind im Verzeichnis der zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke (Seite 28/31 des Tarifs) Änderungen eingetreten.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 11. April 1917. (536)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1, 2, gültig vom 1. September 1913 und Heft 3, gültig vom 1. März 1914.
Um die im militärischen Interesse gebotene Entlastung der Eisenbahn durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen zu fördern, werden mit Gültigkeit vom 20. April 1917 mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes die Frachtsätze
a) in den Tarifheften 1 und 2 nach sämtlichen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Danzig, Königsberg (Pr.) und Stettin,
b) im Tarifheft 3 nach den in Abteilung B und C genannten Stationen und nach den in Abteilung A genannten Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn
an die Verwendung im Inlande gebunden.
Bei Aufgabe von für den Inlandsverbrauch bestimmten Kohlen usw. (einschließlich Koks und Briketts) müssen nach den unter a) und b) genannten Stationen die Fracthbriefe den Vermerk „zur Verwendung im Inlande“ tragen. Fehlt dieser Vermerk, so wird die Fracht
zu a) wie auf den Seiten 11 und 9 der Tarifhefte 1 und 2 unter „Abteilung A. Frachtberechnung“ angegeben,
zu b) nach den Frachtsätzen der Abteilung A und nach Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) nach Rothenstein (Ostpr.) berechnet.
Kattowitz, den 11. April 1917. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Mai 1917 treten zum Teil II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs folgende Nachträge in Kraft:
Nachtrag 4 zum Gemeinsamen Heft,
Nachtrag 9 zu Heft 1,
Nachtrag 9 zu Heft 2,
Nachtrag 9 zu Heft 3,
Nachtrag 11 zu Heft 4,
Nachtrag 11 zu Heft 5,
Nachtrag 11 zu Heft 6,
Nachtrag 3 zu Heft 7,
Nachtrag 5 zu Heft 8,
Nachtrag 4 zu Heft 9,
Nachtrag 10 zu Heft E 3 (ehemaliger rheinisch-westfälisch-niederländischer Gütertarif).
Durch die Nachträge wird eine Reihe von deutschen und niederländischen Stationen in den direkten Verkehr einbezogen. Ferner werden für Aalsmeer und teilweise auch für Hoofddorp, Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie für die Stationen der Nordbrabant-deutschen Bahn neue, durchweg niedrigere Frachtsätze eingeführt.
Soweit im übrigen in einzelnen Fällen Tariferhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Juli 1917 ab.
Ferner ist im Tarifheft E 1 nachzutragen:
Auf Seite 3. Dordrecht (Zeehaventerrein). Neben der Fracht für Dordrecht wird ein Zuschlag von 17 ₰ für 1000 kg, mindestens jedoch 1,70 ℳ für jeden Wagen, erhoben..
Auf Seite 12—19. Bei Dordrecht transit und Dordrecht loko: Dordrecht (Zeehaventerrein)††) mit der Anmerkung am Fuße der Seite:
††) Wegen des Frachtzuschlags für Dordrecht (Zeehaventerrein) siehe Vorbemerkungen Seite 3.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 12. April 1917. (538)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1—4.
Nachstehende Druckfehlerberichtigungen sind vorzunehmen:
a) Im Heft 1.
Auf Seite 25 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 62 nach Gaunersdorf von 1384 auf 1284,
auf Seite 51 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 28 nach Raitz von 1464 auf 1164,
auf Seite 51 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 20 nach Rittberg von 1234 auf 1134,
auf Seite 13 des Nachtrags I ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 57a nach Kunowitz-Loucka von 884 auf 844,

auf Seite 16 des Nachtrags VI ist der ab 1. Februar 1917 gültige Frachtsatz 1239 auf **1339** zu berichtigen.

b) Im Heft 2.

Auf Seite 20 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 15 nach Gmünd Staatsbahnhof von 1159 auf **1459**,

auf Seite 21 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 19 Gilgenberg von 1279 auf **1679**,

auf Seite 54 des Tarifs ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 40 Zliv von 4549 auf **1549**,

auf Seite 9 des Nachtrags I ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 64 nach Teplitz-Schönau von 1369 auf **1639**,

auf Seite 10 des Nachtrags V ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 54 nach Kolin Lokalbahn von 1796 auf **1696**,

auf Seite 18 des Nachtrags V ist der ab 1. Februar 1917 gültige Frachtsatz 1239 auf **1339** zu berichtigen.

c) Im Heft 3.

Auf Seite 36 des Nachtrags VI ist der ab 1. Februar 1917 gültige Frachtsatz 1239 auf **1339** zu berichtigen.

Auf Seite 29 des Nachtrags VI ist unter „2. Zu ermittelnde Frachtsätze" der Wortlaut der Beispiele 1 und 2 wie folgt richtig zu stellen:

1. Es ist die Fracht für 10 000 kg Steinkohlen von lfd. Nr. 27 der Versandstationen oder Gruben (Brandenburggrube) nach Bad Hall zu berechnen.

Bisheriger Frachtsatz laut Nachtrag III Seite 12=1752h, ab 1. Februar 1917 gültiger Frachtsatz laut Spalte 2, Seite 41 des vorliegenden Nachtrags 2282 h,

2. Es ist die Fracht für 10 000 kg Steinkohlen von lfd. Nr. 11a der Versandstationen oder Gruben (Gleiwitzer Steinkohlengrube) nach Bad Hall zu berechnen.

Bisheriger Frachtsatz laut Seite 6 des Nachtrags IV = 29 + 1726 (Frachtsatz von Gleiwitz [lfd. Nr. 11 der Versandstationen] nach Bad Hall) 1755 h, ab 1. Februar 1917 gültiger Frachtsatz laut Spalte 2, Seite 41 des vorliegenden Nachtrags 2285 h.

d) Im Heft 4.

Auf Seite 24 des Nachtrags V ist der ab 1. Februar 1917 gültige Frachtsatz 1239 auf **1339** zu berichtigen.

Kattowitz, den 10. April 1917. (541)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1917 werden die Ausnahmetarife 6c für Steinkohlen usw., 6f für Steinkohlenbriketts und 6k für Steinkohlenbriketts, soweit sie niedrigere Frachtsätze als die des Rohstofftarifs gewähren, an die Verwendung im Inlande zur Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen und an die Abfuhr mit Landfuhrwerk, Kleinbahnen oder zu Schiff nach inländischen Verbrauchsplätzen gebunden. Näheres siehe den nächsten Tarif-Anzeiger. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 11. April 1917. (543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.

Um die im militärischen Interesse gebotene Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen möglichst zu fördern, werden auf dringenden Wunsch der Heeresverwaltung mit Gültigkeit vom 20. April 1917 alle Frachtermäßigungen für Kohlen (einschließlich Koks und Briketts) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, soweit sie die Frachtsätze des Rohstofftarifs auf den preußischen Staatsbahnstrecken unterschreiten, beseitigt.

Demgemäß werden die in Abteilung A des Tarifs für Empfangsstationen des Direktionsbezirks Münster und der Oldenburgischen Staatsbahn vorgesehenen Stationsfrachtsätze nur gewährt, wenn der Verbrauch der Kohlen usw. im Inlande nachgewiesen wird. Die in Abteilung A für Emden, Emden Außenhafen, Leer (Ostfriesland) und Papenburg (Ems) unter C aufgeführten Stationsfrachtsätze gelten nur noch für Sendungen zu Heizzwecken des See- und Flußschiffahrtbetriebes.

Die Frachtsätze der Abteilung B werden allgemein nur angewendet, wenn der Verbrauch der Kohlen usw. im Inlande nachgewiesen wird.

Die für Altona Kai, Blexen, Brake (Oldenburg), Bremen Hbf. und Zollausschluß, Bremen Neustadt Gbf., Bremerhaven Freihaf., Inlandshaf. und Zollinl., Brunsbüttelkoog, Cuxhaven, Einswarden, Elsfleth, Geestemünde West, Geestemünde Fischereihaf. und Freihaf., Grohn-Vegesack, Hammersbeck, Hemelingen, Nordenham, Nordenham Fischereihaf., Oldenburg (Großh.), Sande, Varelerhafen und Wilhelmshafen unter b aufgeführten Frachtsätze gelten vom genannten Zeitpunkt ab nur noch für Sendungen, die zu Heizzwecken des See- oder Flußschiffahrtbetriebes bestimmt sind. Die für Koks zur Verschiffung seewärts nach den Stationen Kiel und Lübeck unter a vorgesehenen Frachtsätze treten am 19. April 1917 außer Kraft. Für Kohlen usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern kommen mithin vom 20. April 1917 ab sowohl bei Einzel- als auch bei 45 t-Sendungen dieFrachtsätze des Rohstofftarifs, für Ausfuhrsendungen nach Lübeck die Sätze der Abteilung A des Tarifs zur Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 13. April 1917. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Die mit Nachtrag 2 vom 15. März 1917 eingeführten Frachtsätze für Expreßgut treten erst am 15. Juni 1917 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt ist mit einem Frachtsatz von 1 ₰ für 10 kg und 1 km zu rechnen.

Butzbach, den 4. April 1917. (535)
Butzbach-Licher Eisenbahn.
Der Vorstand.

---

4. Generalversammlung.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eise bahn-Gesellschaft zu der am Mont den 30. April 1917, um 12 Uhr mitta im gesellschaftlichen Bureau (VI. G treidemarkt 1) stattfindenden

61. (ordentlichen) Genera Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhan lung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates üb die Geschäftsführung im Jah 1916.
2. Bericht des Revisions-Ausschuss über den Rechnungsabschluß p 1916.
3. Antrag des Verwaltungsrates üb die Verwendung des Reinerträgn ses.
4. Wahl des Revisions-Ausschusse
5. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche d Generalversammlung beiwohnen od ihr Stimmrecht nach Maßgabe der St tuten ausüben wollen, haben ihre A tien bis inkl. 21. April 1917 in Wi bei der k. k. priv. Österreichisch Länderbank; in Prag bei der Filia dieser Bank; in Graz bei der Wechs stube der Steiermärkischen Eskompt bank und der Filiale der k. k. pri Österreichischen Länderbank; in Be lin bei der Berliner Handels-Gese schaft, der Deutschen Bank, der Nati nalbank für Deutschland und der Ba für Handel und Industrie; in Frankfu a. M. bei der Deutschen Vereinsba und der Deutschen Effekten- u Wechsel-Bank; in Stuttgart bei d Württembergischen Vereinsbank mitte doppelt auszufertigender Verzeichnis (wozu Formulare bei den genannt Kassen unentgeltlich verabfolgt we den) zu erlegen und erhalten mit d Empfangsbestätigung hierüber die L gitimationskarte zur General-Versam lung.

Im Vertretungsfalle müssen die a der Rückseite der Legitimationskart vorgedruckten Vollmachten eigenhänd unterfertigt werden.

Wien, am 30. März 1917. (53
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien

Die in den Werkstättenmagazin Posen, Frankfurt a. O., Guben und Gl gau angesammelten alten Werkstatt materialien, darunter Kesselmateri Kopfstücke, Schmelztiegelscherben, ve branntes Gußeisen aus Retorten, Stab schrott, Blechabfälle sowie Schapir graphenrollen und Platten sollen a 10. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, öffen lich verkauft werden. Angebote si postfrei, versiegelt und mit der Au schrift: „Angebot auf Ankauf alt Werkstattsmaterialien" an die Köni liche Eisenbahndirektion Posen, Luise straße 10, bis zum Eröffnungsterm einzusenden. Angebotsunterlagen kö nen daselbst im Zentralbureau, Zimm 54 eingesehen oder gegen Einsendun von 0.50 ℳ in bar, ohne Bestellgeld, s weit der Vorrat reicht, von dort bezoge werden. Zuschlagsfrist 3 Woche Frist der Vertragserfüllung 2 Monat

Posen, im April 1917. (54
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 31. 21. April 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Haftung der Eisenbahnen bei Verlust von Gepäck oder Frachtgut im Verkehr mit den besetzten Gebieten.

In der „Juristischen Wochenschrift" vom 15. Januar 1917, . Jahrgang, findet sich ein Aufsatz des Amtsrichters . Schiemann, welcher die Haftung der Eisenbahn bei r Annahme von Gepäck und Frachtgütern nach dem besetz- n Gebiet behandelt. Die hier vertretene Auffassung ist eines Erachtens unzutreffend und geeignet, Verwirrung in e Kreise des verkehrtreibenden Publikums zu bringen. Vor- ssichtlich wird der Aufsatz vielfach zu unberechtigten Re- amationen aus dem Gepäck- und dem Frachtverkehr mit dem setzten Gebiet führen.

In dem Aufsatz heißt es zunächst, daß auf den Beför- rungsvertrag in seiner Gesamtheit die Vorschriften des irgerlichen Gesetzbuches Anwendung finden, und daß es m mutmaßlichen Willen aller Beteiligten entspricht, daß h dieser Vertrag nach deutschem Recht bestimmt und nicht wa von der Grenze an nach russischem Recht. Durch die nahme des Gutes zur Beförderung nach einer Auslands- ation, heißt es weiter, wird die Inlandsbahn verpflichtet, eses bis zu der ausländischen Bestimmungsstation zu haffen. Diese Rechtsauffassung geht meines Erachtens hl.

Richtig ist, daß die Eisenbahnverkehrsordnung nur auf in- ndische Bahnen Anwendung findet und daher nur bis zur utschen Grenze gilt und daß das Internationale Überein- mmen über den Eisenbahnfrachtverkehr infolge des Krie- s bezüglich der feindlichen Staaten außer Kraft gesetzt t. Ferner wird vorausgeschickt, daß in den besetzten Ge- eten die von der Militäreisenbahn für den Privatgüter- d Privattierverkehr herausgegebenen Beförderungsbedin- ngen und Tarifbestimmungen gelten, und daß nach diesen e Haftung der Militärbahn für den Verlust von Gepäck ler Frachtgut ausgeschlossen ist. Hiernach kommt für ein echtsgeschäft, das von der Inlandsbahn auf die Strecke des setzten Gebiets hinübergreift, auf deutschem Gebiet bis r Grenze innerdeutsches Recht und von da ab das besondere echt der Militäreisenbahn zur Anwendung.

Der Verfasser nimmt nun in seinem Beispiel an, daß sich r gesamte von der preußischen Bahn abgeschlossene Be- rderungsvertrag bis zur Zielstation im besetzten Gebiet dem Parteiwillen entsprechend nach deutschem Recht beurteilt. Wie sollte wohl die preußische Eisenbahnverwaltung dazu kommen, freiwillig eine Verpflichtung übernehmen zu wollen, die sie gar nicht erfüllen kann, da ihr jeder Einfluß auf die Beförderung im besetzten Gebiet entzogen ist. Die Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau hat in ihren Tarif als ersten Paragraphen die Bestimmung aufgenommen: „Eine Pflicht zur Beförderung besteht nicht." Sie behält sich also jederzeit das Recht vor, die Beförderung von Privatgut auf ihren Strecken abzulehnen. Der Übernahme einer Verpflichtung seitens der deutschen Bahn, das Gut bis zur Zielstation im besetzten Gebiet zu schaffen, würde überdies keinerlei Gegenleistung gegenüberstehen.

Der mit der deutschen Versandverwaltung abgeschlossene Vertrag kann sonach sinngemäß nur dahin ausgelegt werden, daß die deutsche Versandbahn nur gehalten ist, das Gut auf einer geeigneten Grenzstation zur Weiterbeförderung nach der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation der anschließenden Militärbahn zu übergeben. Die von dem Verfasser angezogene Ansicht eines Berliner Landgerichts, das den Vertrag, der an sich bis zur Zielstation des besetzten Auslandes lautet, in einen Frachtvertrag bis zur Grenze, einen Speditionsvertrag an derselben und einen neuen Frachtvertrag mit der Auslandsbahn für die Auslandstrecke zerlegt, dürfte hiernach zutreffend sein. Der Beförderungsvertrag, den die deutsche Bahn mit dem Versender abschließt, enthält also die bei Lage der Sache selbstverständliche stillschweigende Vereinbarung, daß die deutsche Bahn ihrer Transportverpflichtung genügt hat, wenn sie nachweislich das Gut richtig, d. h. vollzählig und unbeschädigt der Militärbahn zur Weiterbeförderung bis zu der genannten Zielstation an der Grenze übergeben hat. Eine derartige Auslegung entspricht auch durchaus der Verkehrsauffassung, da ja nach obigen Ausführungen der Gegenstand des Beförderungsvertrages, soweit die Inlandsbahn in Frage kommt, nur dahin geht und gehen kann, das Gut bis zur Grenze zu schaffen. Eines ausdrücklichen Ausschlusses der Haftung für Verlust des Gutes im besetzten Ausland in dem Beförderungsvertrag, wie es der Verfasser für zulässig erachtet, bedarf es hier-

nach nicht. Im Gegenteil, wenn eine solche weitgehende Haftung von der preußischen Staatsbahn übernommen werden und sie sich der Militärbahn nur als Erfüllungsgehilfe bedienen wollte, würde dies im Beförderungspapier besonders zum Ausdruck gebracht werden müssen.

Folgerichtig entspricht es also dem mutmaßlichen Willen der Parteien, daß für den Vertrag die Eisenbahnverkehrsordnung und das innerdeutsche Recht nur bis zur Grenze Anwendung findet und für die Weiterbeförderung bis zur Zielstation die besonderen von der Militäreisenbahn herausgegebenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen gelten. Daß im besetzten Ausland nicht russisches Recht angewendet wird, ist selbstverständlich. Welches Recht sollte wohl nach Ansicht des Verfassers zur Anwendung kommen, wenn ein Gut von dem besetzten Gebiete nach Deutschland laufen soll? Auch in solchem Falle kommen zunächst die Bestimmungen, die für den Privatgüterverkel des besetzten Auslandes gelten, bis zur Grenze zur Anwe dung, und von da ab wird der Transport nach innerdeutsche Recht beurteilt.

Der Ansicht des Verfassers, daß eine derartige Auslegur des Vertrages mit dem Inhalt des durchgehenden Gepäc scheines bzw. Frachtbriefes nicht in Einklang zu bringe wäre, kann ich nicht zustimmen. Das durchgehende Tran portpapier ändert an der Rechtslage nichts. Es hat ledigli den Zweck, den Transport zu beschleunigen und dem Inte essenten die ihm durch die Inanspruchnahme von Mittel personen an der Grenze erwachsenden Kosten und Umstän lichkeiten zu ersparen. Keineswegs hat die Eisenbahnve waltung dadurch, daß sie ein solches durchgehendes Papi zugelassen hat, ihre Haftung erweitern wollen.

Paetzolt, Regierungsrat, Posen.

Ein Vorschlag zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Bekanntlich hat man die Verkehrstreibenden durch Frachtermäßigungen angereizt, größere Mengen von Gut mit gleichem Ziel gleichzeitig aufzuliefern. Es ist klar, daß die hierdurch bewirkte *zeitliche* Zusammenfassung von gleichgerichteten Einzelsendungen in der Folge die *räumliche* Vereinigung zu Durchgangs- und Ferngüterzügen und damit den Wagenumlauf wesentlich zu fördern vermag. Der Erfolg dieser rein tarifarischen Maßnahme konnte aber nur ein beschränkter sein, da sie sich jeweils nur auf den einzelnen Verfrachter und nur auf denjenigen erstreckt, der entsprechende Gütermengen zur Verfügung hat.

Es liegt nun die Frage nahe, ob es nicht möglich ist, die zeitliche Zusammenlegung gleichgerichteter Wagenladungssendungen auf eine größere Zahl von Verfrachtern innerhalb eines gewissen Gebietes auszudehnen. Augenblicklich ist der Zustand der, daß jeder Verkehrstreibende sein Gut versendet, wann es *ihm* paßt. Er verlangt und erhält normalerweise jederzeit die angeforderten Wagen. Die Eisenbahnverwaltung prüft weder bei Eingang der Bestellung, noch bei der Zuweisung der Wagen die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Beförderung. Diese erfolgt gleichsam zwangsläufig im Rahmen eines in jahrelanger Arbeit sorgsam entwickelten, einem Durchschnittsbedürfnis entsprechenden Systems, das auf Fahrplan, Leitungs- und Beförderungsvorschriften fast starr aufgebaut ist, und ständig weiter ausgestaltet wird. Dem Verfrachter kommt es aber in vielen Fällen gar nicht darauf an, sein Gut an einem bestimmten Tage zu versenden; er wird häufig eine Zeitlang warten können, bis die Eisenbahnverwaltung über eine besonders günstige Beförderungsgelegenheit verfügt, oder sie unter Umständen für einen Kreis von Verfrachtern eigens schafft. Die Verkehrstreibenden werden sich sogar einer Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit nach dieser Richtung hin gerne unterwerfen, wenn ihnen dafür eine Tarifvergünstigung zugestanden wird.

Aus dieser Überlegung folgt, daß die oben gestellte Frage bejaht werden kann, wenn es gelingt, in unser bestehendes Verkehrssystem eine neue Art von Sammelverkehr einzugliedern, die durch folgendes gekennzeichnet ist: a) Der Versender meldet seine Fracht durch die Wagenbestellung nach Menge und Ziel gleichsam nur an und begibt sich seines Anspruches auf sofortige Beförderung, soweit er zurzeit besteht. b) Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die leeren Wag erst dann zuzuweisen, wenn Zahl und Ziel der aus eine Verkehrsgebiete vorliegenden Bestellungen die Möglichke zur beschleunigten Bildung geschlossener Wagengrupp oder ganzer Züge nach einer Richtung bieten.

Naturgemäß muß die Frist, innerhalb deren derarti „Sammelbestellungen" spätestens auszuführen sind, in ein beiden Teilen gerecht werdenden Weise festgelegt werde Viele Verkehrstreibende werden ferner in der Lage sein, d Bestimmungsorte einer Anzahl der bei ihnen aufkommend Sendungen für einen gewissen Zeitraum im voraus anz geben, und dadurch die Erreichung des gesteckten Zieles e leichtern. Ebenso läßt sich unter Umständen eine Mitwirku der großen Industrieverbände durch entsprechende Verteilu der Lieferungsaufträge an die Mitglieder ermöglichen. D ganze Vorgang ähnelt sehr demjenigen bei Bildung v Stückgutwagen. Bei diesen werden die Güter selbst, bei de neu zu entwickelnden Verfahren jedoch die Wagenbestellung gesammelt und gesichtet. Die Abrichtung von Stückgutwag erfolgt ferner nur von einem Versandbahnhofe aus, währe für die Annahme von Sammelbestellungen ein ganzes Ve kehrsgebiet in Betracht kommen kann.

Wo und in welchem Umfange die Anwendung des Ve fahrens möglich sein, wieweit sich seine Wirkung erstreck wird, und inwiefern es insbesondere zur Verminderung d Leerläufe herangezogen werden kann, vermag nur eine g naue Untersuchung der Verkehrsbeziehungen zu ergebe Ebenso kann nur durch eingehende Berechnungen festgeste werden, ob, in welcher Form und welcher Höhe eine Tar ermäßigung möglich und zweckdienlich ist.

Die Bedenken, welche entgegenstehen, sind nicht zu unte schätzen. Die notwendige Änderung oder Ergänzung s langer Zeit eingelebter wichtiger Bestimmungen der Ve kehrsordnung, die Stellungnahme der Verkehrstreibenden, d geschäftsmäßige Durchführung, die Anpassung des Betrieb usw. werden zweifellos große Schwierigkeiten bereiten. Dur das Verfahren könnte jedoch das Verschiebegeschäft dera verbilligt und beschleunigt, sowie das Stillager der Wag auf den Bahnhöfen so abgekürzt werden, daß voraussichtli die eintretenden Vorteile die Schwierigkeiten der Anwe dung reichlich aufwiegen werden.

Falk, Regierungsbaumeister, z. Z. Brüss

Betriebs- und Verkehrslage auf den deutschen Bahnen.

Wir entnehmen hierüber der „Nordd. Allg. Ztg." folgendes: Recht interessant und — um das Ergebnis von vornherein vorwegzunehmen — für die Beurteilung der inneren Stärke des deutschen Wirtschaftslebens überaus beruhigend stellt sich die Prüfung der Frage dar, wie sich zurzeit bei einer Kriegsdauer von nahezu drei Jahren das wirtschaftliche Leb innerhalb Deutschlands gestaltet hat. Zweifellos sind durch den Krieg viele wirtschaftliche Existenzen übera geschädigt und teilweise sogar zugrunde gerichtet word Aber demgegenüber zeigt sich auf der anderen Seite, w

rch seine bewundernswerte Anpassung an die durch den rieg geschaffenen neuen Bedingungen das deutsche Wirthaftsleben in seiner Gesamtheit gegenüber anfänglichen ockungen einen derartigen Aufschwung genommen hat, daß e Ergebnisse von Jahr zu Jahr günstiger wurden und zuzt denen der letzten Jahre des Friedensverkehrs nicht nur cht nachstehen, sondern sie zum Teil sogar noch übergelt haben. Das zeigen die gegenwärtig bekannt werdenn überaus günstigen Jahresabschlüsse der großen, die Instrie und den Handel beherrschenden Unternehmungen; auch an der Hand der Erträgnisse der deutschen Eisenhnen nachzuweisen, ist der Zweck der nachstehenden Ausihrungen.

Ganz gewiß war angesichts der großen Verkehrsschwierigiten und Verkehrseinschränkungen, die in den letzten Moten auf den deutschen Bahnen aufgetreten sind und die in r Öffentlichkeit, Parlament und Presse, eine so lebhafte örterung gefunden haben, die Besorgnis nicht ohne weires von der Hand zu weisen, ob nicht durch diese Störungen s wirtschaftliche Leben Deutschlands ernstlich gefährdet erden könnte. Aber eine nähere Prüfung der Verhältnisse gibt, daß es sich hier zwar um recht ernst zu nehmende, er doch nur vorübergehende und keineswegs unüberwindhe Schwierigkeiten handelt. Bekannt ist, wie der eben Ende gehende Winter mit seinem langen strengen Frost d den starken Schneefällen unsere Bahnen, besonders rch die überaus empfindliche Erhöhung des Reparaturandes der Lokomotiven, durch die Verminderung der Leingsfähigkeit der Rangierbahnhöfe und durch die Erhwerung der Zu- und Abfuhr der Güter vor recht schwere ıfgaben gestellt hat. Diese Schwierigkeiten wurden noch rmehrt durch die mit der Ausdehnung der deutschen riegsschauplätze immer mehr sich steigernden Anfordengen der Heeresverwaltung und durch einen Herbstverhr, der für die Eisenbahnen im vergangenen Jahr um desillen ganz ungewöhnlich stark war, weil nirgends mehr ößere Bestände vorhanden waren und deshalb für die Berderung der überall schnell gebrauchten Güter sogar der lligere Wasserweg — so lange er überhaupt zur Verfügung and — keine Anziehungskraft auszuüben vermochte. Finn aber mit dem Ende des Winters die auf diesen zurückführenden Störungsursachen ihr natürliches Ende, so ist derseits von den eisenbahnseitig in Aussicht genommenen genmaßnahmen, insbesondere von der Einführung einer nheitlichen Kriegsbetriebsleitung für die sämtlichen deuthen Staatsbahnen, eine wesentliche Erhöhung der betriebhen Leistungsfähigkeit der Bahnen zu erwarten und damit e Hoffnung begründet, daß für die Zukunft Schwierigiten, wie wir sie kürzlich hatten, nicht wieder zu befürchn sind.

Charakteristisch ist es nun, daß trotz der zuvor dargeellten Schwierigkeiten und Störungen der Eisenbahnverkehr lbst, wie die Einnahmeergebnisse ausweisen, keineswegs ne Abnahme, sondern sogar noch eine Zunahme aufweist. ch der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Zusammenellung der vorläufigen Einnahmen der deutschen Staatshnen hat nämlich der Güterverkehr in den letzten onaten folgende Ergebnisse gebracht:

ovember 1916: 7,3 % mehr als November 1915 und sogar noch 3 % mehr als der November des Friedensjahres 1913 mit seinen außergewöhnlich hohen Einnahmen;
ezember 1916: 2,8 % mehr als Dezember 1915 und 10 % mehr als Dezember 1913;
nuar 1917: 1,7 % mehr als Januar 1916 und 5 % mehr als Januar 1914;
Februar 1917: 3,7 % weniger als Februar 1916 (der aber einen Tag — den Schalttag — mehr hatte, dagegen immer noch 1 % höher als Februar 1914.

Diese Ergebnisse werden aber noch übertroffen von denen des Personenverkehrs, obwohl hier gerade besonders starke Einschränkungen vorgenommen werden mußten.

Es wurden nämlich im Personenverkehr vereinnahmt:

im November 1916: 28,7 % mehr als November 1915,
6,3 % „ „ „ 1913,
im Dezember 1916: 30,3 % „ „ Dezember 1915,
7,9 % „ „ „ 1913,
im Januar 1917: 23,7 % „ „ Januar 1916,
17,3 % „ „ „ 1914,
im Februar 1917: 15,9 % „ „ Februar 1916, (29 Tage),
1,6 % „ „ Februar 1914.

Gleich interessant ist es auch, die Ergebnisse der letzten vier Kalenderjahre miteinander zu vergleichen. Es sind von den deutschen Staatsbahnen eingenommen worden (in runden Zahlen):

	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr
	Mill. Mark	Mill. Mark	Mill. Mark
Friedensjahr 1913	991	2227	3218
1914 (5 Monate Krieg) . .	847	1956	2803
1915 } volle Kriegsjahre {	741	2086	2827
1916 } volle Kriegsjahre {	875	2333	3208

Auch hier zeigt sich also in erster Linie das stete Wiederaufsteigen des Güterverkehrs nach dem ersten unvermeidlichen Rückschlag bei Ausbruch des Krieges, so daß jetzt die Einnahmen sogar die des Hochkonjunkturjahres 1913 um mehr als 100 Millionen Mark überflügelt haben. Beim Personenverkehr weist der Vergleich der Jahre 1913 und 1914 zunächst den starken Absturz aus, den der Ausbruch des Krieges mit sich brachte und naturgemäß mit sich bringen mußte. Auch das Jahr 1915, das erste volle Kriegsjahr, brachte noch weitere Ausfälle. Dagegen hat das Jahr 1916 nicht nur die Zahlen von 1915, sondern auch die von 1914 wieder hinter sich gelassen und sich denen von 1913 wieder stark genähert. Die Gesamteinnahmen aus beiden Verkehrszweigen entsprechen fast genau den Ergebnissen von 1913. Der bewältigte Verkehr ist aber tatsächlich noch viel stärker gewesen als in jenem so günstigen Friedensjahre, da ja die in den Nachweisungen enthaltenen Militärtransporte zu erheblich ermäßigten Sätzen gefahren werden.

Trotzdem also jetzt Deutschland mit seinen Verbündeten wirtschaftlich auf sich selbst gestellt und von der übrigen Welt abgeschlossen ist, trotzdem kein Auslands-Eisenbahnverkehr über unsere Grenzen hin- und hergeht und die deutschen Handelsseehäfen verödet sind, geht innerhalb Deutschlands der Eisenbahnverkehr mit ungeschwächter Kraft weiter und bringt Einnahmezahlen, auf die auch beim größten Optimismus nicht gerechnet werden konnte. Werden aber die Verkehrseinnamen der Eisenbahnen mit Recht als das getreue Spiegelbild der wirtschaftlichen Lage eines Landes angesehen, so erscheint auch hiernach die Schlußfolgerung gerechtfertigt, daß trotz der Einwirkungen des Krieges das deutsche Wirtschaftsleben gesund und kräftig ist und daß es zu seinem Teile uns nicht nur in dem gegenwärtigen schweren Völkerringen ein siegreiches Durchhalten verbürgt, sondern auch für die weitere Zukunft die günstigsten Aussichten eröffnet.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur Tarifverständigung zwischen Deutschland und sterreich-Ungarn. Als ein wichtiger erster Schritt zur wirthaftlichen Annäherung zwischen Deutschland und Österich-Ungarn fanden in München, laut „Münchner Neuesten achrichten“, Verhandlungen zwischen Vertretern der preuschen, bayerischen und sächsischen Eisenbahnen einerseits d der österreichischen und ungarischen Bahnen andererits statt, um eine Vereinheitlichung der Güterklassifikation d der wichtigsten tarifarischen Bestimmungen in die Wege leiten. Es wurde ein Ausschuß aus drei reichsdeutschen d je einem österreichischen und ungarischen Mitglied geldet, dessen Aufgabe es zunächst sein soll, die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Annäherung der deutschen und österreichisch-ungarischen Tarife zu prüfen. Das Ergebnis seiner Arbeit wird voraussichtlich noch in diesem Sommer den Bundesstaaten und den Regierungen Österreichs und Ungarns zur Entscheidung zugehen.

— Sperrung von Schnellzügen für den Nahverkehr. Eine solche ist von der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin neuerdings für eine Anzahl von D-Zügen ausgesprochen. Betroffen werden dadurch die Schnellzugstationen Fürstenwalde, Spandau, Luckenwalde, Potsdam. Außerdem ist die Sperrung bei einzelnen Zügen und Stationen für einzelne Tage vorgesehen.

— Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte. Durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. Februar d. J. (II 26 Cp. 119) ist der Deutsche Hilfsbund für kriegsverletzte Offiziere E. V., Berlin W. 8, Leipzigerstr. 104, ermächtigt worden, den in seine Fürsorge aufgenommenen,

bereits aus dem Heeresverband ausgeschiedenen oder auch dem Heeresverband noch angehörenden deutschen Kriegsbeschädigten Bescheinigungen auszustellen, die gemäß der in Nr. 49 der „Anstellungsnachrichten" und in Nr. 12/1916 des „Deutschen Hilfsbund" abgedruckten Bestimmungen zur Benutzung der Eisenbahn in der 2. und 3. Klasse zum halben Preise in folgenden Fällen berechtigen:

Bei Reisen: a) von dem Wohn- oder Aufenthaltsort des Kriegsbeschädigten 1. zur Behandlung durch Fachärzte, zur Unterbringung in Heil- oder Ausbildungsanstalten, zum Besuch von Kurorten oder Ausbildungslehrgängen für Kriegsbeschädigte, zu den von der Kriegsbeschädigtenfürsorge oder von Gewerkschaften eingerichteten Beratungsstellen und zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung, 2. zum Stellenantritt; — b) von dem Wohnort des Facharztes zur Weiterfahrt nach Heil- und Ausbildungsanstalten oder zum Besuch von Kurorten oder Ausbildungslehrgängen für Kriegsbeschädigte; — c) von den Beratungsstellen zur Weiterfahrt 1. zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung, 2. zum Stellenantritt; — d) nach Aufenthalt in Heil- oder Ausbildungsanstalten oder Kurorten im Falle nochmaliger Untersuchung zunächst nach dem Wohnort des Facharztes; — e) zur Rückfahrt von den unter a) 1. b), c) 1. und d) genannten Reisen nach dem Wohn- oder Aufenthaltsort des Kriegsbeschädigten. Sofern der Kriegsbeschädigte eines Begleiters bedarf, wird diesem für die Hin- und Rückfahrt die gleiche Ermäßigung gewährt.

Die gleichen Ausweise dienen für die zugelassenen Begleiter; die Notwendigkeit der Begleitung ist durch ein ärztliches oder von der Organisation ausgestelltes Zeugnis nachzuweisen.

Anträge sind in zutreffenden Fällen an die obige Geschäftsstelle unter Angabe der beabsichtigten Reisetage zu richten.

— **Die Beförderung lebender Fische** und leerer Fischfässer auf der Eisenbahn wird in nächster Zeit beginnen. Da im Interesse der Volksernährung die schleunigste Beförderung nötig ist, so sollen, nach Mitteilung der „Reichshauptstädt. Correspondenz", die Güter- und Eilgutabfertigungen, bei denen regelmäßig Fische aufgegeben werden, sich zur Beschleunigung des Fischversands sofort mit den Versendern in Verbindung setzen, um die in Frage kommenden Bestimmungsstationen zwecks Aufstellung besonderer Beförderungspläne für Fische zu ermitteln. Ferner werden leere Fischfässer, die zur Beförderung von Besatzfischen gedient haben, für die Dauer des Krieges als Eilgut zu den gewöhnlichen Frachtsätzen befördert.

— **Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft.** Die kürzlich abgehaltene ordentliche Generalversammlung, in der ein Kapital von 10 630 500 ℳ mit 21 261 Stimmen vertreten war, genehmigte ohne jede Erörterung die Jahresrechnung für 1916, setzte die sofort zahlbare Dividende auf wiederum 8 % fest und erteilte die Entlastung. Die Aussichten für das neue Jahr lassen sich, wie Generaldirektor Schrimpff ausführte, schwer beurteilen. Sie hängen im wesentlichen von der weiteren Gestaltung des Wirtschaftslebens ab. Bis jetzt haben die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse aller Unternehmungen der Gesellschaft gegen die letzten Monate des Vorjahres noch keine erhebliche Änderung erfahren. Insbesondere sind die Einnahmen, aber auch die Ausgaben, weiter gestiegen. Wenn in den Einnahmen kein größerer Rückschlag eintreten sollte, ist zu hoffen, daß trotz der steigenden Schwierigkeiten und Kosten der Betriebsführung auch für das laufende Jahr ein befriedigendes Ergebnis erzielt werden kann.

— **Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft.** Wie die „B. B. Ztg." erfährt, wird die Gesellschaft für das mit dem 31. März abgelaufene Geschäftsjahr wieder dividendenlos bleiben; wenn auch eine Besserung in den Einnahmen erzielt werden konnte, so weisen doch die Ausgaben eine derartige Steigerung auf, daß die Mehrerträgnisse hierdurch aufgezehrt worden sind.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Nannhausen.** Die Königliche Eisenbahndirektion Augsburg teilt hierüber am 19. d. M. folgendes mit: In der Station Nannhofen stieß gestern abend 10 Uhr der von Augsburg nach München fahrende Schnellzug 53 mit dem von München kommenden gemischten Zug 926 zusammen. Zug 926 hatte in der Station Nannhofen einen Wagen in das Ladehofgleis abgestellt und war eben im Begriff, über das Gleis Augsburg-München auf das Gleis München-Augsburg überzuwechseln und auf diesem die Fahrt fortzusetzen, als der Zug D 53 in voller Geschwindigkeit die Station durchfuhr und den Zug 926 durchschnitt. Bei dem Aufprall wurden vier Wagen des Zuges 926 zertrümmert. Ein weiterer Wagen wurde umgestürzt. Die Lokomotive des Zuges D 53 stürzte mit dem Tender und dem nachfolgenden Postwagen um. Außerdem wurde der Packwage des Schnellzuges in den nächsten Personenwagen geschobe und entgleiste. Die übrigen Wagen blieben in der Spur. Di beiden Stationsgleise sind gesperrt. Von Augsburg und Mü chen wurden auf die Meldung des Unglücks hin sofort Hilf züge mit Rettungswagen, Ärzten, Führern und Mannschaft der Sanitätskolonne abgeschickt. Die Verwundeten wurde mit Rettungswagen teils nach München, teils nach Augsbur verbracht. Ein Teil der Verwundeten hat vorübergehen Aufnahme und ärztliche Hilfeleistung im Schloßlazare Nannhofen gefunden. Die Aufräumungsarbeiten wurden so fort in Angriff genommen. Bei dem Unfall wurden nac den bisherigen Feststellungen 21 Reisende, darunter 16 Mil tärpersonen, sofort getötet und 41 Personen verwundet, darur ter mehrere schwer. Der Unfall ist anscheinend darauf zu rückzuführen, daß der Lokomotivführer des Schnellzuges da auf Halt stehende, die Überwechselung des Zuges 92 sichernde Stationssignal überfuhr. Zur Zeit des Unfall herrschte dichtes Schneegestöber.

— **Bayerns Fremdenverkehr im Sommer 1917.** Die Be schlüsse des Fremdenverkehrsrates für München und da bayerische Hochland, den Fremdenverkehr in Bayern z sperren, haben, wie nicht anders zu erwarten war, allenthalbe lebhafte Beunruhigung hervorgerufen; zahlreiche scharf Proteste sind beim Münchener Fremdenverkehrsverein ei gelaufen, der aufgefordert wird, den Beschlüssen seine Zu stimmung zu versagen. Verwahrung eingelegt haben: de Münchener Hotelierverband, der Hotelierverband des Bayeri schen Hochlandes, der Verein der Gasthofbesitzer in Garmisch Partenkirchen, die Verkehrsvereine Berchtesgaden Markt un Land, Bad Reichenhall (Kurverein), Garmisch, Mittenwal Schliersee, Tegernsee (Verkehrsverband Tegernsee und Um gebung), Partenkirchen, Wörishofen u. a. Der Münchene Zentralverein hat inzwischen ebenfalls zu den Beschlüsse des Fremdenverkehrsrates Stellung genommen. Er hat si abgelehnt, weil er sie praktisch für undurchführbar hält, u weil jeder Versuch, auf diesem Wege den Fremdenverkeh Bayerns einzuschränken, die gefährlichsten Folgen habe müßte. Der Zentralverein wird neuerdings an das k. bayer sche Staatsministerium des Innern unter dem Hinweis darau daß nirgends in Deutschland Maßregeln gegen den Fremde verkehr geplant sind, mit dem dringenden Ersuchen heran treten, auch Bayern seinen Fremdenverkehr soweit als irgen möglich zu erhalten, von irgend welchen Sperrmaßregel unter allen Umständen abzusehen und bei den Reichsstelle darauf zu dringen, daß die wohlberechtigte Forderung Bay erns, die für die außerbayerischen Fremden notwendige Lebensmittel von Reichswegen bereitzustellen, endlich An erkennung findet. — Die vielfach verbreitete Meinung, e handle sich bereits um behördlich angeordnete Sperrmaßnah men, ist nicht zutreffend. Amtliche Anweisungen oder Ve fügungen sind in dieser Hinsicht nicht ergangen und — s darf man hinzufügen — werden wohl auch im Interess Bayerns wie des Reiches nicht ergehen.

— **Gewinnung von Öl und Fett bei der württembergische Eisenbahnverwaltung.** In dem Aufsatz über die Kriegswirt schaft der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung i den Jahren 1915 und 1916 (s. Nr. 28 S. 231 d. Ztg.) ist aus gesprochen worden, daß die Sonnenblumenernte von 1916 in folge der ungünstigen Witterung leider sehr schlecht aus gefallen sei. Wie sich nach den Mitteilungen des Kriegs ernährungsamtes jetzt zeigt, darf die Sonnenblumenernte de württembergischen Eisenbahnverwaltung im Verhältnis zum ungünstigen Gesamtergebnis noch als glänzend angesehe werden: im allgemeinen kamen auf 77 t Aussaat an de Kriegsausschuß für Öle und Fette nur 100 t Ernte zurück während in Württemberg aus den an die Bahnmeister abge gebenen 126 kg Samen 5337 kg Kerne geerntet wurden. Die war nur möglich dank dem Eifer und Fleiß, mit dem Bau inspektoren und Bahnmeister die Pflanzung der Sonnen blumen betrieben haben. Die Generaldirektion hat daher Ver anlassung genommen, allen beteiligten Beamten, Unterbeam ten und Arbeitern ihre besondere Anerkennung und ihre wärmsten Dank auszusprechen.

Damit hat sie eine weitere Verfügung verbunden, in de folgendes ausgeführt und angeordnet wird: „Immer noch bildet die Öl- und Fettnot eine schwere Sorge der heimischer Kriegswirtschaft. Ihr zu steuern, ist eine der ernstesten un wichtigsten Aufgaben. An ihrer Lösung möchte die General direktion auch in diesem Jahre mit allen ihr zu Gebote stehen den Mitteln mitwirken. In erster Linie handelt es sich un den Anbau von Mohn, der zu den ertragreichsten Sommer ölfrüchten gehört. Hierüber ist in Nr. 8 des Württembergi schen Wochenblatts für Landwirtschaft ein Aufsatz von Professor Dr. Wacker in Hohenheim erschienen, der sämt lichen Bauinspektionen, Bahnmeistern und Eisenbahnbau-

ektionen durch die Hauptkanzlei noch zugehen wird. Der rforderliche Mohnsamen ist von der Hauptmagazinverwaltung in Eßlingen zu beziehen. Sodann werden unter Beachtung der vorjährigen Erfahrungen auch wieder Sonnenblumen zu pflanzen sein. Den Samen werden die Bahnmeister aus der Ernte 1916 bereits besitzen. Etwaigen weiteren Bedarf an Sonnenblumensamen liefert die Hauptmagazinverwaltung in Eßlingen. Die Grundflächen für den Anbau der Ölfrüchte sind alsbald unter Zuziehung des Bahngärtners oder besonderer Sachverständiger auszuwählen und herzurichten. Die erforderlichen Arbeiten sind tunlichst durch Arbeiterinnen, die hierzu einzustellen sind, auszuführen. Die Pacht von Grundstücken, die vom Pächter selbst nicht bebaut werden können, ist sofort zu kündigen.

Zur Steigerung des heimischen Fettanfalls ist seit einigen Wochen in der Wagenwerkstätte Cannstatt eine Schweinemast eingerichtet. Dabei finden die Abfälle aus der Hauptsuppenküche und der Trocknungsanstalt wertvolle Verwendung. Auch die aus der vorjährigen Sonnenblumenernte gewonnenen 1868 kg Ölkuchen (35 kg Ölkuchen auf 100 kg Sonnenblumenkerne) sind für die Schweinemast sehr willkommen. Um sie noch weiter ausdehnen zu können, sollten auf bahneigenem Boden besondere Mastfuttermittel gewonnen werden. Dazu gehört vor allem Gerste, deren Verfütterung an Schweine in beschränktem Umfange zugelassen ist. Für ihren Anbau, der leichten, gut vorbereiteten Boden verlangt, werden da und dort schon noch geeignete Flächen zu finden sein. Saatgut kann von der Hauptmagazinverwaltung Eßlingen bezogen werden.

Die Generaldirektion ist nach dem Ergebnis der vorjährigen Maßnahmen überzeugt, daß Bauinspektoren und Bahnmeister auch in diesem Jahr alles aufbieten werden zur Vergrößerung des heimischen Öl- und Fettanfalls, die eine der wichtigsten Vorbedingungen bildet für das wirtschaftliche Durchhalten Deutschlands."

— **Vorlesungen und Übungen aus dem Verkehrswesen** und zwar besonders aus dem Eisenbahngebiet wird an der Handels-Hochschule Berlin auch im kommenden Sommerhalbjahr der Bureaudirektor Hoffmann abhalten. Nach einem geschichtlichen Überblick kommen dabei zur Behandlung die Verwaltungseinrichtung der Eisenbahnen, das Gütertarifsystem, die Eisenbahn-Verkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die deutschen Binnen- und Verbandgütertarife, ferner die auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen usw. Besonderes Gewicht soll in diesen Übungen auf die Unterweisung in der praktischen Handhabung der Tarife gelegt werden. Die Vorlesungen finden vom 2. Mai ab an jedem Mittwoch-Abend von 8—9 Uhr statt. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Handels-Hochschule in Berlin C, Spandauer Straße 1.

— **Aktiengesellschaft für Verkehrswesen in Berlin.** In dem Bericht des Vorstandes für 1917 wird ausgeführt: Die Firma Lenz & Co. G. m. b. H. hat die ihr übertragenen Bauten von Inlandsbahnen, wenn auch unter Überwindung großer Schwierigkeiten im Berichtsjahre weitergefördert. Über den Bau der Kolonialbahnen kann nichts Näheres berichtet werden, da der Verkehr der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft mit ihren kolonialen Bau- und Betriebsstätten sich auf vereinzelte kurze Mitteilungen beschränkt. Die Firma Lenz & Co. G. m. b. H. hat im Jahre 1916 Bahnen von 181 km Länge mit einem Gesamtbaukapital von 2 050 000 *M* zum Teil weitergefördert, zum Teil vollendet. Der Auftragsbestand an Bahnbauten bei der Deutschen Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft ist mit 224 km Länge bei einem Baukapital von 33 950 000 *M* gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Als vertragliche Vergütung für das Jahr 1916 sind uns von der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. 359 968 *M* (i. V. 175 831 *M*) gezahlt worden, während die Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft mangels abgerechneter Kolonialbaugeschäfte eine Zahlung an uns wiederum nicht geleistet hat. Aus unserer Beteiligung an der Gesellschaft für Kolonialwerte m. b. H. erzielten wir für das am 31. Dezember 1915 abgeschlossene Geschäftsjahr ein Reinerträgnis von 187 200 *M* (i. V. 561 600 *M*). Die Pomona-Diamanten-Gesellschaft, an der die Gesellschaft für Kolonialwerte m. b. H. erheblich beteiligt ist, verteilte für das Jahr 1915 ein Reinerträgnis von 45 % gegen 35 % im Vorjahre. Die Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, von der wir Anteile im Nennbetrage von 3 800 000 *M* besitzen, verteilt für das Jahr 1916 die vertragliche Höchstdividende von 5 %. Die Bank für Deutsche Eisenbahnwerthe hat mit unserer Gesellschaft einen Verschmelzungsvertrag geschlossen, inhalts dessen ihr gesamtes Soll und Haben auf uns übergegangen sind. Der aus der Verschmelzung sich ergebende Gewinn von 213 458 *M* ist in die Gewinnseite der Gewinn- und Verlustrechnung eingesetzt. Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft verteilt für das Jahr 1916 wiederum eine Dividende von 7 %. Der Reingewinn der Gesellschaft beträgt 1 102 522 *M* (1 102 828 *M*). Es werden 10 % Dividende vorgeschlagen.

— **Personalnachrichten.** Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurde der Baurat Otto Hardung, Vorstand der Bahnbauinspektion Konstanz, auf Ansuchen, unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste in den Ruhestand versetzt und Bauinspektor Ludwig Walz in Freiburg unter Ernennung zum Oberbauinspektor zum Vorstand der Bahnbauinspektion Konstanz ernannt.

Österreich.

— **Sommerzeit und Milchverkehr.** Bekanntlich ist auch in diesem Jahre die „Sommerzeit" in Österreich-Ungarn und Deutschland und zwar in der Nacht vom 15. zum 16. April eingeführt worden. Das „österr.-ungar. Eisenbahnblatt" schreibt hierzu: Nach den günstigen Erfahrungen des Vorjahres wird die Wiedereinführung der Sommerzeit insbesondere von der städtischen Bevölkerung wohl durchweg begrüßt werden. Vereinzelt sind Beschwerden im Vorjahr in Kreisen der Landwirtschaft laut geworden. Sie betrafen Unzukömmlichkeiten, die sich zufolge der früheren Zeitlage gewisser Züge bei der Beförderung von Lebensmitteln, namentlich der Milch einstellten und trotz der Bemühungen der Bahnverwaltungen wegen der Verschiedenheit der geäußerten Wünsche nicht ausnahmslos behoben werden konnten. Wohl aber wurden alle im Vorjahre vorgebrachten Anliegen sorgfältigst geprüft, um heuer anläßlich der Wiedereinführung der Sommerzeit nach Möglichkeit Berücksichtigung zu finden, wobei im besonderen die mit den Beteiligten vereinbarten günstigen Zuglagen der milchbefördernden Züge verwirklicht werden. In diesen Zügen werden schon derzeit vielfach Bierwagen als Kühlwagen geführt; ihre Anzahl wird stetig vermehrt werden. Auch für die Versorgung der Eisenbahnen mit Eis zur Milchbeförderung wurde das Nötige veranlaßt. Das Eisenbahnministerium wird nützliche Anregungen wegen Verbesserung der Milchzufuhr gerne prüfen und berechtigten Wünschen der Beteiligten tunlichst entgegenkommen.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Im März 1917 wurden 1 409 538 K., somit um 65 667 K. weniger als im März 1916, eingenommen. Auf den Linien des alten Netzes betrugen die Einnahmen 1 104 952 K. (— 61 197 K.), auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 304 586 K. (— 4470). Die Gesamteinnahmen beliefen sich im ersten Vierteljahr 1917 auf 3 915 835 K. (— 338 486), davon entfielen auf die Linien des alten Netzes 3 089 317 K. und auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 826 518 K.

— **Buschtiehrader Bahn.** Die Einnahmen der Bahn betrugen im März d. J. 2 199 675 K., das sind um 19 800 K. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Es wurden eingenommen auf den Linien der A-Strecke 983 286 K. (+ 50 000), auf den Linien der B-Strecke 1 216 389 K. (— 30 000). Der Kohlenverkehr war im März neuerlich schwächer. Er hat sich bei der A-Linie um 19 000 t und bei der B-Strecke um 51 000 t verringert, wodurch die Einnahmen beider Netze um etwa 112 000 K. abgenommen haben. Die verschiedenen Güter brachten dagegen eine Steigerung der Einnahmen um 37 000 K. und der Personenverkehr eine Erhöhung um 94 000 K. In den ersten drei Monaten des Jahres 1917 wurden eingenommen 6 120 611 K. (gegenüber den Einnahmen des ersten Vierteljahres 1916 um 217 000 K. weniger). Daran sind beteiligt die A-Linie mit dem Betrag von 2 672 860 K. (— 39 500), die B-Linie mit dem Betrag von 3 447 751 K. (— 177 500). — Aus dem Güterverkehr wurden um 447 000 K. weniger, dagegen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 230 000 K. mehr eingenommen.

— **Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Geschäftsbericht der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft für das abgelaufene Geschäftsjahr besagt, daß sich in den Mietverhältnissen des Normalwagenparks keine nennenswerten Änderungen ergeben haben. Die Mehreinnahmen aus den Wagenmieten rühren hauptsächlich aus dem um 85 Einheiten vermehrten Kesselwagenpark und dem Umstande her, daß bei den während des Jahres abgelaufenen Verträgen erhöhte Mietsätze erzielt wurden. Eine weitere Nachschaffung von Spezialwagen mußte im Hinblick auf die außerordentlich hohen Anschaffungskosten unterbleiben. Den Verlusten an Wagenmaterial durch die kriegerischen Ereignisse wurde

durch entsprechende Rücklagen Rechnung getragen. Die Reparaturarbeiten von Militärfuhrwerken haben mit Rücksicht auf die gegen das Vorjahr um etwa drei Monate verlängerte Arbeitsdauer einen entsprechend höheren Gewinn ergeben. Die Aussichten für das neue Geschäftsjahr werden vorläufig als befriedigend bezeichnet. Die Dividende der Gesellschaft wurde auf 15 K. bemessen. Der Wagenpark wird zum Schlusse des Berichtsjahres mit 3531 Stück ausgewiesen.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** Der Geschäftsbericht dieser Aktiengesellschaft für das Jahr 1916 betont zunächst, daß der gesamte, bei Ausbruch des Krieges bedeutend vermehrte Wagenpark der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre voll in Anspruch genommen war. Die im Jahre 1915 bestellten Normal- und Spezialwagen gelangten in den ersten Monaten des vorigen Jahres zur Ablieferung. Im Hinblick auf den andauernden großen Wagenbedarf hat die Gesellschaft auch im Betriebsjahre gedeckte Güterwagen, zwanzigtonnige Kohlenwagen neuester Konstruktion, Zisternenwagen für Petroleum-, Teer- und Säuretransporte, ferner Kühlwagen, Fleischwagen, Holztransportwagen und Weinwagen in größerer Anzahl bei den inländischen Wagenfabriken in Auftrag gegeben. Auch diese Wagen sind schon nahezu alle abgeliefert und auf Grund langfristiger Mietverträge in Verkehr gesetzt worden. Infolge dieser Neuanschaffungen hat das Wagenkonto eine wesentliche Erhöhung erfahren. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes von 2 222 434 K. beantragt der Verwaltungsrat: Als fünfprozentige Dividende auf 60 000 Aktien 600 000 K. zu verwenden, von dem verbleibenden Rest von 1 622 434 K. nach Abzug des Gewinnvortrages vom Vorjahre mit 1 316 337 K. als fünfprozentige Auffüllung des Reservefonds 65 816 K., als statuten- und vertragsmäßige Gewinnanteile des Verwaltungsrates, der Direktion und der Beamten 144 797 K. zu bestimmen, als 7½prozentige Überdividende weiter 900 000 K. auszuschütten, dem Pensionsfonds 25 000 K. zu widmen, der Steuerreserve 185 000 K. zu überweisen und 301 820 K. auf neue Rechnung zu übertragen.

— **Österreichische Orient- und Überseegesellschaft.** Dem Verein Österreichisches Handelsmuseum wurde die Bewilligung zur Änderung seines Namens und zur Führung der Bezeichnung K. k. Österreichische Orient- und Überseegesellschaft und des kaiserlichen Adlers mit der Maßgabe erteilt, daß die staatliche Abteilung des Vereins unter der bisherigen Bezeichnung, K. k. Österreichisches Handelsmuseum, weitergeführt wird. In Gemäßheit dieser Entschließung hat die am 21. März d. J. stattgefundene Generalversammlung die Änderung des Namens in K. k. Österreichische Orient- und Überseegesellschaft beschlossen und die hierdurch nötig gewordenen Statutenänderungen durchgeführt. Die vereinsbehördliche Genehmigung derselben ist im Zuge. Der Verein wird demnach künftighin K. k. Österreichische Orient- und Überseegesellschaft heißen, doch bleibt für die staatliche Abteilung die bisher gebrauchte Bezeichnung K. k. Österreichisches Handelsmuseum unverändert bestehen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Lebensmittelkrise in Portugal.** „Epoca" meldet aus Lissabon: Die in Portugal herrschende Lebensmittelkrise bildet für die Regierung einen Gegenstand ernster Sorge. Besonders stark macht sich der Mehlmangel fühlbar. Der Kohlenmangel zwang die Eisenbahngesellschaften zur Einschränkung des Zugverkehrs und die Gasfabriken zur weiteren Einschränkung des Betriebes, wodurch die öffentliche Beleuchtung aufs äußerste beschränkt werden mußte. Vom 1. bis 17. März liefen nur 6 Kohlendampfer Lissabon an, welche 1750 t Kohle brachten. Ein Eisenbahnerstreik steht in Aussicht. Die Regierung ist eifrig bemüht, ihn zu verhindern. Portugiesischen und spanischen Blättermeldungen zufolge ist durch die Seetransportkrise, die immer bedrohlicher wird, der Außenhandel Portugals auf ein Mindestmaß gesunken.

Fremde Erdteile.

— **Der Eisenbahnwirrwarr in Nordamerika.** Die „Kreuzztg." schreibt: Nach Neuyorker Berichten macht sich das auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten herrschende Chaos in einschneidender Weise auf das Wirtschaftsleben bemerkbar. In den Staaten Indiana, Ohio und Michigan mußte fast die Hälfte aller Fabriken den Betrieb vollständig einstellen, alle anderen Werke mußten wegen der Eisenbahnschwierigkeiten die Herstellung auf das geringste Maß herabsetzen. Um die ungeheuren Frachtstauungen auf den Hauptlinien, die de Westen mit dem Osten verbinden, zu beseitigen, stellten d Eisenbahnen die Annahme sämtlicher Güter ein. Ausgenon men sind nur einige leicht verderbliche Lebensmittelarten, d noch befördert werden. Außerordentlich schwer unter de ungeheuren Transportnot leiden die Munitionsfabriken, d Automobilindustrie, die Baumwollindustrie und die übrig Textilindustrie sowie die chemische Industrie und die Wer ten. Der Präsident des Schiffahrtstrustes Franklin erklärt daß zurzeit keine Aussichten beständen, das Transportcha vor drei Monaten zu beseitigen. Während dieser Zeit würd das Land nach gewisser Richtung eine wirtschaftliche Kris durchzumachen haben. Die Regierung beobachtet besorgt d Einstellung zahlreicher Industriebetriebe, da sie neue U ruhen durch die derart brotlos gewordenen Arbeiter b fürchtet. In den meisten Industriestädten des Ostens hat i den letzten Wochen eine sehr merkbare Steigerung der Leben mittelpreise, teilweise bis zu 60 % des Standes vom 15. Mä eingesetzt.

— **Leitung des amerikanischen Eisenbahnwesens währen des Krieges.** Das „Handelsblad" (Amsterdam) gibt eine Me dung der „Daily Chronicle" aus Neuyork wieder, wonach Mitglieder der Direktionen der größten Eisenbahnen i Washington getagt und eine Kommission von 5 Persone ernannt haben, die das amerikanische Eisenbahnwesen wä rend des Krieges leiten sollen.

— **Vergleich deutscher und nordamerikanischer Eise bahnen.** In einer an die „Railway Age Gazette" gerichtete Zuschrift stellt ein Herr R. Emerson aus Austin in Tex folgenden Vergleich an:

Das Durchschnittsladegewicht der Güterwagen ist i Deutschland erheblich geringer als in den Vereinigte Staaten. Dies hat seinen Grund darin, daß, abgesehen vo Erz und Kohle, das Ladegewicht kleinerer Wagen in Deutsc land besser ausgenutzt wird. Im Jahre 1911 betrug die durc schnittliche Beladung der deutschen Güterwagen 9 t, d durchschnittliche Ladegewicht 14 t, die Ausnutzung als 64%. Die durchschnittliche Beladung der nordamerik nischen Wagen betrug 13 t, das durchschnittliche Ladegewic 37 t, die Ausnutzung also nur 36%. Diese Zahlen spreche vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnb triebes gegen eine weitgehende Erhöhung der Tragfähigke der Güterwagen.

Die kurzen Be- und Entladefristen auf den deutsche Eisenbahnen dienen zweifellos zur Erhöhung der Wirtschaf lichkeit des Eisenbahnbetriebes. Bei allen Eisenbahnve waltungen der Vereinigten Staaten besteht der Wunsch, d Be- und Entladefristen abzukürzen. Die jetzige B messung der Ladefristen geht weit über das wirkliche B dürfnis hinaus. Wird die durchschnittliche Beförderung weite zu 240 km, der tägliche Beförderungsweg zu 40 k angenommen, so ist jede Frachtsendung 6 Tage unterweg Hiervon entfallen zwei Tage auf die Be- und Entladun Gelingt es, diese Zeit auf die Hälfte abzukürzen, so würd dadurch die Zahl der erforderlichen Güterwagen um ¹/₆ ve mindert werden. Bei einem Wagenpark von 2,4 Millione wären dies 400 000 Güterwagen, deren Anschaffungswert 1 Milliarden Mark beträgt, und zu deren Aufstellung 5000 k Bahnhofsgleise erforderlich sind.

In den letzten 21 Jahren hat sich der Buchwert der deu schen Bahnen um 53 000 ℳ für das Bahnkilometer erhöh In den Vereinigten Staaten betrug diese Zunahme nur 340 Mark. Der Unterschied beruht hauptsächlich in dem Verhä nis der Doppelgleise und der Bahnhofsgleise zur Strecke länge. In Deutschland sind 40% aller Bahnen doppelgleisi auf 100 km Bahnlänge entfallen 60% Bahnhofsgleise. I den Vereinigten Staaten sind nur 10% der Bahnen doppe gleisig, und auf 100 km Streckenlänge kommen nicht einma 40 km Bahnhofsgleise.

Daß eine Wertzunahme von 53 000 ℳ für das Bahnkilomete in 21 Jahren keine ganz ungewöhnliche Zahl ist, zeigt ein Betrachtung der Eisenbahnverhältnisse in Texas. Diese Staat hat etwa die Größe des Deutschen Reiches. Im Jahr 1894 betrug der Buchwert der Eisenbahnen von Texa 42 000 ℳ für 1 km, im Jahre 1915 69 000 ℳ. die Wer steigerung also 27 000 ℳ für 1 km. In Texas gibt es kein doppelgleisigen Bahnen; die Betriebsdichte beträgt etwa de vierten Teil der Betriebsdichte auf den deutschen Bahnen.

Beim Vergleich der Anlagekosten amerikanischer un deutscher Bahnen muß berücksichtigt werden, daß der Grun und Boden den amerikanischen Bahnen teils ganz umsons teils zu sehr geringen Preisen zur Verfügung gestellt wurd während in Deutschland der Grund und Boden für die erst malige Herstellung und die Erweiterung der Bahnanlage ziemlich hoch bezahlt werden mußte, und häufig sogar wert volle Gebäude den Eisenbahnbauten zum Opfer fielen. E

..amt noch hinzu, daß in Deutschland die Ausgaben für .. Oberbau wesentlich höher sind als in den Vereinigten ..aten. Das durchschnittliche Schienengewicht ist höher; .. allen Schwellen werden Unterlagsplatten verlegt, und .. Bettungsstoff ist viel hochwertiger als in den Vereinigten Staaten.

Allgemeines.

— **Zur Frage der Holzkonservierung.** Von geschätzter ..te erhalten wir folgende Mitteilung: Generaldirektor Oskar ..aus von der Österr. Wald- und Holzindustrie-A.-G. be..et in einem am 24. Dezember 1916 im „Wiener Fremden..tt" veröffentlichten Aufsatz die gesamte Holzausfuhr ..erreich-Ungarns und Bosniens vor Kriegsbeginn, d. i. im ..re 1913, auf 390 000 Wagenladungen mit einem Werte von ..en 300 Millionen Kronen und schätzt ohne Berücksichti..g der während der Kriegsdauer eingetretenen Holzerspar..se die vorerwähnte Menge nun auf 700 Millionen Kronen, .. sich bei Verschneidung im Inlande auf fast eine Milliarde ..öhen ließen. Nun ist bei dem voraussichtlich noch länger ..altenden Mangel an Beförderungsmitteln jeder Art vom tierischen Zug bis zum Eisenbahnwagen eine Aufbewahrung verschiedener Holzsorten bis zu deren Ausfuhr mehr als je geboten. Daher möge hier eines neuen von Geh. Baurat E. Fränkel in Berlin zum Patent angemeldeten Verfahrens Erwähnung getan werden, durch das die Beförderung der Hölzer nach den Tränkanlagen entbehrlich wird, da es gestattet, Schnittholz sozusagen im Walde, wenigstens aber bei Sägewerken, billig gegen Fäulnis zu schützen. Bei diesem Verfahren ist das Holz in einfachen und ohne große Kosten herstellbaren Trockenkammern mehrstündig zu dämpfen und dann durch 5—6-tägiges langsames Verbrennen, richtiger Vergasen von Abfallspänen, durch das Kreosotdämpfe entstehen, zu trocknen und zu durchtränken. Dadurch wird das Holz. das bei der früher üblichen einfachen Trocknung durch Rissebildung, Verwerfung und Zermürbung minderwertig wurde, nachgiebig, weich, fäulniswiderstandsfähig, bleibt rissefrei und kann endlich durch den Niederschlag der Dämpfe einen fettigen Teerüberzug bekommen, der einen sonst etwa notwendigen, gegenwärtig besonders kostspieligen Ölfarbenanstrich ersparen läßt. Das Verfahren ist nach Mitteilung des Einsenders schon mehrfach eingeführt. Die Tränkung wird als besonders empfehlenswert im Wagenbau und bei vorübergehenden Anlagen bezeichnet, da sie schon mit Erfolg angewendet sei. L. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. ..ie am 15. Oktober 1916 dem öffentlichen Verkehr über..ene, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisen..nen stehende Strecke Batajnica-Boljevci-Bolvci-kikötöhely (Landungssteg) — 23,134 km — .. den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 48 vom 4. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Wechsel in der Betriebsführung der Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal (abgesandt am 16. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ladegebühren.

Erhöhung der Ladegebühren.
..it Genehmigung der Landesauf..htsbehörde und unter Zustimmung .. Reichs-Eisenbahnamts wird vom .April d. J. bis auf weiteres die im Ab..nitt E, 10 g unseres Binnengüter..ifs festgesetzte Gebühr für das Um..en von Wagenladungen in Doberan .. Vollspurwagen in Schmalspur..gen und umgekehrt im Verkehr mit ..tionen der Schmalspurbahn Doberan-..endsee (Mecklb.) für je angefangene .. kg des wirklichen Gewichts von ..Pf. auf 5 Pf. erhöht. Für die Erhö..ng braucht eine bestimmte Frist nicht ..egehalten zu werden.
..Schwerin, den 17. April 1917. (562)
..roßherzogliche General-Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

..ffnung der Wasserumschlagstelle ..sburg Hafen für den Güterverkehr.
..m 16. April 1917 wird die zwischen .. Stationen Hannover und Misburg ..ks der Bahnstrecke Hannover-Lehrte ..egene Wasserumschlagstelle Misburg ..fen für die Abfertigung von Wagen..ungs- und Stückgütern eröffnet wer..n.
..er Verkehr von Misburg Hafen ist ..chränkt auf:
.. Güter aller Art in Wagenladungen von und an jedermann, die auf dem Wasserwege ankommen oder zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege bestimmt sind;
.. Güter aller Art in Wagenladungen, die an die Hafengesellschaft in Misburg gerichtet sind oder von ihr aufgegeben werden und nur den Bedürfnissen des Hafens und des Umschlagbetriebes in Misburg dienen oder gedient haben;
3. Güter aller Art in Wagenladungen, die für die angeschlossenen Werke oder Lagerplätze der Umschlagstelle Misburg Hafen bestimmt sind oder von ihnen aufgegeben werden und
4. Stückgüter der Hafengesellschaft in Misburg und der an die Umschlagstelle Misburg Hafen angeschlossenen Werke und Lagerplätze.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Mit demselben Tage wird die Wasserumschlagstelle Misburg Hafen in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr aufgenommen.
Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.
Hannover, im April 1917. (558)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 IV c für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II.
Mit dem 1. Juli 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. April 1917. (551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.
Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts wird vom 25. April d. J. ab im Abschnitt F III unter 28 b für das Umladen von Wagenladungen in Doberan im Verkehr mit der Schmalspurbahn Doberan-Arendsee (Mecklb.) die Gebühr für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts von 3 Pf. auf 5 Pf. erhöht.
Schwerin, den 17. April 1917. (561)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.
Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. Js. wird die Station Gütersloh in die Schnitttafel b des Ausnahmetarifs 30 B (Faßholz, Schnittholz usw.) aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 19. April 1917. (564)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1.
Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts wird vom 25. April d. J. ab im Abschnitt VI unter A 28 a für das Umladen von Wagenladungen in Doberan im Verkehr mit der Schmalspurbahn Doberan-Arendsee (Meckl.) die Gebühr für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts von 3 Pf. auf 5 Pf. erhöht.
Schwerin, den 17. April 1917. (560)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Güterverkehr.
Am 23. April 1917 wird für die Beförderung von Kaolin in Wagenladungen von Altwarnsdorf nach Bodenbach ein Frachtsatz von 40 Heller für 100 kg und für die Stationsverbindung Bodenbach-Tetschen eine Tarifentfernung von 7 km eingeführt. Näheres ist aus unserm Verkehranzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 17. April 1917. (556)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen vom 1. 7. 1912, Tfv. 1132.

Mit Ablauf des 30. Juni 1917 tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif nebst Nachträgen außer Kraft. Statt dessen wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 ein neuer Tarif eingeführt, der in der Abteilung A im allgemeinen Frachtsätze auf der Grundlage des Rohstofftarifs, in Abteilung B dem Rohstofftarif gegenüber ermäßigte Frachtsätze zum Inlandsverbrauch nach dem Küstengebiet und nach Schleswig-Holstein, in Abteilung C Frachtsätze für Steinkohlen usw. zur Bekohlung von See- und Flußfahrzeugen der Handelsschiffahrt, des Baggerei- und Schiffereibetriebes sowie zur Versorgung der deutschen Bunkerkohlenniederlagen im Auslande und in Abteilung D die bisherigen Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb enthält.

Die Frachtsätze in Abteilung A und B, bei denen zurzeit preußischerseits weniger als der Rohstofftarif eingerechnet ist, erfahren Erhöhungen. Das Maß derselben ist verschieden unabhängig von der heutigen unregelmäßigen Satzbildung. Bei Hamburg beträgt die Erhöhung etwa 15 ℳ für 10 t.

Die Sätze in der Abteilung C entsprechen im allgemeinen den jetzigen Ausfuhrsätzen in Abteilung B. Für Kiel, Rendsburg, Flensburg, Lübeck, Wismar, Rostock und Warnemünde sind neue Frachtsätze in dieser Abteilung gebildet.

Die Artikel Steinkohlenasche und Steinkohlenkoksasche sind aus dem Warenverzeichnis des neuen Tarifs entfernt worden, ferner ist die Ausnutzung der 12,5-t-Wagen bei Beladungen mit Kohlen, Braunkohlen oder Briketts vorgeschrieben.

Am gleichen Tage werden die Ausnahmetarife 6a, 6c und 6k im Heft C 2 des Staats- und Privatbahngütertarifs aufgehoben, davon der Ausnahmetarif 6k und die Stationsfrachtsätze im Ausnahmetarif 6a ohne Ersatz, der Ausnahmetarif 6c wird ganz in das in Rede stehende Tarifheft übernommen, die im Abschnitt I des Ausnahmetarifs 6a genannten Bahnhöfe in Mitteldeutschland dagegen nur insoweit, als ein Versand von diesen noch stattfindet.

Die übrigen im Ausnahmetarif 6a noch aufgeführten Versandstationen werden je nach der geographischen Lage in die sonstigen Tarifhefte für Kohlen aufgenommen.

Auskünfte über die Höhe der Frachtsätze usw. erteilt unser Verkehrsbureau.

Essen, den 16. April 1917. (563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli 1917 tritt die durch Bekanntmachung vom 5. November 1914 eingeführte Geltung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 5 Klasse III b und II b für Eisen und Stahl des Spezialtarifs III von den deutschen Nord- und Ostseehafenstationen außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. April 1917. (552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch- bzw. Preußisch-Hessisch- und Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr.

Auf 1. Juli 1917 werden die in den Verbandstarifen enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Eisenlegierungen und für Kalziumkarbid aufgehoben. Es sind dies in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifen Teil II, Hefte 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Kalziumkarbid und in den Heften 2 und 8 die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 43 für Eisenlegierungen (Ferrochrom usw.); im preuß.-hess.-schweiz. Tarif Teil II, Heft 4 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3/B, Abt. VI für Ferrochrom und Ferrosilizium, ausgenommen die bis auf weiteres geltenden Sätze von Hothen und Oey-Diemtigen, im norddeutsch-schweiz. Tarif Teil II, Heft 11 die Frachtsätze für Eisenlegierungen, Abt. IX auf Seite 150 und Abt. II auf Seite 180 des I. Nachtrages.

Außerdem werden die im VII. Nachtrag (Seite 10) zum südwestdeutsch-schweizerischen Heft 15 (Ausnahmetarif Nr. 7 für Zement usw.) in der Schnittabelle B, Schnittpunkt 1 der Abteilung III für den Verkehr der Stationen Bärschwil und St. Ursanne mit Badisch Rheinfelden vorgesehenen, mit einem *) versehenen Schnittsätze für Kalk zur Herstellung von Kalziumkarbid von 15 bzw. 27 cts. für 100 kg auf 1. Juli 1917 gekündigt.

Karlsruhe, den 14. April 1917. (557)
Namens der beteiligten Verwaltungen
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5. Teilheft C. 2 c. Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, Waren aus Eisen und Stahl und aus anderen unedlen Metallen, Dynamomaschinen usw. — Ausnahmetarif S 5 u (Tfv. 27) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 tritt das bisherige Teilheft C 2 c vom 1. November 1911 nebst Nachträgen sowie der besonders herausgegebene Ausnahmetarif S 5 u vom 15. Februar 1912 außer Kraft. An ihre Stelle tritt ein neues Teilheft C2c (Preis 40 Pf.), in das der Ausnahmetarif S 5 u als S 5 a mit Gültigkeit bis zum 14. Februar 1918 übernommen ist. Das neue Teilheft bringt eine gänzliche Neuordnung der bisherigen Eisenausnahmetarife. Neben Erweiterungen treten Erhöhungen und Einschränkungen ein. Die Ausnahmetarife 8 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs III, 8 a für Gießerei-Roheisen, 9 a für Schienen usw. fallen fort. Der Ausnahmetarif 9 ist auf die bisherige Klasse II sowie auch in seinem Geltungsbereich eingeschränkt. In diesen sind auch die Frachtsätze für den Ortsverbrauch der Seehäfen übernommen. Die bisherigen Ausnahmetarife 9 s und S 5 s (Schiffsbaueisen) sind zu einem Ausnahmetarif 9 s mit zwei Abteilungen (Verkehr nach Seewerften und Binnenwerften) unter Wegfall der bisherigen Klasse I vereinigt. Die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t sind zu einem Ausnahmetarif S 5 (gültig für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern, für die Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern und für Seekabelwerke) ohne wesentliche Änderungen in der Frachtberechnung vereinigt worden. Die bisherigen zahlreichen St tionsfrachtsätze sind bis auf gerin Ausnahmen (Verkehr mit Stationen d Lübeck-Büchener Eisenbahn im Au nahmetarif 9 s) beseitigt und dur Frachtsätze nach Kilometertariftabell ersetzt. Abzüge des neuen Tarifheft sind Anfang Mai 1917 ab durch Güterabfertigungen sowie das Au kunftsbureau, hier, Bahnhof Alexand platz zu beziehen. Auch geben von d ser Zeit ab die beteiligten Güterabf tigungen sowie das genannte Auskunf bureau Auskunft. Bis zur Ausgabe d neuen Tarifheftes gibt das Tarifbure für den preußischen Binnen- und d deutschen Wechsel-Güterverkehr, Te pelhofer Ufer 28 I, Auskunft.

Berlin, den 13. April 1917. (55
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit G lizien und der Bukowina. Eisenbah gütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. J nuar 1911.

Ergänzung einer Verlautbarung.

Die in Nr. 27 dieser Zeitung v 4. April 1917 unter Nr. 499 enthalte Verlautbarung betreffend Einführu des Nachtrages X zum Eisenbahngüt tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Janu 1911 ist nach den Worten: „neue S tionstarife in Kronenwährung, denen“ zu ergänzen durch die Wort „rücksichtlich der Strecken der öst reichischen Eisenbahnen“.

Wien, am 13. April 1917. (55
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

K. k. österr. Staatsbahnen. Lokalgüt tarif, Teil II.

Einführung eines neuen Heftes 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 gela ein neues Heft 3 des Lokal-Güt tarifes der k. k. österr. Staatsbahn Tarif, Teil II zur Einführung.

Dasselbe enthält Bestimmungen üb die Frachtberechnung für den Verke der Stationen der Strecken Innsbru Hauptbahnhof (ausschl.) -Lind (ausschl.), Lauterach-St. Margreth und Feldkirch-Buchs (St. Gallen) ein seits mit den an der Linie Leob Selzthal-Bischofshofen sowie den nö lich und nordöstlich dieser Linie gegenen Stationen anderseits.

Exemplare dieses Tarifes sind du die Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien (I., Biberstraße 16) oder im We der Stationen zum Preise von 2,50 K nen zu beziehen.

Wien, am 13. April 1917. (55)

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 4000 qm klar Glas soll verdungen werden. Angeb bogen und Bedingungen können in serm Zentralbüro, Fürstenstr. 1-10, e gesehen, auch von dort gegen por freie Einsendung von 50 Pf. in (nicht in Briefmarken) bezogen werd Die an uns einzusendenden Angeb werden **am 15. Mai 1917, vormitta 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude, Fi stenstraße 1-10, eröffnet. Der Zuschl erfolgt bis zum 11. Juni 1917. (55

Königliche Eisenbahndirektion.
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 32. | 25. April 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Rechtsalltägliches aus dem Eisenbahnverkehr.

Betrachtungen von **W. Coermann**, Amtsgerichtsrat in Straßburg i. E.

Wenn der Krieg im Eisenbahnverkehr gewisse Beschränngen auferlegt, so wird das als Belästigung empfunden, mand denkt jedoch mehr daran, die Bahnen wegen der rkehrsgefahren zu meiden und noch das Übermaß von hutz zu fordern, wie es in Friedenszeiten von vielen Seiten gehrt wurde. Den Warnern vor den Eisenbahnen aus en ersten Jahrzehnten führte das Haftpflichtgesetz andere die Seite, bis schließlich eine umfangreiche und feste chtsprechung den Haftpflichtgedanken auf das ihm zummende Maß zurückgedrängt und den eigentlichen Sonderfahrenbereich des Betriebes scharf umgrenzt hat. Bezeichnd ist dabei, daß die erstrebte Haftungserstreckung über s Bahnverschulden hinaus für die von Reisenden mitgerten Sachen sich noch nicht zu einer reichsgesetzlichen ststellung hat entwickeln können.

Daß die Reisenden beim Betreten des Bahnhofs noch nicht ne weiteres des besonderen Schutzes vor Betriebsgefahren lhaftig werden, ist jetzt nicht mehr bestritten. Auch ein ssenverkehr im Gebäude ändert daran nichts. Soweit die lagen und Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr stimmt sind, hat die Bahn für deren verkehrssicheren Zund aufzukommen, sie müssen auch für einen großen, nur n Zeit zu Zeit einsetzenden Umfang genügen. Art und nfang ist aber nicht überall gleich, steht vielmehr im Verltnis zu den Anforderungen des Verkehrs. Bei den vielen agen aus Unfällen im Bahnhofsgebiet zeigt sich regelßig die Verkennung einer eigenen Sorgfaltspflicht durch n verletzten Kläger. Diese ist ebenfalls nach den Verhrsverhältnissen eine verschiedene; bei kleinen einfachen ltepunkten sind die Anlagen einfacher als bei großen hnhöfen, die Beleuchtung ist weniger umfangreich und niger hell, so daß eine erhöhte Aufmerksamkeit geboten . Unebenheiten im Boden, Vorsprünge, Haken u. dergl. d nicht ganz zu vermeiden, auch bringen Ausbesserungen d plötzlich auftretende Schäden Gefahren mit sich. Ihrer rgfaltspflicht bezüglich dieser hat die Bahn genügt, wenn die möglichen Vorkehrungen, Absperrungen, Warnungen rnimmt, jedenfalls aber die Gefahrstelle soweit beleuchtet, ß der Reisende die Gefahr rechtzeitig erkennen kann. Denn wenn auch der Reisende damit rechnen darf, daß er das Bahnhofsgebäude gefahrlos betreten könne, so darf er doch nicht sich allein darauf verlassen, da erfahrungsgemäß eine öffentliche Straße, Platz usw. überhaupt nicht ganz gefahrenfrei zu halten ist. Wenn auf einem kleineren Bahnhof ein Kratzeisen an den Stufen der Eingangstür so angebracht ist, daß die Reisenden beim Ausweichen leicht darauf treten, so liegt in einer solchen Anlage eine Verletzung der der Bahn obliegenden Sorgfaltspflicht und die Bahn haftet für den durch das Eisen hervorgerufenen Unfall; Reichsgericht 10. Nov. 16 (VII 238/16). Die Einrichtung der Warteräume ist eine aus dem Beförderungsvertrage abgeleitete und zur öffentlich-rechtlichen Vorschrift gewordene Pflicht der Eisenbahnen. Sie umfaßt die verkehrssichere Erhaltung, Beleuchtung und Heizung dieser Räume nach Maßgabe des Verkehrsbedarfs. Die Bahn hat dieser Pflicht auf einer Haltestelle genügt, wenn sie verläßliche Leute mit der Überwachung der Säle und ihrer Einrichtungen betraut hat, eine Verpflichtung zur Beaufsichtigung dieser Leute besteht für sie nicht. Ereignet sich gleichwohl ein Unfall, so scheidet die Haftung der Bahn aus; Reichsgericht 2. Febr. 15 (III 423/14). Nach dem Ölen des Fußbodens im Wiesbadener Wartesaal waren Stühle aufgestellt und eine Warnungstafel aufgehängt, um die Reisenden auf die Gefahr des Ausgleitens aufmerksam zu machen. Damit hatte die Bahn genügende Vorkehrungen getroffen. Wenn dann Unbefugte die Stühle weggenommen haben und ein Reisender auf dem Boden zu Fall kam, so kann die Bahn dieserhalb nicht in Anspruch genommen werden, „eine Bejahung dieser Frage würde eine Überspannung der Pflichten der Bahn bedeuten“; Reichsgericht 18. Febr. 16 (VII 407/15).

Mit der Erhöhung der Gefahren durch Regen, Schnee oder Eis steigt die Fürsorgepflicht der Bahn. Zur Vermeidung eines Sturzes auf glatter Treppe ist Kehren oder Sandstreuen notwendig; die Bahn hat allerdings ihre Aufgabe erfüllt, wenn sie das bei Beginn des Schneefalls hat ausführen lassen. Die durch jeden weiteren Verkehr von neuem begründete Gefahr kann nicht von ihr vollständig weggeräumt werden, der Reisende muß daher um so vorsichtiger sein.

Deshalb ist in solchem Falle die Ersatzklage des Gestürzten abgewiesen worden; Reichsgericht 17. Dez. 15 (VII 364/15). Die Bahn hat die Sicherheit der Fahrgäste auf dem Bahnsteige zu gewährleisten; läßt sie dort Arbeiten ausführen, so kann sie die dadurch erhöhte Gefahr nicht mit dem Beweise ablehnen, daß sie zu den Arbeiten einen tüchtigen Unternehmer gewählt habe. Sie hätte vielmehr darauf dringen müssen, daß die Arbeiter sich jeweils vor Freigabe des Bahnsteigs an die Reisenden überzeugten, daß jede Gefahr ausgeschlossen sei, sowie darauf, daß die Beobachtung dieser Anordnung überwacht werde. Sie hätte ferner durch einen eigenen technischen Beamten wenigstens hie und da eine Aufsicht ausüben müssen. Dazu genügte aber nicht die Frage an die Arbeiter, ob alles in Ordnung sei, sowie deren bejahende Antwort; Reichsgericht 26. April 15 (VI 664/14). Bei dem erfahrungsgemäß oft sehr eiligen Verkehr auf den Bahnsteigen liegt ein Verschulden der Bahn in dem Aufstellen und nicht genügenden Beleuchten einer Fahnenstange inmitten des Bahnsteigs. Eine bei stürmischem und regnerischem Wetter abends den Zug rasch verlassende Reisende war gegen eine auf dem Bahnsteige stehende Fahnenstange gestoßen, die sie bei der Eile, der Dunkelheit und der Aussichtsversperrung durch den eigenen wie durch fremde Regenschirme nicht früh genug gesehen hatte. Das Gericht sprach ihre Ersatzklage nur zu zwei Drittel zu, indem es in der Sorglosigkeit und Eile der Verletzten deren Mitverschulden erblickte; Reichsgericht 10. Oktober 16 (VII 178/16). Müssen die Reisenden die Gleise überschreiten, so ist die Bahn zur Herstellung eingeebneter Übergänge verpflichtet; Schäden durch den unausgeglichenen Höhenunterschied fallen ihr zur Last; Reichsgericht 29. April 15 (VI 588/14).

Bekannte Gefahrengebiete sind die Bahn- und Straßenkreuzungen, zumal bei Nebenbahnen, wo die Schranken fehlen. Eine dem Bahnbetriebe eigentümliche Gefahr hat das Reichsgericht am 2. Okt. 13 (VI 250/13) darin erblickt, daß der Zug seitlich nicht beleuchtet und so dem herankommenden Straßenbahnführer nicht rechtzeitig bemerkbar war. Das Gericht teilte infolgedessen den Schaden hälftig. Die vielen Verletzungen durch niedergehende Bahnschranken haben zur Aufstellung folgender Sätze geführt: 1. Die Annäherung an eine Bahnschranke erfordert eine besondere Aufmerksamkeit, zumal wenn aufgespannte Schirme den Überblick beschränken. Dieses Erfordernis ist allerdings kein übertriebenes, da der Straßenverkehr auch in vielen anderen Stellen Gleiches verlangt; Reichsgericht 29. März 15 (VI 637/14). 2. Die Bahn haftet für den guten Zustand und die richtige Beweglichkeit der Schranke sowie für die Zuverlässigkeit ihrer Bedienung. Ist die Erfüllung dieser Erfordernisse festgestellt, so trifft sie keine Ersatzpflicht; Reichsgericht 14. Juni 15 (VI 67/15) und 7. Okt. 15 (VI 352/14). 3. Bei unbefugtem Öffnen der Schranke liegt kein Betriebsunfall vor; die Nichtverhinderung enthält nicht ohne weiteres ein Verschulden der Bahn; Reichgericht 28. April 16 (VI 7/16).

Zu den Änderungen, welche die Verkehrsordnung von 1908 gebracht hat, gehört auch ihre Erhebung zur Rechtsordnung — § 452 H.-G.-B. —, ihre Vorschriften haben mithin zwingende Geltung für den Personenverkehr. Danach wird der Personenbeförderungsvertrag durch die Lösung der Fahrkarte abgeschlossen, er ist zustande gekommen, sobald der Reisende das Fahrgeld bezahlt und die Fahrkarte erhalten hat. Der Besitz der letzteren ist ein wesentliches Erfordernis für die Ausübung der Rechte aus dem Vertrage, die Bezahlung der Fahrkarte allein genügt nicht; § 797 B.-G.-B., im übrigen ist die Fahrkarte ein Inhaberpapier im Sinne des § 807 a. a. O. und die Bahn braucht nicht die Berechtigung des Besitzers nachzuprüfen. Dem allgemeinen Beförderungszwang der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen entspricht ihr Recht, den Abschluß eines Beförderungsvertrags bezüglich der im § 11 Verk.-Ord. benann[ten] Personen (Trunkenen, Kranken) abzulehnen. Dieses Re[cht] steht ihr ferner gegenüber anderen Geschäftsunfähigen [...] insbesondere Minderjährigen, wofern diese unter 7 Jah[ren] oder zwar älter, aber nicht durch Besitz des Fahrgeldes o[der] anderswie von ihrem gesetzlichen Vertreter zum Vertra[gs]schlusse ermächtigt erscheinen. Die Eigenschaft der Fa[hr]karte als Inhaberpapier erleichtert deren Übertragung u[nd] die Lösung der Fahrkarte für andere. In beiden Fällen wi[rd] nicht der Käufer der Fahrkarte, sondern derjenige, für d[en] sie der Bahn gegenüber verwendet wird, der unmittelb[ar] Berechtigte, und nur dieser, bzw. sein gesetzlicher Vertre[ter] für ihn, kann Rechte aus dem Beförderungsvertrage h[er]leiten, nicht auch daneben noch derjenige, der die Fahrka[rte] gelöst hat, für sich; Oberlandesgericht Celle 18. Okt. [...] (VI 6/16). Bezüglich der Kinder unter 4 Jahren schlie[ßt] die Bahn keine Beförderungsverträge ab, ihnen gegenüb[er] kommt daher auch keine Haftung aus dem Beförderung[s]vertrage, sondern nur aus unerlaubter Handlung (§§ 823 [...] B.-G.-B.) und aus dem Haftpflichtgesetz in Frage.

Inhalt des durch die Fahrkarte erworbenen Rechts ist [...] sichere Beförderung nach dem Ziele — weiter geht d[er] Rechtsanspruch nicht, für Zugverspätungen, Versäumung v[on] Anschlüssen, Ausschluß von der Mitfahrt infolge Zugüb[er]füllung hat die Bahn ausdrücklich in den allgemeinen V[er]kehrsbedingungen die Haftung rechtsgültig abgelehnt. Z[ur] sicheren Beförderung gehört:

1. Die Gewährung ungefährdeten Ein- und Aussteige[ns]. Während jedoch bei den Zu- und Abgängen zu den Züg[en] die besondere Eile und sonstige dem Bahnbetriebe eigentü[m]liche Gefahr nicht vorliegt, so daß in solchem Falle d[er] Verletzte für ein Verschulden der Bahn aus dem Vertra[g] oder einer unerlaubten Handlung beweispflichtig ist, Reich[s]gericht 15. März 1915 (VI 599/14), gehört Ein- und Au[s]steigen zum eigentlichen Betriebe und es haftet somit d[ie] Bahn stets, wenn sie nicht etwa höhere Gewalt oder eigen[es] Verschulden des Verletzten beweist. Daß die Wagen d[er] Bahn nicht ganz gefahrlos zu betreten bezw. zu verlass[en] sind, weiß jedermann, auch bei aller zu erwartenden Sor[g]falt lassen sich z. B. Regen-, Schnee- oder Eisglätte auf d[en] Trittbrettern nicht ganz vermeiden. Je älter die Wagen na[ch] Bauart und Benutzungsdauer sind, um so größer sind d[ie] Gefahren, um so höher sind aber auch die Anforderunge[n,] welche an die Aufmerksamkeit der Fahrgäste gestellt werd[en] müssen. Der Bahn kann nicht die Ausschaltung solch[er] Wagen zugemutet werden, so lange diese noch gebrauch[s]fähig sind, und es können von ihr nicht Umbauten zur E[r]höhung der Sicherheit begehrt werden, die nur mit unve[r]hältnismäßigen Kosten auszuführen sind. Reichsgeric[ht] 26. Januar 1916 (VI. 391/15). Zahlreiche Unfälle ergeb[en] sich beim Abfahren während des Einsteigens. Das Einst[ei]gen nach Beginn der Bewegung des Zuges muß unter all[en] Umständen als eigenes Verschulden des Verletzten ang[e]sehen werden, allerdings können die Verhältnisse dies[es] Verschulden in milderem Lichte erscheinen lassen und d[ie] Überbürdung eines Teiles des Schadens auf die Bahn rech[t]fertigen. Infolge gleichzeitigen Abrufens zweier Haltestell[en] war ein Reisender auf der nächsten ausgestiegen und na[ch] Erkennung seines Irrtums bei dem Versuche des Wiederei[n]steigens in den schon fahrenden Zug verunglückt. Sein E[r]satzanspruch an die Bahn wurde nur zu einem Drittel zug[e]sprochen. Reichsgericht 27. März 1915 (VI. 667/14). D[ie] Verpflichtung des Fahrgasts, das Aufsteigen auf einen fa[h]renden Zug zu unterlassen, entspricht die Dienstpflicht d[es] Fahrdienstleiters, das Abfahrtszeichen erst zu geben, wenn [er] sich davon überzeugt hat, daß das Ein- und Aussteigen b[e]endet ist, oder wenn er dafür gesorgt hat, daß solches nic[ht] weiter stattfindet. Als der Unteroffizier P. den Zug b[e]steigen wollte und soeben den Handgriff ergriff, stand d[ie] Wagentür noch offen. In diesem Augenblicke setzte die B[...]

gung des Zuges ein und P. trat statt auf das Trittbrett neben, stürzte und verletzte sich. Der Beamte, der P. rade zum Einsteigen aufgefordert hatte, hätte das Abfahrtszeichen erst nach der Vollendung des Einsteigens geben dürfen, die Bahn wurde deshalb zum Ersatz des ganzen Schadens verurteilt. Reichsgericht 16. November 16 (VI. 236/16.)

.. Die Ermöglichung gefahr- und schadlosen Aufenthalts während der Fahrt. Die Wagen müssen so eingerichtet, erhalten und überwacht werden, daß bei ordnungsmäßiger Benutzung keine Verletzung oder Gesundheitsschädigung durch diese Benutzung entsteht. Die besondere Betriebsgefahr, welche auch bei einem Verschulden des Beschädigten nach § 254 BGB. bei der Schadensverteilung zu berücksichtigen ist, verlangt eine höhere Aufmerksamkeit des Fahrgasts und kann kleine Unachtsamkeiten schon als Verschulden erscheinen lassen. Öffnet der Reisende während der Fahrt die Abteilstüre und kommt er dabei zu Schaden, so ist sein Verschulden ein so überwiegendes, daß die Betriebsgefahr keinen Anlaß bietet, auch nur einen Teil des Schadens der Bahn aufzubürden; Reichsgericht 11. November 12. Das Sichfesthalten an einem Türrahmen ist eine jedermann ohne weiteres erkennbare gefahrvolle Handlung, so daß bei einer Verletzung durch die zuschlagende Türe die Haftung der Bahn im allgemeinen ausgeschlossen wird. Reichsgericht . Oktober 13 (VI. 209/13.) Nur wenn der Schaffner die Lage des auf dem Trittbrette Stehenden beim Schließen der Türe hätte wahrnehmen müssen, liegt ein Anlaß zur hälftigen Teilung des Schadens vor; Reichsgericht 20. Januar 16 (VI. 378/15). Ist der Grund des Zuschlagens der Türe, das den Unfall hervorgerufen hat, nicht aufgeklärt, so kann sich die Bahn ihrer Haftung nur durch den von ihr zu erbringenden Beweis eines Verschuldens des Verletzten entziehen; Reichsgericht 19. Juni 13 (VI. 104/13).

Die starken Bewegungen bei der Fahrt verlangen vom Reisenden, daß er vor dem Beginn der Bewegung des Zuges einen Sitzplatz einnimmt. Bei Hauptbahnen sind Stehplätze überhaupt nicht vorgesehen, gleichwohl dulden manche Verwaltungen, daß Personen bei Überfüllung sowohl im Innern als auch auf den Plattformen der Wagen stehen bleiben. Allerdings ist dadurch die Betriebsgefahr erhöht, die Fahrgäste müssen aber mit den sichtlichen Mehrgefahren rechnen und sich entsprechend sichere Stütz- oder Haltepunkte suchen. Wird ein Reisender durch einen Zusammenstoß des Zuges und den dadurch hervorgerufenen Stoß in seinem Wagen derart gegen dessen Wand gedrückt, daß er einen Nervenschok erleidet, so haftet die Bahn für die eigentlichen Unfallheilungskosten, jedoch nicht für diejenigen Kosten, welche die Erstreckung der Krankheit infolge des von dem Verletzten angestrengten Rechtsstreits hervorgerufen hat; Reichsgericht 29. April 15 (VI 668/14) und 7. Okt. 15 (VI 6/15). Das Dulden der Reisenden auf der Plattform bei überfüllten Wagen enthält noch kein Verschulden der Bahn, ebensowenig wie der Aufenthalt des Reisenden an dieser Stelle ein solches des letzteren. Hat der Fahrgast die Gefahrerhöhung vergessen und ist er infolge nicht genügend sicherer Stellung verunglückt, so liegt ein mitwirkendes eigenes Verschulden des Verletzten vor, das es rechtfertigt, ihm ¾ und der Bahn nur ¼ des Schadens aufzuerlegen; Reichsgericht 28. Juni 15 (VI 106/15). Unfälle, Quetschungen u. a., infolge der Wagenüberfüllung verbleiben im übrigen ganz zu Lasten der Bahn. Durch die Bekanntgabe, daß die Züge geheizt werden, haben die Bahnen die Verpflichtung übernommen, für angemessene Heizung zu sorgen. Die Unterlassung dieser Fürsorge macht sie haftpflichtig, wenn ein Reisender infolge davon erkrankt. Das zu bietende Wärmemaß braucht mit Rücksicht auf die allgemeine warme Kleidung der Fahrgäste nur ein geringes zu sein. Bei einer vertraglich zur Wagenheizung verpflichteten elektrischen Bahn wurde die Heizung als nötig bezeichnet, wenn das Thermometer morgens 6 Uhr weniger als 5° zeigte; Reichsgericht 5. Okt. 15 (III 94/15).

Unklarheit herrscht vielfach noch darüber, wann ein Anspruch auf Schmerzensgeld begründet ist. Sowohl dem Haftpflichtgesetze wie auch dem Rechte des Beförderungsvertrags ist ein solcher Anspruch fremd; seine Voraussetzung ist nach § 847 B.-G.-B. stets das Vorliegen einer unerlaubten Handlung der Bahn, sei es in der Einrichtung, Leitung oder Beaufsichtigung ihrer Anlagen und Einrichtungen, sei es in der Auswahl ihrer Angestellten. Hat der ohne Fahrlässigkeit bei der Bahn angestellte Schaffner den Unfall verschuldet, so bleibt der Anspruch auf Schmerzensgeld der Bahn gegenüber ausgeschlossen; Reichsgericht 20. Januar 16 (VI 378/15). Derselbe Gerichtshof hat auch kürzlich entschieden, daß § 5 E.-V.-O. keine Haftung der Bahn für ihre Leute über den allgemeinen Haftungsrahmen hinaus begründet hat.

Die Änderung des Strafgesetzbuchs vom 19. Juni 1912 hat die Eisenbahnwagen den Räumen zugesellt, in denen begangene Auflehnung gegen den Berechtigten als Hausfriedensbruch nach § 12 St.-G.-B. strafbar ist. Früher erlassene Polizeiverordnungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung in Klein- und Straßenbahnen sind damit rechtsungültig geworden; Kammergericht 3. Dez. 14 (I S 834/14).

In dem neuesten Hefte der Egerschen Zeitschrift erörtert der Herausgeber die Frage, ob Reisende I. Klasse sich gegen den Zuzug der Reisenden anderer Klassen wehren können. Wenn er auch nicht so weit geht, den Reisenden I. Klasse einen Schadensanspruch zuzubilligen, so erkennt er doch ihr Recht auf Fernhaltung anderer Fahrgäste an. Seine Bezugnahme auf § 20 E.-V.-O. wirkt nicht überzeugend, da gerade in dieser Bestimmung der Bahn die Befugnis eingeräumt ist, andere Fahrgäste — „wenigstens zeitweilig“ — in der I. Klasse unterzubringen. Der Beförderungsvertrag mit dem Reisenden I. Klasse ist aber auf Grund der E.-V.-O. abgeschlossen, also in diesem bereits der Bahn die Befugnis vorbehalten, ihm Fahrgäste einer anderen Klasse an die Seite zu setzen. (Siehe auch R e i n d l im Leitaufsatz der Nr. 25 d. Ztg.)

Einiges von den englischen Eisenbahnen.

Nach einem amtlichen Bericht, der, wahrscheinlich durch den Krieg verzögert, erst kürzlich erschienen ist, betrug das in den Eisenbahnen von England und Wales bis zum . Dezember 1913 angelegte Kapital 1 190 428 498 £; davon entfielen auf die 83 Gesellschaften, die Eisenbahnen besitzen und betreiben 1 144 765 182 £, auf die wenigen Gesellschaften, die Eisenbahnen nur besitzen, sie aber nicht selbst betreiben, 5 663 316 £. Der entsprechende Betrag für die Eisenbahnen Schottlands ist 167 916 443 £; hier gibt es keine Gesellschaften, die Eisenbahnen besitzen, ohne sie zu betreiben. Überdies gewährleisten die englischen Eisenbahngesellschaften die Verzinsung für Beträge von insgesamt 8 350 446 £, die nicht zu ihrem eigenen Anlagekapital gehören. Aus den Jahresberichten für 1915, die zwar wegen des Krieges nicht veröffentlicht worden sind, deren Schlußzahlen aber unserer Quelle, der Zeitschrift „Engineering“, zur Verfügung gestanden haben, geht hervor, daß das Anlagekapital der Eisenbahngesellschaften von England und Wales seitdem um 7 201 155 £, dasjenige der schottischen Gesellschaften um 1 635 962 £ gestiegen ist.

Nach einem seit dem 1. Januar 1913 in Kraft befindlichen Gesetz müssen die englischen Eisenbahngesellschaften die statistischen Angaben, die sie dem Handelsministerium vorzulegen verpflichtet sind, wie folgt gliedern: 1. Im Betriebe befindliche Strecken, 2. nicht im Betriebe befindliche Strecken, und zwar a) Neubaustrecken und b) Erweiterungen bestehender Strecken, 3. gepachtete Strecken, 4. Strecken im gemeinschaftlichen Eigentum mehrerer Gesellschaften, 5. ge-

meinschaftlich von mehreren Gesellschaften gepachtete Strecken, 6. Betriebsmittel, 7. Werkstätten, und zwar a) Grund und Boden und Baulichkeiten und b) Maschinenausstattung, 8. Pferde, 9. Straßenfahrzeuge zum Einsammeln und Abliefern von Gütern und Reisenden, 10. Dampfschiffe, 11. Kanäle, 12. Häfen und Werften, 13. Gasthäuser, 14. elektrische Kraftwerke, 15. Grund und Boden, der nicht einen Teil der Eisenbahnanlagen bildet, 16. andere Erwerbszweige, 17. Beteiligung an anderen Unternehmungen, 18. besondere Anlagen. Von diesen Gruppen faßt unsere Quelle diejenigen unter 1—7 als Eisenbahnanlagen im engeren Sinne, diejenigen unter 8—13 als Hilfsanlagen (Nebenunternehmungen) und die übrigen unter der Überschrift Verschiedenes zusammen und gibt unter dieser Einteilung folgende Zahlen, die auf Grund der unveröffentlichten Jahresberichte der Gesellschaften nach dem Stande vom 31. Dezember 1915 zusammengestellt sind und nur die 11 größten Gesellschaften von England, nämlich die Große Zentralbahn, die Große Ostbahn, die Große Nordbahn, die Große Westbahn, die London und York-Eisenbahn, die London und Nordwest-Eisenbahn, die London und Südwest-Eisenbahn, die London, Brigthon und Südküstenbahn, die Midlandbahn, die Nordostbahn und die Südost- und Chatham-Eisenbahn umfassen. Das Gesamt-Anlagekapital der genannten Gesellschaften im Betrage von 826 797 245 £ entfiel mit 738 084 937 £, also mit dem bei weitem größten Anteil, der bei den verschiedenen Gesellschaften zwischen 83,18 % (London und Südwestbahn) und 94,31 % (Große Nordbahn) schwankt, auf die eigentlichen Eisenbahnanlagen, mit 40 241 607 £ auf die Hilfsanlagen und mit 48 470 701 £ auf Verschiedenes. Was die Nebenunternehmungen anbelangt, so waren in den Gasthäusern 6 000 000 £ angelegt, wovon auf die Midlandgesellschaft allein nahezu die Hälfte entfällt.

Die gesamte Streckenlänge der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs betrug Ende 1913 38 119 km. Auf einer Länge von 21 548 km war ein zweites Gleis, auf 2605 km ein drittes, auf 2018 km ein viertes und auf 1126 km noch weitere Gleise vorhanden, so daß die Gesamtlänge der durchgehenden Gleise 65 416 km betrug. Dazu kommen noch 23 731 km Nebengleise, so daß die gesamte Gleislänge 89 147 km betrü Sieht man von den Betriebsmitteln und den Werkstätten so entfällt auf die Bahnanlagen ein Anlagekapital v 855 809 424 £, was einen Betrag von 22 451 £ auf das Streck kilometer und 13 083 auf jedes Kilometer der durchgehen Gleise ausmacht.

An Betriebsmitteln wiesen die Eisenbahnen des Verein ten Königreiches Ende 1913 14 792 Lokomotiven mit Schlep tender, 9843 Tenderlokomotiven, 79 314 Personenwagen al Art, 760 746 Güterwagen und 49 691 Dienstwagen auf. Hi für hatten sie 143 701 179 £ aufgewendet. Die Werkstätt hatten zu jenem Zeitpunkt einen Wert von 19 034 553 £.

Da die englischen Eisenbahngesellschaften die Güter me selbst von den Bahnhöfen abfahren und sie den Bahnhöf zuführen, besitzen sie einen erheblichen Bestand an Pferd und Straßenfahrzeugen, doch ist der Bestand an Pferd ihnen doch zu unbedeutend, um über ihn statistische A zeichnungen zu führen. Von Kraftwagen zu dem genannt Zweck waren Ende 1913 414 vorhanden. Auffallenderwe hat sich trotz der Beschlagnahme durch die Heeresverwaltu diese Zahl bis Ende 1915 auf 454 vermehrt.

Bekanntlich betreiben die englischen Eisenbahnen in heblichem Umfange die Schiffahrt. (Unter den Schiffen, jetzt als Hilfskreuzer und als Transportdampfer für das He verwendet werden, rühren eine ganze Anzahl aus den B ständen der Eisenbahngesellschaften her, und ein beträc licher Teil ist dem Kriege zur See zum Opfer gefallen.) D neun englischen Gesellschaften, die Schiffahrt betrieb hatten zusammen 96 Schiffe von über 250 t Raumgehalt, zusammen 417 452 Pferdestärken entwickeln und einen I halt von 54 093 t haben; an kleineren Schiffen waren 72 n 81 730 Pferdestärken und 8913 t Inhalt vorhanden.

Die Kanäle im Besitz englischer Eisenbahngesellschaft haben eine Gesamtlänge von 1041 km. 98 Häfen gehör ferner diesen Gesellschaften. Ihr Besitz an Gasthäusern u faßt 64 Stück, wozu noch 3 in Wales und 25 in Schottla kommen.

Die Stromarten der schweizerischen elektrischen Bahnen.

Das Jahr 1916 brachte den schweizerischen Bundesbahnen die bedeutungsvolle Entscheidung über das auf der Gotthardbahn anzuwendende System der elektrischen Zugförderung (Nr. 13 von 1916 d. Ztg.). Im Anschluß daran gibt die „Schweizerische Bauztg." eine Übersicht über die Ausdehnung und Verteilung der drei Stromarten bei den im Betriebe befindlichen schweizerischen elektrischen Bahnen am Ende des Jahres 1916 (s. nebenstehend).

Beachtenswert ist, wie Professor Kummer hierzu bemerkt, daß die durchschnittliche Betriebslänge der drei Gattungen elektrischer Bahnen so wenig voneinander abweicht, indem sie 17,15, 16,2 und 15,7 km beträgt. Dies zeigt, daß bisher in der Hauptsache doch nur kürzere Bahnen und Bahnstrecken den elektrischen Betrieb eingeführt haben. Hinsichtlich der Anwendung der Stromarten auf den einzelnen Bahnen kommt für die zwei ersten Gattungen die besondere Eignung des Einphasenstroms für Bahnen größerer Länge zum Ausdruck. Bei den Straßenbahnen scheint hier eine Ausnahme zu bestehen, die sich aber dadurch erklärt, daß für diese Bahngattung überhaupt nur die Stromart des Gleichstroms (mit 99 % der Betriebslänge aller Straßenbahnen zusammen) von Bedeutung ist. Bei den Vollbahnen ist das Anwachsen der durchschnittlichen Betriebslänge nach Stromart und Bahn mit 10,8, 30,0 und 52,5 km tatsächlich ein solches, daß es die Stromarten Gleichstrom, Drehstrom und Einphasenstrom in der ihrer vorteilhaftesten Anwendung entsprechenden Reihenfolge zeigt. Besonders kennzeichnend sind endlich die Zahlen hinsichtlich der prozentualen Längenverteilung auf die Stromarten und Bahngattungen. Aus diesen Zahlen geht nämlich ganz allgemein hervor, daß einerseits die besondere Eignung des Gleichstromsystems für die zweite und dritte Gattung, andererseits die besondere Eignung des Einphasensystems für die erste Bahngattung bei den schweizerischen elektrisch Bahnen tatsächlich schon durch die bisherige Entwicklu festgelegt ist.

Stromart	Zahl der Bahnen	Betriebslänge nach der Stroma für alle Bahnen km	für eine Bahn im Durchschn. km	in Proze der Gesam länge
1. Vollbahnen.				
Gleichstrom . .	5	54,0	10,8	20
Drehstrom . . .	2	60,0	30,0	22
Einphasenstrom .	3	157,5	52,5	58
zusammen	10	271,5	27,15	100
2. Schmalspur- und Zahnradbahnen.				
Gleichstrom . .	57	887,3	15,5	87
Drehstrom . . .	4	43,1	10,8	4
Einphasenstrom .	2	89,2	44,6	9
zusammen	63	1019,6	16,2	100
3. Straßenbahnen.				
Gleichstrom . .	28	480,1	17,2	99
Drehstrom . . .	2	1,2	0,6	0
Einphasenstrom .	1	4,6	4,6	1
zusammen	31	485,9	15,7	100

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aufhebung von Eisenausnahmetarifen.** In den Ausnahmetarifen für Eisen und Eisenwaren treten die bereits seit längerer Zeit angekündigten Änderungen am 1. Juli d. J. in folgendem Umfange ein: 1. Die am 9. November 1914 ei geführte Geltung der Frachtsätze für Eisen des Spezia tarifs III im Ausnahmetarif S 5 in der Richtung von de Hafenstationen wird aufgehoben. 2. Der am 3. Januar 191 eingeführte Kriegsausnahmetarif für Eisen des Spezia tarifs II (2 IV c) von schlesischen und rheinischen Statione nach Ost- und Westpreußen fällt fort. 3. Das bisherige Tei heft C 2 c vom 1. November 1911 nebst Nachträgen wir

rch ein neues Teilheft mit einer gänzlichen Neuordnung r bisherigen Eisenausnahmetarife ersetzt. Die Aus- hmetarife 8 für Eisen des Spezialtarifs III, 8 a für Gießerei- heisen, 9a für Schienen fallen fort. Der Ausnahmetarif 9 auf die bisherige Klasse II, sowie auch in seinem Geltungs- reich eingeschränkt. So fällt z. B. die Tariftabelle 5 nach rlin und Vororten von rheinischen und oberschlesischen senbahnstationen ganz fort. Die bisherigen Ausnahme- ife für Schiffsbaueisen (9 s und S 5 s) sind zu einem Aus- hmetarife 9 s mit zwei Abteilungen (Verkehr nach See- rften und Innenwerften) unter Wegfall der bisherigen asse I vereinigt. Die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t sind ne wesentliche Änderungen in der Höhe der Frachtsätze einem Ausnahmetarif (S 5) vereinigt. Die noch in Kraft bliebenen zahlreichen Stationstarife sind zusammengefaßt d durch Frachtsätze nach Kilometertariftabellen ersetzt. Der am 15. Februar 1912 herausgegebene Ausnahmetarif r Eisen der Spezialtarife I und II (S 5 u) von Oberschlesien ch Ostseehafenstationen zur Ausfuhr ist in das neue Heft S 5 a mit Gültigkeit bis 14. Februar 1918 übernommen.

— **Freie Eisenbahnfahrt der Hilfsdienstpflichtigen für das setzte Gebiet.** Hilfsdienstpflichtigen, die sich zur Verwen- ng im besetzten Gebiet freiwillig gemeldet oder bereit er- ärt haben und für geeignet befunden sind, wird auf Grund es von der betreffenden Kriegsamtsstelle zu übersendenden litärfahrscheines freie Eisenbahnfahrt vom Wohnort zur iegsamtsstelle gewährt. Die Eisenbahnfahrt von der iegsamtsstelle zur Beschäftigungsstelle erfolgt entweder Sammeltransporten oder ebenfalls auf Militärfahrschein. Der sich zur Verwendung im besetzten Gebiet freiwillig ldende Hilfsdienstpflichtige hat der betreffenden Kriegs- tsstelle gleichzeitig einen polizeilichen Ausweis mit seinem lde sowie eine Bescheinigung über seinen Gesundheitszu- nd und über seine Arbeitsfähigkeit vorzulegen. An allen ten, an denen sich Militärärzte befinden oder Zivilärzte, die t der Wahrnehmung der Geschäfte eines Militärarztes be- ftragt sind, erfolgt die ärztliche Untersuchung der sich iwillig meldenden Hilfsdienstpflichtigen durch diese und ar kostenfrei.

Nach vorläufiger Prüfung hinsichtlich seiner Geeignetheit Helfer erhält dieser einen von der betreffenden Kriegs- tsstelle gestempelten Ausweis und den Militärfahrschein. ird der Helfer gelegentlich der endgültigen ärztlichen Un- suchung durch den Militärarzt bei der Kriegsamtsstelle ht für geeignet zur Verwendung im besetzten Gebiet be- nden, so hat der Helfer keinen Anspruch auf Erstattung r Rückreisekosten.

Die Beförderung der im besetzten Gebiet verwendeten lfsdienstpflichtigen auf Militärfahrschein erfolgt auch im Rücktransport in die Heimat wegen Unbrauchbarkeit er Krankheit, sowie bei Urlaub nach mindestens sechs- natiger ununterbrochener Tätigkeit im besetzten Gebiet. („Nordd. Allg. Ztg.").

— **Die Eisenbahnkassen und das Notgeld.** Über die An- hme von Notgeld durch die Kassen der preußisch-hessischen atsbahnverwaltung wird der Reichshauptst. Korresp. fol- nder Erlaß des preußischen Eisenbahnministers mitgeteilt: on den Stadtgemeinden, Spar- und Darlehnskassen werden elfach zur Behebung des derzeitigen Mangels an Scheide- inze als Notgeld 5-, 10- und 50-Pfennigstücke und -scheine t der Verpflichtung der Wiederannahme und der Einlösung r städtischen Kassen, der Sparkasse usw. ausgegeben. Ich ll nichts dagegen einwenden, daß dieses Notgeld auch von n Eisenbahnkassen im Bezirk der Ausgabe im Einzelfalle zu 90 Pfennig in Zahlung genommen wird. Das Notgeld von den Eisenbahnkassen nicht wieder zu verausgaben. ndern so schnell als möglich bei den städtischen Spar- usw. ssen gegen Reichsmünzen und Scheine umzutauschen."

— **Belohnungen für nützliche Erfindungen an Eisenbahn- amte und -arbeiter.** Für das abgelaufene Rechnungsjahr ben aus den im Haushaltsplan der preußischen Staatsbahn- rwaltung zur Belohnung nützlicher Erfindungen vorge- henen Mitteln 70 Beamten und Arbeitern der Verwaltung lohnungen im Gesamtbetrag von 22 000 ℳ für Erfindungen d Verbesserungen, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit d Wirtschaftlichkeit beitragen, bewilligt werden können.

— **Der Eisenbahnverkehr im Westen.** Unter dieser Über- rift meldet die „Köln. Ztg." aus Cöln, 20. d. M.: orgestern nachmittag weilte Staatsminister Dr. v. Breiten- ch für kurze Zeit in Cöln. Er kam von einer Besichti- ng der neuen Bauten im Eisenbahndirektionsbezirk Cöln d reiste nach kurzem Aufenthalt nach Troisdorf zur Be- htigung der dortigen Anlagen. Gestern hielt der Eisenbahn- nister in Düsseldorf eine Besprechung mit den Präsidenten r Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld und Essen sowie mit der Generalbetriebsleitung West über die Betriebs- und Verkehrslage im westlichen Industriegebiet ab. Als Ergebnis konnte eine wesentliche Besserung der während der letzten Monate vorhandenen Schwierigkeiten im Eisenbahnbetrieb festgestellt werden. Die Wagengestellung im Kohlenrevier hat sich nach den Feststellungen unter dem Einfluß der getroffenen Anordnungen günstig entwickelt, so daß nicht allein der von der Industrie angeforderte Wagenbedarf voll gedeckt wird, sondern darüber hinaus noch erhebliche Wagenreserven verbleiben. Auch Lokomotiven und Personale stehen in ausreichendem Maße zur Verfügung.

— **Eisenbahnunfall in Ritschenhausen.** Das „W. T. B." teilt aus Erfurt, 20. April mit: Der Erfurter „Allgemeine Anzeiger" meldet, daß der von Stuttgart kommende D-Zug 37 in der vergangenen Nacht um 2½ Uhr in Ritschenhausen auf eine Rangierabteilung fuhr. Stark beschädigt wurden die beiden Maschinen und der Packwagen von D 37, außerdem vier Güterwagen. Führer und Heizer des D-Zuges sind verletzt, drei Reisende leicht verletzt. Das Gleis war bis 6½ Uhr gesperrt. Ein Ersatzzug für D 37 wurde in Meiningen abgeschickt. D 38, der von Berlin nach Stuttgart fuhr, wurde über Lichtenfels, Bamberg, Schweinfurt geleitet. Die Schuld an dem Zusammenstoß ist noch nicht festgestellt.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Nannhofen** (nicht Nannhausen, wie in Nr. 31 irrtümlich mitgeteilt) wird aus München gemeldet, daß die Zahl der Verletzten sich auf 61, die der Toten auf 24 erhöht hat.

— **Vorlesungen über Eisenbahnverkehrsrecht an der Universität Berlin.** In diesem Sommerhalbjahr werden an der Kgl. Universität Berlin Vorlesungen über deutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht, verbunden mit Übungen von dem Wirklichen Geheimen Rate Professor Dr. v. der Leyen abgehalten. Die Vorlesungen finden am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 10 bis 11 Uhr in dem Hörsaal 16 statt und beginnen am 26. April.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Oberbaurat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Brosche zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken; der Regierungsrat Windscheid beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zum Oberregierungsrat und die Regierungsbaumeiser des Eisenbahnbaufachs Dr.-Ing. Kurt Tecklenburg in Cassel, Franz Koester in Posen, Ziemeck in Beuthen (Oberschles.), Anton Ackermann in Hannover, Emil Meier in Hameln, Schlott in Seesen und William Wolff in Schneidemühl sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs v. Glinski in Leipzig, Schievelbusch in Dortmund, Grabe in Hameln und Fabian in Witten zu Regierungs- und Bauräten. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kirn, bisher in Liegnitz, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.) versetzt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Baurat Pokorny vom Neubauamt Dresden-N. zur Betriebsdirektion Dresden-A. versetzt worden.

Österreich.

— **Gutachten bei Eisenbahnunfällen.** Das Justizministerium hat vor kurzem einen Erlaß über die Einholung von Gutachten bei Eisenbahnunfällen und über die Mitteilung des Ergebnisses gerichtlicher Strafverfahren an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und an die Bahndirektionen hinausgegeben, in dem es unter anderem heißt: „Bei Eisenbahnunfällen können die Gerichte die etwa erforderlichen technischen Gutachten auf zweifachem Wege beschaffen, entweder durch Einholung eines Gutachtens der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen oder durch Befragung von Sachverständigen. Um den Gerichten die Wahl dieser Sachverständigen zu erleichtern, hat das Justizministerium im Jahre 1902 eine Sachverständigenliste zusammengestellt. Um einer übermäßigen Belastung der Generalinspektion vorzubeugen, sieht sich das Justizministerium veranlaßt, die Gerichte auf folgendes aufmerksam zu machen: Bei Eisenbahnunfällen wird häufig schon die Einsicht in die Erhebungsakten der zuständigen Bahnverwaltung die Frage des Verschuldens hinreichend klären. Wenn dies nicht der Fall ist und das Gericht die Einholung eines Gutachtens für unerläßlich hält, werden in einfacheren Fällen Sachverständige zu hören sein. Ein Gutachten der Generalinspektion einzuholen, empfiehlt sich nur dann, wenn die Unterlagen für die Entscheidung der Schuldfrage schwieriger festzustellen sind, oder wenn sich eine Überprüfung der von Sachverständigen abgegebenen gutachtlichen Äußerungen notwendig erweist."

— **Neuerliche Erhöhung der Rollfuhrtarife.** Mit 1. März ist eine neuerliche Erhöhung der Rollfuhrtarife in Kraft getreten. Es ist dies die vierte Steigerung seit Kriegsbeginn. Der neuerliche Aufschlag beträgt durchschnittlich 30 %. Die letzte Erhöhung war am 1. Januar in Kraft getreten. Die Sätze sind für Eil- und Frachtgüter in verschiedener Weise abgestuft.

— **Gemeinsamer Kohlenausschuß im Kriegsministerium für den Auslandverkehr.** Am 2. April 1917 hat die konstituierende Sitzung der zur Regelung des Kohlenverkehrs zwischen dem Auslande, insbesondere zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn im Kriegsministerium errichteten Zentralstelle stattgefunden. Sie führt den Namen „Gemeinsamer Kohlenaustausch im k. u. k. Kriegsministerium“.

Ständige Mitglieder des Ausschusses sind Vertreter des Armeeoberkommandos, des Kriegsministeriums, des Kriegsministeriums (Marinesektion), der Zentraltransportleitung, des Ministeriums des Äußern, des gemeinsamen Finanzministeriums, des Eisenbahnministeriums, des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, des Handelsministeriums, des königlich ungarischen Handelsministers und des königlich ungarischen Finanzministers. Im Bedarfsfalle können auch andere Fachleute zur Beratung herangezogen werden.

In den Wirkungskreis des Ausschusses fallen alle Angelegenheiten, die sich auf den Kohlen- (Brikett-, Koks- und Torf-) Verkehr zwischen Deutschland und dem übrigen Ausland einerseits und Österreich-Ungarn anderseits beziehen, ferner die Erteilung von Informationen und die Erstattung von Vorschlägen an die beiden Regierungen. In diesem Rahmen obliegt dem Ausschuß insbesondere die ausschließliche Vertretung der Interessen Österreich-Ungarns im unmittelbaren Verkehre mit dem Reichskommissar für Kohlenverteilung in Berlin und die Führung aller Verhandlungen mit ihm, die Sicherstellung der Einfuhr ausreichender Kohlenmengen sowie die Regelung des Zuschubes der für jeden der beiden Staaten der Monarchie einzuführenden Kohlenmengen. In seinen Wirkungskreis fällt ferner die Behandlung der im Wege der zustehenden Kohlenkommissionen einlangenden Parteieingaben, die sich auf den Kohlenbezug aus Deutschland beziehen. Daher sind alle derlei Eingaben in Österreich bei der Kohlenversorgungskommission im Ministerium für öffentliche Arbeiten (Wien, 9. Bezirk, Liechtensteinstraße 46 A), in Ungarn bei der Landeskohlenkommission (Budapest, 4. Bezirk, Haris-köz 3) einzubringen. Die Beschlüsse des gemeinsamen Kohlenausschusses führt die Abteilung 17 des Kriegsministeriums durch; ihr Vorstand ist zugleich Präses des gemeinsamen Kohlenausschusses.

— **Staatliche Förderung der galizischen Petroleumerzeugung.** Das Kriegsministerium sowie das Ministerium für öffentliche Arbeiten haben auf Antrag der Landeszentrale für den Wiederaufbau Galiziens eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt, die die Förderung der galizischen Petroleumgruben wesentlich zu heben geeignet sind. So wurden beispielsweise dem Revier in Boryslaw und Tustanowice 335 rumänische und russische Kriegsgefangene zugewiesen, dann erhielten sie die erforderlichen Fabrikserfordernisse und technischen Bedarfsgegenstände in hinreichenden Mengen u. dgl. In letzter Zeit wurden auch die Bahnverhältnisse zugunsten der Petroleumunternehmungen verbessert.

Ungarn.

— **Die Sommerzeit auf den ungarischen Staatsbahnen** ist in der Nacht vom 15. auf den 16. April wieder eingeführt. In der Fahrordnung trat keine Veränderung ein. Jene Personenzüge, die bei der Einführung der Sommerzeit auf der Strecke betroffen wurden, sind von jener Station, auf der sie in der Übergangszeit zum letzten Male hielten, mit einstündiger Verspätung abgelassen.

— **Der Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Laut Mitteilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurden entsprechende Maßnahmen getroffen, daß die Beförderung der Frachtgüter unter den obwaltenden Verhältnissen nach Möglichkeit wieder genehmigt werde. Infolgedessen wurden die Gemeindebehörden von maßgebender Stelle in Kenntnis gesetzt, daß seit dem 26. März wieder alle Arten von Lebensmitteln, Sanitäts-, Brenn- und Beleuchtungsmaterial, Maschinenteile, Futterstoffe und sonstige Frachtgüter anstandslos zur Aufgabe gelangen und befördert werden können. Aufschluß darüber, welche Güter befördert werden können, erteilen die Stationen.

— **Fürsorge für die Gnadengehaltbezieher der Staatsbahnen.** Zufolge eines Erlasses der ungarischen Staatsbahnen erhalten diejenigen, die aus ihren Kassen Gnadengehalt beziehen, zufolge der durch den Krieg entstandenen großen Teuerung vom Kriegshilfs-Ausschusse ein für allemal eine Beihilfe, und zwar ohne Rücksicht auf die von ihrem Hilfsfonds bereits bezogenen Beihilfen, auf den Kopf 40 Kronen. Von dieser Beihilfe sind nur diejenigen ausgeschlossen, welche außer der monatlichen Geldunterstützung vom Pensionsinstitute oder von der Pensionslohnkasse zugleich beständig Verpflegung (Pension, Witwenpension, Kinderbeihilfe, Witwenzulage oder Erziehungsbeitrag) genießen.

Rumänien.

— **Öffentlicher Personen- und Gepäckverkehr im Bereich der Militär-Eisenbahn-Direktion 9 (Bukarest).** Am 15. April ist der neuaufgestellte Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen im Bereiche der Militär-Eisenbahn-Direktion eingeführt worden. Seit diesem Tage wird der öffentliche Personen- und Gepäckverkehr unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs und unter den im Tarif angegebenen Bedingungen zugelassen: auf allen Strecken der Militär-Eisenbahn-Direktion 9 außer auf den Strecken Ploesti-Buzau-Focsani, Buzau-Braila, Tandarei-Faurei, Buzau-Nehoiasi.

Ein Anspruch auf Beförderung von Personen und Gepäck besteht nicht. Für Zivilpersonen kann in jedem Zug nur eine beschränkte Anzahl von Plätzen zur Verfügung gestellt werden. Die Beförderung erfolgt in besonderen mit der Aufschrift „Für Zivilpersonen“ bezeichneten Wagen. Eine Haftung wird nicht übernommen, insbesondere wird keine Gewähr geleistet für persönliche Sicherheit des Reisenden, für Erreichung des Reiseziels, für Beförderung des Gepäcks innerhalb bestimmter Fristen, auch wird für Beschädigung oder Verlust von Gepäck kein Ersatz gewährt. Fahrkarten werden von den Fahrkartenausgaben nur gegen Vorzeigung der vorgeschriebenen Ausweise verabfolgt. Näheres über die Ausstellung dieser Fahrtausweise, die Fahrpreise, die Beförderung von Reisegepäck u. v. a. ist aus der von der Militär-Eisenbahndirektion 9 in Bukarest in deutscher und rumänischer Sprache erlassenen Bekanntmachung zu ersehen.

— **Tarif für den Privat-Güter- und Tierverkehr auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen im Bereiche der Militär-Eisenbahn-Direktion 9 (Bukarest).** Am 15. April ist der neuaufgestellte Tarif für den Privat-Güter- und Tierverkehr auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen im Bereiche der Militär-Eisenbahn-Direktion 9 eingeführt worden. Der öffentliche Privat-Güter und Tierverkehr ist jedoch noch nicht freigegeben. Privatgüter können auch bis auf weiteres nur in beschränktem Maße und nur mit besonderer Genehmigung der Militär-Eisenbahndirektion 9 befördert werden. Anträge auf Beförderung von Privatgütern in Wagenladungen sind an den bevollmächtigten Generalstabsoffizier des Chefs des Feldeisenbahnwesens für Rumänien (Bvg. Rumänien) in Bukarest (Strada Bursei Nr. 2) zu richten. Zur Beförderung von Privatstückgütern ist die Genehmigung der Militär-Eisenbahndirektion 9 einzuholen. Werden Transporte genehmigt, so finden auf sie die Bestimmungen des Privat-Güter- und Tiertarifs Anwendung. Nähere Auskunft über Tarifsätze und Beförderungsbedingungen erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verödung Marseilles.** Unter der Überschrift: „La mort de Marseille“ veröffentlicht der „Temps“ eine Denkschrift, die der Vorsitzende der Marseiller Handelskammer Adrien Artaud, telegraphisch und in brieflicher Wiederholung (am 6.) an den Unterstaatssekretär der Handelsmarine gerichtet hat. Der Handelskammervorsitzende beklagt sich darüber, daß der Handelsvertretung des Haupthafens Südfrankreichs von der Absicht der Regierung, ihm bei der Neuordnung der Kohlenversorgung die Kohlenzufuhr von der See her ganz zu sperren, amtlich nichts bekanntgeworden sei. Die Maßnahme sei um so unbegreiflicher, als man vor noch nicht langer Zeit die Kohlenzufuhr nach Marseille aus dem Binnenlande verboten habe, was zwar nicht vollständig habe durchgeführt werden können, die nicht als Kriegsindustrien anerkannten Gewerbe aber (z. B. die Provencer-Öl-Industrie) in eine so schwierige Lage gebracht habe, daß sie seit dem 6. Dezember nur auf Lager arbeiteten, aber keinen Absatz

ehr zur See noch zur Bahn hätten. Die jetzt der hiffsraumersparnis zuliebe vorgesehene Sperrung Marilles gegen die Kohlenzufuhr über See mache mit einem hlage weitere 60 000 Staden- und Fabrikarbeiter brotlos, m größten Teil ausländisches Gesindel (Anamiten, Algerier, eger u. dgl.), die durch keinerlei „vaterländische Vorteile“ veranlaßt würden, für Frankreich Hunger zu leiden, e vielmehr recht kräftig Radau schlagen würden. Die ohlenzufuhr Marseilles über See habe vor dem Krieg (1913) 89 324 t betragen. Im Krieg sei sie wegen des immer iapper gewordenen Schiffsraums allmählich auf 1 500 000 t rückgegangen. Diese Menge sei aus den Zechen des beichbarten Gard-Departements nicht zu ersetzen, da diese hon aufs äußerste angespannt seien und bei dem Aufhören r Übersee-Kohle dazu noch den ganzen Bedarf der PLM er Eisenbahn Paris-Lyon-Marseille) liefern müßten. Von n drei Gruppen, in die die Bureaukratie die Gewerbebetriebe ich ihrer vermeintlichen Wichtigkeit für den Krieg geteilt ibe, unmittelbare Kriegsbetriebe, mittelbare und reine Hanlsbetriebe, sei die letzte Gruppe fast völlig, die mittlere zum ößten Teil zum Erliegen gekommen. Besonders schlimm i es, daß das Kraftwerk Bouches du Rhône, das unzählige leinbetriebe mit billiger elektrischer Kraft versorgt habe, tzt einem siebenfachen Kohlenpreise gegenüberstehe, also cht mehr billig liefern könne. „Wir müssen Ihnen sagen, err Unterstaatssekretär,“ heißt es in dem Telegramm des andelskammervorsitzenden, „daß wir nach einer gewissenften, bis auf die kleinste Einzelheit ausgedehnten Prüfung des Plans, Frankreich für die Kohlenversorgung in drei Gebiete zu teilen und Marseille von der Kohlenversorgung über See ganz auszuschließen, uns unüberwindlichen Schwierigkeiten gegenüber befunden haben, von denen wir Ihnen Mitteilung machen müssen, um nicht wieder gutzumachendes Unheil (irréparables désastres) zu verhüten.“ Der „Temps“ knüpft an die Denkschrift der Marseiller Handelskammer die folgenden Bemerkungen:

Wir haben unablässig auf die Gefahren der Zerrüttung hingewiesen, die unserm Gewerbefleiß und unserm Handel aus der staatlichen Wirtschaftspolitik erwachsen, die ruckweise hin und her schwankt und nur den einen Grundsatz kennt, nicht nach Grundsätzen, sondern nach bloßer Willkür zu arbeiten. Die Gefahr, auf welche die Marseiller Handelskammer hinweist, ist von einer solchen Tragweite, daß sie in der Tat eine nationale Gefahr bedeuten würde. Man sollte es kaum glauben, daß einem derartigen Notschrei gegenüber die Regierung starrköpfig den Weg weiter verfolgt, den sie so übelberaten eingeschlagen hat.

Hierzu bemerkt die „Köln. Z.“, der wir die Mitteilung entnehmen: Was soll aber die französische Regierung eigentlich tun? Sie hat keine Schiffe, keine Eisenbahnwagen, keine Kohle, um Schiffe und Wagen laufen zu lassen, dafür aber die bösen deutschen U-Boote. Da muß der französische Handel und der französische Gewerbefleiß wohl oder übel zum Erliegen kommen. Möge er sich dafür bei den Anstiftern und Schürern des Unheils, bei den Engländern, bedanken.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. I 46 vom 14. April d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das Berichtigungsblatt IV zu den Fahrscheinverzeichnissen. Teilweise Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit Schweden (abgesandt am 21. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erhöhung der Ladegebühren.

Mit Genehmigung der Landesaufchtsbehörde und unter Zustimmung s Reichseisenbahnamts werden auf n Oldenburgischen Staatsbahnen vom . April 1917 ab bis auf weiteres die 1 Abschnitt IV — Ziffer 1 a/b — und 1 Abschnitt VIII D. — Ziffer 1 und 2 des Nebengebührentarifs zum deuthen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I bteilung B festgesetzten Ladegebühn, wie folgt, erhöht:

Es werden erhoben:

. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 10 ₰,

. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 15 ₰.

Etwa notwendige örtliche Abweiungen werden gemäß Abschnitt XVII, iffer 5, des Nebengebührentarifs durch ushang in den Abfertigungsräumen kannt gemacht. (568)

Oldenburg, den 16. April 1917.
roßherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Oesterreichische Frachtsteuer.

Vom 1. Mai 1917 an wird auf den in sterreich gelegenen Strecken der chs. Staatsbahnen Grottau-Reichenrg, Niedergrund (Elbe)-Bodenbach d Niedergrund (Elbe)-Tetschen neben r Fracht eine Frachtsteuer in Höhe n 15 % des Beförderungspreises auf rund der Kaiserlichen Verordnung m 10. Januar 1917 über Steuer- und arifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr sw. sowie der dazu ergangenen Verdnung der Ministerien der Finanzen d der Eisenbahnen vom 20. Januar 17 erhoben.

Dresden, 20. April 1917. (569)
gl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Güterverkehr.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Stationen Altengronau, Brükkenau Bad und Stadt, Oberbach, Oberriedenberg, Römershag, Rupboden, Wildflecken und Zeitlofs der Lokalbahn Jossa-Wildflecken in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, den 17. April 1917. (572)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird der Tarif neu ausgegeben. Durch die Neuausgabe wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1912 nebst Nachträgen I—XI aufgehoben.

Berlin, den 17. April 1917. (570)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrichbahn, Hefte 1—7.

Mit Geltung vom 1. Juli 1917 werden die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl und Gießereiroheisen entsprechend dem Vorgehen in den innerdeutschen Verkehren neu geregelt. Die bisherigen Frachtsätze werden zum Teil aufgehoben, zum Teil erhöht.

Nähere Bekanntgabe der Einzelheiten bleibt vorbehalten.

Straßburg, den 14. April 1917. (565)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Zum gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot usw. wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 der II. Nachtrag ausgegeben.

Karlsruhe, den 18. April 1917. (566)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Badischer Gütertarif, Gütertarife Baden mit den übrigen deutschen Bahnen.

Mit Wirkung vom 25. April 1917 ab wird die Station Freiburg Süd für die Dauer des Krieges auch für die Abfertigung von Eilstückgutsendungen zugelassen. Die Annahme von Eilstückgut in Freiburg Süd wird auf die Vormittagsstunden beschränkt. Der Frachtberechnung sind die Frachtsätze der Station Freiburg (Breisgau) zugrunde zu legen zuzüglich einer Gebühr von 40 ₰ für 100 kg.

Karlsruhe, 15. April 1917. (567)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1917 tritt der Nachtrag I zu dem am 1. August 1916 erschienenen Tarif in Kraft.

Durch den Nachtrag werden die Stationen der Lokalbahn Jossa-Wildflecken in den Tarif einbezogen; außerdem enthält er verschiedene bereits bekannt gegebene Änderungen des Tarifs.

München, den 16. April 1917. (571)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 1. Mai 1917 werden die Stationen Danischewo, Dazischki, Gocly, Jazuki, Lewinty, Minojty, Narew, Przyborowo, Sobibor und Wygoda b. Nowojelnia in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 als Versandstationen aufgenommen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen hingewiesen.

Auf Seite 9 des Holzausnahmetarifs vom 15. September 1916 ist die Entfer-

nung Nowosiadi-Bajohren als Druckfehler von 125 in 25 zu berichtigen.
Bromberg, den 20. April 1917. (576)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
1. Verbandsgütertarif Teil II vom 1. November 1913,
2. Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. vom 1. März 1913.

Am 1. Mai 1917 treten zu dem Tarif zu 1 ein Nachtrag II und zu dem Tarif zu 2 ein Nachtrag I in Kraft. Die Nachträge enthalten die als Folge der höheren Betriebskosten aus Anlaß des Krieges auf den schwedischen und norwegischen Eisenbahnen und auf der Fährstrecke Saßnitz-Trälleborg eingetretenen Frachterhöhungen. Die am 10. September und 1. Oktober 1915 eingeführten schwedischen und norwegischen Frachtzuschläge fallen mit Gültigkeit vom gleichen Tage an fort.

b) Deutsch-schwedischer Eisenbahnverband über Trälleborg.
Tarif für die Beförderung von lebenden Rindern in Wagenladungen usw. vom 1. Februar 1913.

Am 1. Mai 1917 tritt ein Nachtrag I in Kraft. Er enthält die als Folge der höheren Betriebskosten aus Anlaß des Krieges auf den schwedischen Eisenbahnen eingetretenen Erhöhungen.

c) Deutsch-dänisch-schwedischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding, Warnemünde und Saßnitz.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. Januar 1912.

Im Verkehr mit den Stationen Hälsingborg und Malmö werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 an die Frachtsätze für Sendungen, die über Saßnitz-Trälleborg geleitet werden, um 5 ₰ für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 21. April 1917. (577)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Hefte 1, 2, gültig vom 1. September 1913 und Heft 3, gültig vom 1. März 1914.

Unsere Bekanntmachung vom 11. d. Mts., betreffend die Bindung von Frachtsätzen an die Verwendung der Sendungen im Inlande wird wie folgt ergänzt:

Die Frachtsätze
a) in den Tarifheften 1 und 2 nach sämtlichen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Danzig, Königsberg (Pr.) und Stettin,
b) im Tarifhefte 3 nach den in Abteilung B und C genannten Stationen und nach den in Abteilung A genannten Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn

werden nur gewährt für Sendungen, die im Inlande verbraucht werden und zwar:
a) sogleich bei der Abfertigung, wenn der Frachtbrief den Vermerk „zur Verwendung im Inlande" trägt, andernfalls
b) nachträglich im Erstattungswege, wenn der Empfänger innerhalb 3 Monaten nach Ablauf des Versendungsmonats die Verwendung im Inlande nachweist.

Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, einen Nachweis über den Verbleib der Sendungen zu fordern.

Der im A.-T. 2 III k vorgeschriebene Vermerk „zum Verbrauch in der Provinz Ostpreußen" ersetzt den obigen Vermerk „zur Verwendung im Inlande".

Kattowitz, den 21. April 1917. (578)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der bad.-schweizer. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Auf 1. Juli 1917 werden die nachgenannten Ausnahmefrachtsätze und Ausnahmetarife aufgehoben:

a) Die auf den Seiten 12 und 13 des gemeinsamen schweizer. Ausnahmetarifs Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips vom 1. Juni 1916 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kalk schweizerischen Ursprungs zur Karbidfabrikation. Die für diesen Artikel mit Gültigkeit ab 1. September 1916 eingeführten Frachtsätze Flüelen und Luzern-Waldshut treten, jedoch erst mit dem 31. August 1917 außer Kraft.

b) Der gemeinsame schweizer. Ausnahmetarif Nr. 15 für Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprungs, vom 1. Juni 1913 samt Nachträgen I und II, wobei die ab Vallorbe loko am 7. September 1916 zur Einführung gekommenen Frachtsätze noch bis 6. September 1917 einschließlich bestehen bleiben.

c) Der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif Nr. 33 für den Export von Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs, vom 1. Juni 1913 nebst Nachträgen I und II. Die am 1. Februar d. J. eingeführten Frachtsätze ab Oey-Diemtigen bleiben noch bis 31. Januar 1918 einschließlich in Kraft.

Außerdem tritt der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif Nr. 31 für den Export von Käse, vom 1. Juli 1904, am 15. Juli d. J. außer Kraft.

Karlsruhe, den 20. April 1917. (573)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Die auf Seite 5 des Nachtrags 1 zum Pfälzisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. August 1916 angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S gelten nur für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk, nicht aber mit der Eisenbahn angefahren werden (unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk.)

München, den 19. April 1917. (579)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze von Deutschland nach Ungarn treten gleichfalls am 30. April 1917 außer Kraft. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 27 dieser Zeitung.)

Stuttgart, den 19. April 1917. (574)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1917 treten im Verkehr mit Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahn infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die
a) für Hundekarten 5—20 ₰,
b) für Expreßgut 2,00 ℳ für die Tonne

betragen.

Bei Monats-Stammkarten erhöht sich der Beförderungspreis um 50 %, bei Monatskarten um 125 %.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Firma Lenz & Co. in Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstraße 1.

Hannover, den 20. April 1917. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Verding von Arbeiten für die Neubaulinie 3. und 4. Gleis der Moselbahn.

1. Die Ausführung von Erd-, Böschungs- und Wegebefestigungsarbeiten von Km 99,1 + 46 bis Km. 100,1 + 80 und die Herstellung der Lieserbrücke von Km. 99,3 + 47 bis 99,4 + 32

2. die Ausführung von Erd-, Böschungs- und Wegebefestigungsarbeiten in Km. 106,6 + 97 bis Km. 107,2 und die Herstellung der Salmbrücke in Km. 106,8 + 86 bis 106,9 + 40 umfassend in den Hauptpositionen:

1. 32 000 cbm Bodenbewegung,
   2 330 cbm Mauerwerk,
   1 000 qm Wegebefestigung,
2. 18 400 cbm Bodenbewegung,
   3 150 cbm Mauerwerk,
   360 qm Wegebefestigung,

soll einschl. Lieferung der Baustoffe, außer Zement, vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Hauptgeschäftsgebäude Zimmer 309 aus. Erstere können zu 1 und 2 gegen porto- und **bestellgeldfreie** Einsendung von je 3,00 ℳ in bar, letztere, jedoch nur die Brückenzeichnungen, zu 1 gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 2,25 ℳ in bar, desgleichen für 2 von 3,75 ℳ bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift:

Angebot auf Ausführung zu 1 der Lieserbrücke im Zuge des 3. und 4. Gleises der Moselbahn, zu 2 der Salmbrücke im Zuge des 3. und 4. Gleises der Moselbahn bis zum **11. Mai, vormittags 11 Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind im Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 69 vom 21. März 1917 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. Mai 1917.

Saarbrücken, den 16. April 1917. (580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 33. 28. April 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die russischen Eisenbahnen im Dienste der Volksverpflegung.

Schon in Nr. 30 d. Ztg. ist kurz darauf hingewiesen worden, worin zum Teil die Ursachen für die geringe Leistungsfähigkeit der russischen Eisenbahnen zu suchen sind. Wenn heute der Gegenstand wiederum angeschnitten wird, so hat das seinen Grund nicht zum geringsten Teile darin, daß die Eisenbahnverhältnisse in Rußland schnell einem Verhängnis entgegentreiben. Zu allem, was bereits früher aufgeführt worden ist, stellen sich immer noch neue, gewaltige Schwierigkeiten dem Eisenbahnbetriebe entgegen, Schwierigkeiten, die in kurzer Zeit überhaupt nicht überwunden werden können, und dennoch erheischen gerade die Zeitverhältnisse dringend eine schnelle Besserung. Es ist den Lesern dieser Zeitung früher mehrfach darüber berichtet worden, in wie wenig leistungsfähigem Zustande sich die Werkstätten auf den russischen Bahnen befinden. Auch der russischen Regierung ist der Mangel schon lange vor dem Kriege sehr wohl bekannt gewesen. Sie hat es daher auch nicht an Versuchen fehlen lassen, dem Mangel Abhilfe zu schaffen. Die Versuche blieben aber solche, die Abhilfe trat nicht ein. Es nützt nichts, zu erkennen, die Werkstattsanlagen genügen schon lange nicht mehr den Ansprüchen, die der schnell anwachsende Verkehr immer aufs neue erhebt und erheben muß, um den Anforderungen von Handel und Industrie zu genügen, wenn aus dieser richtigen Erkenntnis nicht auch sofort die Folgerungen gezogen werden. Hierzu fehlte es aber offenbar an Entschlußfähigkeit und an dem Mut des festen Zugreifens, vielleicht auch schreckte man vor der Größe der aufzuwendenden Mittel zurück. Diese wurden allerdings in sehr großem Umfange angefordert, denn es sollten nach dem Plan sieben große, mit allen modernen Mitteln der Neuzeit ausgestattete Werkstätten erbaut werden, was natürlich Hunderte von Millionen Rubel gekostet hätte. Was damals unterblieb, zeigt sich jetzt für Rußland in verhängnisvoller Weise. Konnten schon unter friedlichen Verhältnissen die Werkstätten die erfolgte Abnutzung des rollenden Materials nicht ersetzen, wie sollte dazu auch nur annähernd die Möglichkeit vorhanden sein, da der Krieg ungleich größere Ansprüche erhob, wo er das rollende Material ungleich schneller abnutzte und vernichtete. Dazu kam, daß auch die Privatindustrie nicht leistungsfähig blieb, denn ihr fehlten Kohle, Eisen, die ausländische Zufuhr, die Arbeitskräfte und schließlich gar wurde sie von der eigenen Regierung zum Teil ausgeschaltet, indem sie „evakuiert“ wurde. Polen, die baltischen Provinzen! So war das Verhängnis nicht mehr aufzuhalten. Wie ganz zuverlässige Nachrichten versichern, werden Lokomotiven in ungezählter Menge ausrangiert, weil sie nicht ausgebessert werden konnten, trotzdem Dienst tun mußten und daher schnell soweit kamen, daß eine Reparatur überhaupt nicht mehr möglich war. Andererseits ist ein sehr großer Teil der Maschinen in seiner Leistungsfähigkeit soweit herabgemindert, daß er, im Zusammenhalt mit dem Kohlenmangel, nur noch im Schneckengang die Züge über die weiten Strecken zu fördern vermag. Und die Folgen dieses Mangels an vorausschauender Vorsorge lasten heute schwer auf dem Lande. Für die Zeit zunächst vom 1./14.—14./27. Februar wurde der Personenverkehr soweit auf dem gesamten russischen Eisenbahnnetz eingeschränkt, daß höchstens zwei Zugpaare auf jeder Linie zur Beförderung gelangten. Am 1./14. März soll diese Maßregel eine weitere Verschärfung erfahren haben, abgesehen davon, daß sie in ihrer zuerst festgesetzten Beschränkung bis zum Schluß des Monats Februar, wie die „Torgowo-prom. Gaseta“ mitteilt, ausgedehnt wurde, „um all und jedes Mittel zu versuchen, damit in den kommenden Wochen die Güterbewegung, im Dienste der Zufuhr von Lebensmitteln, gehoben werden könne.“ Ob das geglückt ist, darüber fehlen noch amtliche Nachrichten, was auf anderem Wege über die Grenzen hierher gelangt ist, läßt einen gänzlichen Fehlschlag erkennen. Die Verhältnisse sind noch weit schlimmer geworden, die Eisenbahnen versagen immer mehr den Dienst, der Hunger, der auf kurze Zeit in den Residenzen gemildert worden war, weil die Intendantur ihre Lager freigeben mußte, ergreift immer weitere Volksschichten. Wie verhielt es sich denn in der letzten Zeit des Vorjahrs? Unsere amtliche Quelle gibt darüber für den Dezember v. J. an, daß für die Nord- und Nordwest-Gebiete planmäßig befördert werden sollten 12 044 Wagenladungen, es gelangten zur Beförderung 3933 oder nur 32,3 %. Für die „Zentralgebiete“ waren vorgesehen 9548 Wagenladungen, befördert wurden 3611 oder nur 37,8 %. Das ist geradezu vernichtend — es fehlten etwa 65 % an der in Aussicht gestellten, als Mindestmaß bezeichneten Einfuhrmenge an Nahrungsmitteln. Darunter haben natürlich in erster Reihe die großen Städte zu leiden, das sind zurzeit aber die Punkte, an denen das große Reich am empfindlichsten durch Ernährungssorgen getroffen wird. Zu allem anderen kommt dann noch aus Sibirien die Nachricht, daß der Verkehr dort ganz unterbunden sein soll, weil große Teile des Landes sich nicht der revolutionären Bewegung des europäischen Rußlands angeschlossen und daher jeden Verkehr dorthin abgeschnitten haben. So treibt das Riesenreich mit verhängten Zügeln in rasendem Laufe dem jähen Abgrund zu. Dr. Mertens.

Vorschlag zur Verminderung der Verspätungen bei Güterzügen auf Gebirgsbahnen.

Zugverspätungen werden im Eisenbahnbetriebe niemals zu beseitigen sein. Jedes Mittel aber, das geeignet ist, die Verspätungen einzuschränken, muß willkommen geheißen werden. Dem folgenden Vorschlage liegt der Gedanke zu Grunde, auf Bergstrecken eine Verminderung der Verspätungen durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit anzustreben. Im folgenden ist der Vorschlag am Beispiel einer bestehenden Eisenbahnstrecke entwickelt. Eine zweigleisige Bahn, die mit 140 bis 160 Zügen in 24 Stunden belegt ist, hat bis zur ersten Lokomotivwechselstation nur geringe Höhenunterschiede zu überwinden; hinter dieser steigt sie auf etwa 20 km 1 : 100 an, um dann wieder auf die gleiche Länge um ebensoviel zu fallen. Dann folgt noch eine kurze flache Strecke bis zur zweiten Lokomotivwechselstation. Die Güterzüge befahren die Strecke mit einer Grundgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde, die kürzesten Fahrzeiten sind für 30 km berechnet (Bremsprozente 14). Ein verspäteter Güterzug darf auch im Gefälle nur dann schneller als mit 30 km in der Stunde fahren, wenn die Zahl der bedienten Bremsen vermehrt wird. Können also mehr Bremser für die Talfahrt gestellt werden, dann kann der Zug einen Teil seiner Verspätung einholen.

Bei dem starken Frostwetter, wie es zur Zeit dieser Niederschrift herrscht, erscheint es nun angängig, die Streckenarbeiter, die bei der Bahnunterhaltung sehr wenig nutzbare Arbeit leisten können, als Bremser zu verwenden. Auch sonst kommen wohl gelegentlich Zeiten vor, wo Streckenarbeiter zeitweilig verfügbar sind. Dem Zugpersonal können die der Zahl der bedienten Bremsachsen entsprechenden kürzesten Fahrzeiten durch Befehl A bekanntgegeben werden. Diese kürzesten Fahrzeiten werden im Betriebsbureau der zuständigen Eisenbahndirektion berechn für Grundgeschwindigkeiten von 35 (Bremsprozent 18), vo 40 (Bremsprozent 22) und 45 km in der Stunde (26 Brem prozent) und den in Frage kommenden Bahnhöfen mitg teilt. Die Verstärkungsbremser kehren entweder mit nächst Gelegenheit zurück, oder werden auf der zweiten Lokomoti wechselstation wieder für einen verspäteten Güterzug d Gegenrichtung verwendet. Die bei diesem Verfahren ei tretende Verteuerung des Eisenbahnbetriebes durch die Ve stärkungsbremser dürfte gegenüber dem beschleunigt Wagenumlauf, der Ersparnis an Lokomotivleistung und d Verbesserung der Zugfolge in der jetzigen Kriegszeit nich allzuschwer ins Gewicht fallen. Es sei noch darauf hing wiesen, daß auf der in Betracht gezogenen zweigleisige Bahn Schnell-, Personen- und Güterzüge verkehren. E dürfte also häufiger der Fall eintreten, daß ein zur Abfah fertig gestellter Güterzug bei Anwendung seiner fahr planmäßigen kürzesten Fahrzeit vor einem nachfolge den Zug, der vor ihm den Vorrang hat, nicht mehr abgelasse werden darf, daß er aber bei der erhöhten Geschwindigkeit wo noch vorfahren kann und vielleicht noch einen Bahnhof erreich auf dem seine Zusammensetzung geändert werden muß. Au diesem Bahnhof wird er durch die Überholung durch de andern Zug kaum aufgehalten. Ebenso kann auch der Fa eintreten, daß der verspätete Güterzug noch einen Abzwe gungsbahnhof erreicht, von dem aus er eine andere Streck zu befahren hat, als der schneller fahrende Zug.

Sollte diese Anregung zur Verminderung oder Behebun der Güterzugverspätungen, wenn auch nur mittelbar, be tragen, so wäre ihr Zweck erfüllt. Me.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vorübergehende Erleichterung der Beförderungsbedingungen für rohe Gerbrinde (Borke), Heidekraut, Torfstreu und Torfmull sowie für Flachs, Hanf, Heu und Stroh in Wagenladungen.** Sendungen obiger Art werden nach den derzeitigen Tarifbestimmungen der deutschen Eisenbahnen (Ziffer 9 der Anlage II sowie §§ 4 und 26 der Anlage III im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A) zum Schutze gegen Feuersgefahr nur vollständig bedeckt zur Beförderung angenommen. Bei dem zurzeit herrschenden starken Mangel an Wagendecken stößt jedoch die Beachtung dieser Schutzvorschrift auf Schwierigkeiten, so daß die rechtzeitige Abbeförderung dieser Sendungen erschwert oder in Frage gestellt ist. Zur Behebung dieser Schwierigkeiten treten mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, folgende Erleichterungen der Beförderungsbedingungen für den Geltungsbereich des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, in Kraft: a) Rohe Gerbrinde (Borke), Heidekraut, Torfstreu und Torfmull werden auch unbedeckt befördert; die obere Lage ist anzufeuchten. b) Sendungen von Flachs, Hanf, Heu und Stroh müssen mindestens oben und an den Stirnseiten des Wagens (also nicht auch an den Seitenwänden) bedeckt sein. Die Bedeckungsweise zu b) ermöglicht es, bei jedem Rungenwagen eine Decke zu ersparen, da in der Regel zwei der Länge nach aufgelegte Decken ausreichen. Die Haftung der Eisenbahn erfährt durch diese Tarifänderungen keine Erweiterung, insbesondere steht der Eisenbahn bei Brandschäden nach wie vor der Haftbefreiungsgrund des § 86 (1) Ziffer 1, der Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Seite. Der Absender hat, sofern er von der Tariferleichterung Gebrauch macht, gemäß § 62 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bei den Gütern unter a) das Fehlen der Verpackung, bei den Gütern unter b) den Mangel der Verpackung im Frachtbrief anzuerkennen. Die Eisenbahndienststellen sind angewiesen, wegen der erhöhten Brandgefahr scharf darauf zu halten, daß derartige unbedeckte oder mangelhaft bedeckte Ladungen nicht unmittelbar hinter der Lokomotive in den Zügen laufen.

— **Vorlesungen über Verwaltung und Wirtschaft im Ba wesen** wird der Oberregierungsrat im bayerischen Verkehr ministerium Ferdinand Käppel auch im Sommerhalbjahr d laufenden Studienjahres an der Technischen Hochschu München und zwar wöchentlich zweistündlich halte Der Lehrstoff umfaßt: 1. die Gliederung des Organismus d Bauwesens im allgemeinen, dann des staatlichen, gemein lichen und bürgerlichen Bauwesens im besonderen. Dab findet die Verwaltung im öffentlichen Bauwesen in Bayer Preußen und im Reiche ebenso eingehende Erörterung wie d Verwaltung im Privatbauwesen. 2. Einführung in die ve waltungstechnischen und wirtschaftlichen Aufgaben des pra tischen Baudienstes an der Hand eines Bauvorganges, na seiner natürlichen Entwicklung vom Bauentwurfe bis z Rechnungslegung. Hier wird an einem aus der Praxis g wählten Beispiel gezeigt, wie die Rechenschaft vor und na dem Baue abzulegen und wie die Wirtschaftstätigkeit bei d Vorbereitung, Einleitung und Durchführung des Baues zu g stalten ist. Es kommen zur Behandlung: der Bauentwurf, d Finanzierung des Bauvorhabens (Budget, Budgetrecht), d Baurecht (öffentliches und privates), die Bauverdingung u der Bauvertrag, die Bauleitung, das Rechnungs-, Kassen- u Arbeiterwesen, endlich die Gesamtrechnungslegung und d Baustatistik. H. F.

— **Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesel schaft zu Berlin.** In dem Bericht des Vorstandes für 19 wird ausgeführt: Infolge der Besetzung der deutschen Schut gebiete durch den Feind und des Abbruchs jeglichen Verkeh mit den Schutzgebieten vermögen wir über den Fortgan unserer Arbeiten während des Jahres 1916 und den jetzig Stand der einzelnen Bau- und Betriebsunternehmungen n wenige Mitteilungen zu machen. In Togo und Deutsch Südwest-Afrika wurde infolge der Besetzung dur den Feind keine Tätigkeit ausgeübt. Auch in Kamerun muß die Bau- und Betriebstätigkeit bei der Kameruner Mittella bahn im Laufe des Jahres 1916 infolge der Besetzung dur den Feind völlig eingestellt werden, nachdem bereits im Vo jahre der Betrieb auf der Kamerun-Nordbahn hat eingestel werden müssen. Die Angestellten der Kameruner Mittella bahn sind nach Spanien übergeführt worden, soweit sie nic in Kriegsgefangenschaft gerieten. In Deutsch-Ost

…rika wurde der Betrieb der Usambarabahn, soweit möglich, bis zur vollständigen Besetzung des Usambaragebietes, …wa bis Anfang Juni 1916, aufrechterhalten. Wie lange noch … Jahre 1916 am Umbau der Stammstrecke und am Neubau …r Strecke Moschi-Aruscha gearbeitet worden ist, entzieht …h unserer Kenntnis. Die Zinserträgnisse des Jahres 1916 …trugen 250 550 ℳ (247 743 ℳ). Diesen Einnahmen stehen …s Ausgaben gegenüber die Unkosten mit 33 739 ℳ (21 650 ℳ), …e Rückstellung der Talonsteuer mit 6 000 ℳ (wie i. V.). Es …rd vorgeschlagen, den Reingewinn von 210 811 ℳ (220 093 ℳ) …e folgt zu verwenden: ordentlicher Reservefonds 10 540 ℳ …1 004 ℳ), 5% Gewinnanteil an die Anteilseigner = 200 000 ℳ …ie i. V.), Dotierung des ordentlichen Reservefonds mit dem …stbetrage von 271 ℳ (9 088 ℳ). In der Bilanz werden ausgewiesen: Guthaben mit 2 714 368 ℳ, Effekten mit 3 838 260 ℳ, …reditoren mit 547 669 ℳ.

Österreich.

— **Der Bau des dritten Nordbahngleises.** Bereits vor dem …riege wurden vorbereitende Studien und Arbeiten zur weit…ehenden Ausgestaltung der Nordbahnlinien eingeleitet; sie …ußten infolge der Kriegsereignisse zunächst eingestellt …erden, sind aber jetzt in Anbetracht ihrer steigenden Wich…keit in vollem Umfange wieder aufgenommen worden. …iese Arbeiten umfassen den sofortigen Zubau eines dritten …eises, wobei gleichzeitig die spätere Zulegung eines vierten …eises berücksichtigt wird. Die eingeleiteten Vorarbeiten …streckten sich auf die gesamte Hauptlinie; zunächst wird …er an die Ausführung der einer Ausgestaltung am meisten …dürftigen Linie Prerau-Oderberg geschritten werden; die …llständigen Projekte für diese Linie sind teils fertiggestellt, …ils in Ausführung begriffen. Für die Teilstrecke Prerau-…ipnik wurde bereits die politische Begehung durchgeführt …d die Baubewilligung erteilt. Mit der Bauausführung ist …hon begonnen worden.

— **Die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesell…haft,** die seit der Verstaatlichung ihrer Eisenbahnlinien …h ausschließlich der Ausgestaltung ihrer industriellen …nternehmungen widmet, hat in der am 3. April abgehaltenen …lanzsitzung des vereinigten Verwaltungsrates den Rech…ngsabschluß für das Jahr 1916 festgestellt und beschlossen, … der Generalversammlung zu beantragen: a) die Festsetzung …r Gesamtdividende mit 39 Fr. für die Aktie gegen 37 Fr. … Vorjahre, so daß auf den am 1. Juli 1917 fälligen Aktien…upon noch 26½ Fr. zur Auszahlung gelangen. Die Ein…sung erfolgt ausschließlich in Kronen nach dem von der …egierung für den Aprildienst ihrer Goldanleihe auf Grund …s § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 20. März 1915 fest…setzten Umrechnungsmaßstabe von 100 Fr. = 100 K. 50 H., … daß sich für die Gesamtdividende von 39 Fr. ein Gegen…ert von 39 K. 20 H. ergibt; b) eine außerordentliche Do…tion von 1 500 000 K. an die gesellschaftlichen Bruderladen … Kladno und Ungarn für Zuwendungen an durch den Krieg …tleidend gewordene Arbeiter und deren Familien; c) den …ortrag des nach den sonstigen statutarischen Dotationen …übrigenden Betrages von 4 887 588 K. auf neue Rechnung. …Der Überschuß der Einnahmen nach Bestreitung der Aus…aben stellt sich auf 26,8 Millionen Kronen und ist um 1,88 …illionen Kronen größer als im vorigen Jahre. Aus dem …höhten Überschusse werden für die Aufbesserung der Di…dende um 2 Fr. 1,1 Millionen Kronen verwendet. Ferner …erden für die Vergrößerung der Dotation der Bruderladen …n 750 000 K. mehr als im Vorjahre bestimmt und endlich …ird der Vortrag um 75 000 K. vermehrt. Die Einnahmen …r Staatsbahn setzen sich aus drei Posten zusammen: den …nnuitäten für die Ablösung der Linien, die gegenüber dem …orjahre vollständig gleich geblieben sind, ferner den Er…ägnissen der österreichischen und jenen der ungarischen …dustrieunternehmungen. Die ungarische Regierung hat …esmal die Annuität für die ungarischen Eisenbahnlinien …f der gleichen Grundlage wie im vorigen Jahr bezahlt und …f die Veränderungen in den Devisenpreisen wurde in der …weisung keine Rücksicht genommen. Die Gesellschaft …uß aber für jene Prioritäten, welche sie zur Selbstzahlung …halten hat, soweit ein ausländischer Besitz in Betracht …mmt, mit einem höheren Einlösungserfordernis aus dem …eichen Grunde rechnen. Demgemäß erscheint die Bilanz … den Prioritätszinsen mit einem Mehrbetrage von 222 848 K. …lastet, welchem kein entsprechender Eingang unter den …innahmen gegenübersteht.

Die Unternehmungen in Österreich hatten einen Mehrertrag …n 512 877 K., die ungarischen Unternehmungen eine Ge…innsteigerung um 1 746 831 K. ergeben. Unter den öster…ichischen Unternehmungen hatte die Wiener Maschinenfabrik bedeutende Aufträge des Eisenbahnministeriums und einiger Privatbahnen. Trotz mannigfacher Schwierigkeiten wurde die Anzahl der abgelieferten Lokomotiven gegen das Vorjahr namhaft erhöht. Das Kohlenwerk Kladno konnte infolge des verringerten Arbeiterstandes seine Leistungsfähigkeit nicht voll ausnutzen. Den höheren Kohlenpreisen standen verteuerte Produktionskosten gegenüber, so daß sich der Mehrertrag in engeren Grenzen hielt. Die Investitionen der österreichischen Unternehmungen beliefen sich im verflossenen Jahre auf 209 956 K., die Abschreibungen auf 1 348 000 K., der Buchwert hat sich somit um 1,1 Millionen Kronen verringert.

Die ungarischen Unternehmungen hatten vorübergehend durch den Einbruch der Rumänen, namentlich durch die Okkupation des Szilltaler Kohlenreviers, welche die Versorgung mit Brennstoff und den ganzen Frachtenverkehr hinderte, zu leiden. Infolge großer Kriegsaufträge haben sich die Leistungen bedeutend erhöht, die Fakturen stiegen auf das Doppelte. Die Forste hatten ungünstige Ergebnisse. Das Resultat der Pachtwirtschaften ist noch immer wenig befriedigend. Günstige Ergebnisse hatten die Holzverkohlungen, die Mühlen und die Nadrager Eisenindustrie. Die Investitionen bei den ungarischen Werken betrugen 6,7 Millionen Kronen, die Abschreibungen 6,4 Millionen Kronen, der Buchwert hat sich somit um 300 000 K. erhöht. Namentlich waren die Investitionen auf den Kriegsmaterial erzeugenden Betrieben in Reschitza sehr umfangreich. Diese Investitionen müssen verhältnismäßig rasch amortisiert werden, wofür große Mittel erforderlich sind.

Die Dividende der Staatsbahn ist um 2 Franken höher als im Vorjahre und beträgt 39 Fr. oder 39 K. 20 H. Die Dividende ist seit der im Jahre 1909 erfolgten Verstaatlichung von 33 auf 39 Fr. gestiegen.

— **Die westgalizischen Kohlenbergwerke.** Der in Wien unterzeichnete Vertrag mit der Galizischen Landesbank sichert dem Lande Galizien die Erwerbung der Kohlengebiete in 16 Gemeinden des Bezirkes Biala, in 34 Gemeinden des Bezirkes Wadowice, in 34 Gemeinden des Bezirkes Oswiecim, in 20 Gemeinden des Bezirkes Chrzanow, in 12 Gemeinden des Bezirkes Krakau und in einer Gemeinde des Bezirkes Podgorze. Das in Rede stehende Gebiet erstreckt sich nördlich und südlich der Weichsel. Das gesamte Gebiet umfaßt zirka 700 Quadratkilometer, das ist ungefähr die Hälfte des für Westgalizien berechneten produktiven Karbons. Der Kaufpreis wird nicht bekanntgegeben, es wird nur angedeutet, daß der galizische Landesausschuß den Westdeutschen Thomas-Phosphatwerken, von denen er das Kohlenrevier käuflich erwirbt, 20 % des Kaufpreises in galizischen Wertpapieren sofort, dagegen den Rest des Kaufschillings erst in fünf Jahren nach dem Friedensschlusse zu bezahlen hat. Nach der Übernahme der angekauften Gebiete werden die Galizische Landesbank und die Galizische Industriebank eine Vereinigung für die Kohlengewinnung bilden. Der Kohlenförderungsbetrieb soll zunächst in Spytkowice (Bezirk Wadowice) eröffnet werden, dessen Jahresförderung mit 10 bis 12 Millionen Meterzentner veranschlagt wird. In einer Verlautbarung des galizischen Landesausschusses wird darauf verwiesen, daß auf Grund der bisher probeweise vorgenommenen Bohrungen festgestellt wurde, daß in den besseren Gruben bis zu einer Tiefe von 1000 m sich 46 Milliarden Tonnen Kohle in einer der oberschlesischen Kohle nahezu gleichen Güte vorfinden, was zusammen mit der Ausbeute in den weniger ergiebigen Gruben eine Gesamtförderung von 6,5 Milliarden Tonnen auf einem Gebiete von 400 Quadratkilometern ausmachen dürfte. In dem noch übrig bleibenden Teile des erworbenen Gebiets mit einem Flächenraume von 370 Quadratkilometern wurde der Kohlengehalt vorläufig noch nicht untersucht.

Rumänien.

— **Kalenderreform.** Wie „W. T. B." erfährt, ist für das besetzte Gebiet Rumäniens die Zeitrechnung neuen Stils (Gregorianischer Kalender im Gegensatz zum Julianischen Kalender) und die Mitteleuropäische Zeit, und zwar jeweils Sommer- und Winterzeit wie in Deutschland, amtlich eingeführt. Die sogenannten festen Feiertage, Epiphanias, Weihnachten usw., fallen somit 13 Tage früher. Ebenso sind bei allen Urkunden und Schriftstücken Zeitangaben ausschließlich nach dem Gregorianischen Kalender und der Mitteleuropäischen Zeit anzugeben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung der Wasserumschlagstelle Misburg Hafen für den Güterverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 16. April d. J. ist die zwischen den Stationen Hannover und Misburg an der Bahnstrecke Hannover-Lehrte gelegene Wasserumschlagstelle Misburg Hafen für die beschränkte Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern eröffnet worden.

Zu den **Fahrscheinverzeichnissen** ist das Berichtigungsblatt IV erschienen und zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e[...] lassen worden:

Nr. VI 13 vom 7. April d. J. an die Vereinsverwaltung[...] und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Ve[...] eins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Druc[...] sachen des Vereins (abgesandt am 26. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 24. d. Mts. verschied nach schwerem Leiden
der Königliche Geheime Baurat
Herr **Heinrich Cordes,**
Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts a in Grunewald,
im Alter von 64 Jahren.

Der Verewigte hat der Staatseisenbahnverwaltung 40 Jahre, davon 18 Jahre der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin angehört und sein Amt unermüdlich mit großem Eifer und treuer Pflichterfüllung verwaltet. Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in ihm einen besonders erprobten tüchtigen Fachmann, der Kreis seiner engeren Amtsgenossen einen hochgeschätzten liebenswürdigen Mitarbeiter, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Berlin, den 26. April 1917. (603)

**Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks.**

2. Erhöhung der Ladegebühren.

Erhöhung der Ladegebühren.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und unter Zustimmung des Reichseisenbahnamts werden vom 25. d. M. ab bis auf weiteres die im Abschnitt IV — Ziffer 1 a/b — und im Abschnitt VIII D. — Ziffer 1 und 2 — des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B festgesetzten Ladegebühren, wie folgt, erhöht:

Es werden erhoben:

1. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 10 ₰,
2. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 15 ₰.

Etwa notwendige örtliche Abweichungen werden gemäß Abschnitt XVII, Ziffer 5, des Nebengebührentarifs durch Aushang in den Abfertigungsräumen bekanntgemacht. Bei Erhöhungen braucht eine bestimmte Frist nicht innegehalten zu werden.

Lippstadt, den 18. April 1917 (583)
Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn.

3. Güterverkehr.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft I, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Verciorova der Königl. ungarischen Staatseisenbahnen mit direkten Frachtsätzen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Auf Seite 15 des Nachtrags III vom 1. Februar 1917 zum obenbezeichneten Tarifhefte I ist in der Schnittafel II nachzutragen:

931. | — | Verciorova | M.Á.V. | 3120

Kattowitz, den 21. April 1917. (588)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch - deutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Tarif für den direkten Güterverkehr, Teil II vom 7. Juli 1909.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. Js. an treten als Folge der höheren Betriebskosten aus Anlaß des Krieges auf den schwedischen und norwegischen Eisenbahnen und auf der Fährstrecke Saßnitz—Trälleborg erhöhte Frachtzuschläge in Kraft. Die am 15. Dezember 1915 eingeführten Zuschläge fallen mit Gültigkeit vom gleichen Tage an fort.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 23. April 1917. (610)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 werden folgende Ausnahmetarife ohne Ersatz aufgehoben:

a) Ausnahmetarif 8 für Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1a—d genannt, für den Verkehr von rheinisch-westfälischen und hessen-nassauischen Stationen nach den deutsch-französischen Uebergangstationen der Tarifhefte 3 und 7.

b) Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen für den Verkehr von lothringisch-luxemburgischen Hochofenstationen nach Stationen des Küstengebiets des Tarifhefts 3.

c) Ausnahmetarif 9a für Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben und andere für den Oberbau von Eisenbahnen aller Art bestimm[te] Gegenstände für den Verkehr v[on] rheinisch-westfälischen Produ[k]tionsorten nach süddeutschen B[e]darfsorten sowie einzelner ander[en] Verbindungen.

Die vorgenannten Frachtgegenstän[de] werden vom 1. Juli d. Js. an zu de[n] Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklass[e] abgefertigt.

II. Gleichzeitig werden folgende Au[s]nahmetarife aufgehoben:

a) Ausnahmetarif 9d für Eisen u[nd] Stahl der Spezialtarife I und II us[w.] nach Binnen- und Küstenstation[en] der Tarifhefte 1 bis 4;

b) Ausnahmetarif 9s für Eisen u[nd] Stahl der Spezialtarife I und II us[w.] zum Bau, zur Ausbesserung od[er] zur Ausrüstung von See- und Flu[ß]schiffen nach binnenländisch[en] Werftstationen der Tarifhefte 1 bis [4];

c) Ausnahmetarif S 5 s für Eisen u[nd] Stahl der Spezialtarife I und II us[w.] zum Bau, zur Ausbesserung od[er] zur Ausrüstung von See- und Fl[uß]schiffen der Tarifhefte 1 bis 4.

An deren Stelle werden neu eingefüh[rt]:

Zu II a) Ausnahmetarif 9 d für

1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stah[l]waren des Spezialtarifs II;
2. Eisenbahnwagenkasten, auch Kast[en] von Wagen für hängende Schiene[n] oder Seilbahnen, zerlegt

nach Seehäfen und Küstenstatione[n].

Zu II b und c) Ausnahmetarif 9 s für

1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stah[l]waren des Spezialtarifs II;
2. folgende Gegenstände der Tarifste[lle] „Eisen und Stahl usw." des Spe[z.] Tar. I: Anker, Drahtseile, Drah[t]stifte, Muttern, Nägel, Schiffskett[en], Schrauben, Unterlagscheiben [für] Schrauben;
3. Eisen und Stahl, Eisen- und Sta[hl]waren, wie in Spez.-Tarif III un[ter] Ziffer 1 a — d genannt

nach See- und Binnenwerften zu[m] Bau, zur Ausbesserung oder zur Au[s]rüstung von See- und Flußschiff[en].

Der neue Ausnahmetarif 9 d enth[ält] hiernach Ermäßigungen für Eisen u[nd] Stahl usw. des Spez.-Tar. I überha[upt] nicht, der Ausnahmetarif 9 s dageg[en] nur im beschränkten Umfange. Die ni[cht] begünstigten Eisenartikel des Spezi[al]tarifs I werden vom 1. Juli d. Js. an [zu] den Frachtsätzen dieses Spezialtarifs [der] allgemeinen Kilometertariftabelle ab[ge]fertigt.

Die Sätze für Eisen und Stahl [des] Spezialtarifs II des neuen A.-Tar. [9 d] sind um etwa 20 v. H. höher als diejenig[en] des seither giltigen Ausnahmetarifs 9[...]

Die Sätze des neuen Ausnahmetarifs [9 s] für Schiffbaueisen sind diejenigen [der] Klasse II der seither giltigen Ausnahm[e]tarife 9 s und S. 5 s. (6[...])

Näheres bei unserem Verkehrsbure[au].

Frankfurt (Main), den 21. April 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

eutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit sofortiger Gültigkeit treten bis f Widerruf, längstens für die Dauer s Krieges, folgende erleichterten Berderungsbedingungen in Kraft:

I. Rohe Gerbrinde (Borke), Heideaut, Torfstreu und Torfmull werden ch unbedeckt befördert. Die obere ge ist anzufeuchten.

II. Sendungen von Flachs, Hanf, Heu d Stroh müssen mindestens oben und den Stirnwänden (also nicht auch den Seitenwänden) bedeckt sein. — er Tarif (Ziffer 9 der Anlage II so- e §§ 4 und 26 der Anlage III) wird tsprechend ergänzt.

Die frachtrechtliche Haftung der senbahn erfährt hierdurch keine Änrung, insbesondere ist das Fehlen der rpackung (bei I) oder deren Mangelftigkeit (bei II) vom Absender im achtbriefe anzuerkennen.

Berlin, den 23. April 1917. (581)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Iitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Von 1. Juli 1917 ab treten alle in den Tarifheften enthaltenen Ausnahmerife für Gießerei-Roheisen sowie für sen und Stahl usw., d. s. die bisherin A. T. 8 a, 9. 9 a, 9 b, 9 s, S 5 und 5 s, außer Kraft.

Zu gleicher Zeit werden, aber nur den Tarifheften 1, 2 und 3, neue, it Nr. 9 und 9 s bezeichnete, wesentch geänderte Ausnahmetarife für isen und Stahl usw. eingeführt. Näres hierüber enthalten der preuß.ssische usw. Gemeinsame Tarif- und erkehrsanzeiger sowie die gleichartin Drucksachen der beteiligten südutschen Verwaltungen.

Erfurt, den 24. April 1917. (598)
Königliche Eisenbahndirektion.

ürttembergisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 11 für Kalziumrbid im Tarif Teil II, Heft 1 und die sonderen Frachtsätze für Kalziumrbid ab Gurtnellen treten mit Ablauf s 30. Juni 1917 außer Kraft.

Stuttgart, den 23. April 1917. (591)
eneraldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültiigkeit vom 1. Juli 1917 treten lgende Änderungen ein:

1. Der Ausnahmetarif 9 d für Schienn, Schwellen, Weichen, Drehscheiben d andere für den Oberbau von Eisenhnen aller Art bestimmte Gegenände für den Verkehr von rheinischestfälischen Erzeugungsorten nach yerischen Bedarfsorten wird aufgeben.

Die vorgenannten Frachtgegenstände erden vom 1. Juli d. Js. an zu den rachtsätzen der ordentlichen Tarifassen abgefertigt.

2. Ferner werden folgende Ausnahmerife aufgehoben:
a) Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II usw. nach Binnen- und Küstenstationen.
b) Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II usw. zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen nach binnenländischen Werftstationen.
c) Ausnahmetarif S 5 s für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II usw. zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen.

An der Stelle der unter 2 a-e genannten Ausnahmetarife werden neu eingeführt:

Zu II a) Ausnahmetarif 9 für
1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II.
2. Eisenbahnwagenkasten, auch Kasten von Wagen für hängende Schienen- oder Seilbahnen, zerlegt, nach Seehäfen und Küstenstationen.

Zu II b u. c) Ausnahmetarif 9 s für
1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II;
2. folgende Gegenstände der Tarifstelle „Eisen und Stahl usw." des Spezialtarifs I: Anker, Drahtseile, Drahtstifte, Muttern, Nägel, Schiffsketten, Schrauben, Unterlagscheiben zu Schrauben;
3. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren wie im Spezialtarif III unter Ziffer I a-d genannt

nach See- und Binnenwerften zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen.

Der neue Ausnahmetarif 9 enthält hiernach Ermäßigungen für Eisen und Stahl usw. des Spezialtarifs I überhaupt nicht, der Ausnahmetarif 9 s dagegen nur im beschränktem Umfange. Die nicht begünstigten Eisenartikel des Spezialtarifs I werden vom 1. Juli d. Js. an zu den Frachtsätzen dieses Spezialtarifs der allgemeinen Kilometertariftabelle abgefertigt.

Die Sätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II des neuen Ausnahmetarifs 9 sind um etwa 20 v. H. höher als diejenigen des seither gültigen Ausnahmetarifs 9. Die Sätze des neuen Ausnahmetarifs 9 s für Schiffsbaueisen sind diejenigen der Klasse II der seither gültigen Ausnahmetarife 9 s und S 5 s.

Näheres bei unserem Verkehrsbüro.

Frankfurt (Main), 21. April 1917. (612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5; Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200; Staats- und Privatbahn - Tierverkehr — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 werden die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife im Verkehr mit den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft um feste Zuschläge erhöht. Näheres über die Höhe der Zuschläge im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. April 1917. (611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Hefte 1 und 2, gültig vom 1. September 1913 und Heft 3, gültig vom 1. März 1914.

Mit Ablauf des 30. Juni 1917 werden vorbezeichnete drei Tarifhefte nebst Nachträgen und den im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen und Bestimmungen aufgehoben.

Dafür tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 im Rahmen des Staats- und Privatbahn-Güterverkehrs, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, folgender neuer Tarif in Kraft:

Tfv. 1100. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks — siehe diesen im Rohstofftarif —) und Steinkohlenbriketts von den Versandstationen des oberschlesischen Kohlengebietes nach Stationen der preußisch - hessischen Staats- und anschließenden Privatbahnen sowie der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Militäreisenbahn und der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Der neue Tarif enthält in der Abteilung A im allgemeinen Frachtsätze auf der Grundlage des Rohstofftarifs, in Abteilung B dem Rohstofftarif gegenüber ermäßigte Frachtsätze zum Inlandsverbrauch nach dem Ostseeküstengebiet, in Abteilung C Frachtsätze für Steinkohlen usw. zur Bekohlung von See- und Flußfahrzeugen der Handelsschiffahrt, des Baggerei- und Schiffereibetriebes sowie zur Versorgung der deutschen Bunkerkohlenniederlagen im Auslande. Die Frachtsätze in Abteilung A und B, bei denen zurzeit preußischerseits weniger als der Rohstofftarif eingerechnet ist, erfahren Erhöhungen. Das Maß derselben ist verschieden und abhängig von der heutigen unregelmäßigen Satzbildung. Die Sätze der Abteilung C sind um 12 ℳ für 10 t niedriger als die Ortssätze.

Der neue Tarif gilt nur von den Gewinnungsstätten selbst; Versandstationen, die nicht Gewinnungsstätten sind, kommen in Wegfall, außerdem sind die Grubenversandstationen neu gruppiert. Die Ausnutzung der 12,5 t-Wagen bei Beladungen mit Steinkohlen und Steinkohlenbriketts ist in dem neuen Tarife vorgeschrieben. Die Artikel Steinkohlenasche und Steinkohlenkoksasche sind in das Warenverzeichnis des neuen Tarifs nicht mehr aufgenommen. Über die Höhe der neuen Frachtsätze usw. gibt auf Anfrage unser Verkehrsbüro Auskunft. Der Preis für den neuen Tarif wird später bekanntgegeben.

Für alle bis zum 30. Juni 1917 nach Stationen des Küstengebiets abgefertigten Sendungen werden die Massenfrachtsätze der zur Aufhebung gelangenden Tarife (Abteilung B und C der Tarifhefte 2 und 3 vom 1. September 1913 bzw. vom 1. März 1914) auf Antrag nachträglich im Erstattungswege gewährt.

Durch den neuen Tarif vom 1. Juli 1917 wird ferner aufgehoben bzw. übernommen Abschnitt II b) des A. T. 6 a im Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C: Frachtsätze, Teilheft C 2: Ausnahmetarife, vom 1. September 1916. (Tfv. 5.)

Kattowitz, den 25. April 1917. (608)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. Eisenbahngütertarif, Teil II, gültig vom 1. März 1914.

Mit dem 30. Juni 1917 werden die im Tarif- und Bekanntmachungswege unter den Abschnitten B, C und D, „Frachtsätze bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 t, 35 t und 25 t" eingeführten Ausnahmefrachtsätze für a) Steinkohlen usw. und b) Steinkohlenkoks usw. ohne Ersatz aufgehoben.

Kattowitz, den 25. April 1917. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Tarif Teil II, 1. Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 werden die Ausnahmetarife 10 (Kalziumkarbid) und 26 (Eisenlegierungen) aufgehoben. Über die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, II, Auskunft.

Dresden, am 24. April 1917. (586)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Nr. 1115. Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914.

Die im Verkehr mit der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn bestehenden direkten Frachtsätze werden mit Ablauf des 30. Juni 1917 aufgehoben. Der Verkehr nach dieser Bahn ist daher vom 1. Juli 1917 an auf Umbehandlung verwiesen. Der Vermerk auf Seite 39 Spalte 4 zu 153 in Heft A des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs, daß im niederschlesischen Kohlentarif nach der genannten Bahn direkte Frachtsätze bestehen, ist daher mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 zu streichen.

Breslau, 24. April 1917. (590)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juli 1917 werden die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl sowie für Gießereiroheisen entsprechend dem Vorgehen im Staats- und Privatbahnverkehr neu geregelt. Außer mehreren beizubehaltenen Sätzen werden die bisherigen Sätze teils aufgehoben, teils erhöht.

Nähere Bekanntgabe der Einzelheiten bleibt vorbehalten.

Erfurt, den 25. April 1917. (601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Stationen der Lokalbahn Joffa-Wildflecken in den Tarif (Kilometertafel I) wie folgt aufgenommen:

Altengronau O. R. . . . . 27 km
Brückenau Bad . . . . . . 41 km
Brückenau Stadt . . . . . 45 km
Oberbach . . . . 56 km
Oberriedenberg O. R. . . . 52 km
Römershag O. R. . . . . . 48 km
Rupboden O. R. . . . . . . 36 km
Wildflecken O. R. . . . . . 61 km
Zeitlofs O. R. . . . . 32 km

an die Entfernungen von Gemünden (Main).

München, 18. April 1917. (595)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Saarbrücken-Malstatt des Direktionsbezirkes Saarbrücken als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 18a für Fische, getrocknete usw. mit den Sätzen für Saarbrücken Hauptbahnhof einbezogen.

Hannover, den 23. April 1917. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juli 1917 ab wird der Ausnahmetarif 8a (Gießerei-Roheisen) des Tarifheftes 3 ohne Ersatz aufgehoben. Die Artikel dieses Ausnahmetarifs werden vom genannten Tage ab zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen abgefertigt.

Gleichzeitig werden folgende Ausnahmetarife der Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgehoben:

a) Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II;
b) Ausnahmetarif 9s für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werftstationen.

An deren Stelle werden neu eingeführt:

Zu a) Ausnahmetarif 9 für
1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spez.-T. II;
2. Eisenbahnwagenkasten, auch Kasten von Wagen für hängende Schienen- oder Seilbahnen, zerlegt, nach Küstenstationen;

zu b) Ausnahmetarif 9s für:
1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II;
2. folgende Gegenstände der Tarifstelle „Eisen u. Stahl usw." des Spezialtarifs I: Anker, Drahtseile, Drahtstifte, Muttern, Nägel, Schiffsketten, Schrauben, Unterlagscheiben zu Schrauben;
3. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, wie im Spez.-T. III unter Ziffer 1a—d genannt, nach Binnenwerften zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen.

Die nicht begünstigten Eisenartikel des Spez.-T. I werden vom 1. Juli 1917 ab zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen abgefertigt. Die Frachtsätze für Eisen und Stahl usw. des neuen Ausnahmetarifs 9 sind um etwa 20 v. H. höher, als die des seither gültigen Ausnahmetarifs 9. Für Ausnahmetarif 9s werden die Frachtsätze nicht geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Breslau, den 23. April 1917. (59
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 werden die im obengenannten Tarif in der Abteilung A, Stationstarife für Steinkohlen usw. auf den Seiten 26—29 und 42—4 (Seiten 9 und 11 des Nachtrages I, Seite 6 des Nachtrages IV) für Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof und Tribuswinkel-Josefstal und die in der Abteilung B, Stationstarife für Steinkohlenkoks usw. auf der Seite 53 (Seite 4 des Nachtrags V) für Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof enthaltenen und mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 laut Nachtrag VI Seite 29 umzurechnenden Frachtsätze aufgehoben und durch die nachstehenden ersetzt:

Von Versandgrube lfd. Nr.	Abteilung A Stationstarife für Steinkohlen usw. nach Leesdorf-Baden, Tribuswinkel-Josefstal (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)	Abteilung B Stationstarife für Steinkohlenkoks usw. nach Leesdorf-Baden (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)	Von Versandgrube lfd. Nr.	Abteilung A Stationstarife für Steinkohlen usw. nach Leesdorf-Baden, Tribuswinkel-Josefstal (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)	Abteilung B Stationstarife für Steinkohlenkoks usw. nach Leesdorf-Baden (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)	Von Versandgrube lfd. Nr.	Abteilung A Stationstarife für Steinkohlen usw. nach Leesdorf-Baden, Tribuswinkel-Josefstal (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)	Abteilung B Stationstarife für Steinkohlenkoks usw. nach Leesdorf-Baden (Frachtsatz für 1000 kg in Heller)
1	2045	—	23	2037	—	46	1994	—
1a	2045	—	24	2024	—	47	1995	—
2	2038	—	25	2026	—	48	1993	—
3	2036	—	26	2029	2180	49	1980	—
4	2034	2178	27	2028	—	50	1957	—
6	2026	2172	28	2026	—	51	1982	—
7	2028	—	29	2031	—	52	1962	—
8	2005	2159	30	2037	2185	53	1962	—
9	2007	—	31	2033	2182	54	1894	—
10	2038	—	32	2010	2172	55	1944	—
11	1992	2136	33	2001	—	56	1945	—
11a	2031	2175	34	1995	—	57a	1924	—
12	2003	—	35	2003	—	58	1969	—
13	1994	2138	36	1997	—	59	1954	—
14	1998	2142	37	2003	—	61	1941	2085
15	2005	2159	38	1996	2156	62	1910	—
16	2013	—	39	1999	—	62a	1913	2067
17	2024	—	40	1999	—	63	1861	—
18	2010	2167	41	1999	—	64	1864	—
19	2005	—	42	2004	—	65	1854	1998
20	2035	—	43	1994	—	66	1869	—
21	2037	—	44	1991	—	67	1877	—
22	2039	—	45	1904	—	68	1827	1981

In diesen Frachtsätzen sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.

Die Stationsbezeichnung Leesdorf-Baden Frachten-Bahnhof (Station der Wiener Lokalbahnen) wird auf Leesdorf-Baden abgeändert.

Kattowitz, den 21. April 1917. (58
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

heinisch-Bayerischer Güterverkehr. terverkehr der Rhein- und Mainfenstationen mit Bayern, rechtseinisches Netz (Frankfurt usw. yerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911. saß - Lothringisch - Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. tdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 treten Ausnahmetarif 9 s für Schiffsbauen nach binnenländischen Stationen derungen im Warenverzeichnis und den Anwendungsbedingungen in aft. Näheres bei den Dienststellen.

München, den 23. April 1917. (597)
rifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

---

stdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Mai 1917 wird die Station hnabelwaid in den Ausnahmeif 7 für Eisenerz usw. einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten enststellen.

München, den 23. April 1917. (596)
rifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

---

snahmetarif für schwefelsaures Ammoniak usw. — Tfv. 2 IV k. — snahmetarif für Schwefelsäure usw. — Tfv. 2 IV r. — Ausnahmetarif für Tonerde usw. — Tfv. 2 IV s. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 tritt Ausnahmetarif 2 IV k für schwefelures Ammoniak usw. der Absatz D s Warenverzeichnisses für Superphosat mit geringem Phosphorgehalt und Ausnahmetarif 2 IV r für Schwefelure usw. der Absatz E des Warenzeichnisses für Superphosphat mit ringem Phosphorgehalt sowie im Ausmetarif 2 IV s für Tonerde usw. Absatz J des Warenverzeichnisses Schwefel und Schwefelblüte außer aft.

Auskunft geben die beteiligten Güterertigungen sowie das Auskunftseau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1917. (602)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

rkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen.

Mit dem 30. Juni 1917 treten die achtsätze der nachbezeichneten Ausmetarife für Eisen usw. außer aft:

. Tarifheft 1 (Verkehr mit terreich). Ausnahmetarif 93 A unter und II, 93 B unter II für 10 t, 93 C d D unter I und II für 10 t, 93 F und G unter II Ziffer 2.

. Tarifheft 2 (Verkehr mit garn). Ausnahmetarif 93 A unter und II, 93 B unter I und II für 10 t l 93 C unter II.

Altona, den 21. April 1917. (584)
Königliche Eisenbahndirektion,
amens der Verbandsverwaltungen.

1110. Staats- und Privatbahn-Güterkehr-Ausnahmetarif 6 für Steinlen usw. von Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau.

Mit Ablauf des 30. Juni 1917 werden gehoben:

der Niederschlesische Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1 (Nr. 1110) und Heft 2 (Nr. 1111) vom 1. Oktober 1913 und Heft 3 (Nr. 1115) vom 1. April 1914.

die Bestimmungen und Frachtsätze im Abschnitt II a des Ausnahmetarifs 6 a sowie die Ausnahmetarife 6 e und 6 f im Teilheft C 2 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs (Nr. 5) samt den im Verfügungswege getroffenen Tarifmaßnahmen.

An Stelle der aufgehobenen Tarife tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 der oben genannte neue Tarif in Kraft, der Frachtsätze für Kohlen usw. von niederschlesischen Gruben sowie für Steinkohlenbriketts von Breslau West enthält.

Durch den neuen Tarif treten nach dem Küstengebiet der Ostsee Frachterhöhungen bis zu 24 ℳ für 10 t, nach dem übrigen Gebiete nur geringe Erhöhungen ein.

In dem neuen Tarif sind Stationen des allgemeinen Verkehrs als Versandstationen nicht mehr aufgenommen, auch ist die Ausnutzung der 12,5-t-Wagen bei Beladung mit Steinkohle und Briketts vorgeschrieben. Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs gibt über die voraussichtliche Höhe der Frachtsätze unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 24. April 1917. (589)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 treten folgende Änderungen ein:

1. Der Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-Roheisen von elsaß-lothringischen Hochofenwerken nach Seehafenstationen wird ohne Ersatz aufgehoben.

2. An Stelle der jetzigen Ausnahmetarife S 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. der Spezialtarife I—III zum Ortsverbrauch in den Seehäfen und zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern, S 5 t für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I—III zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern, S 5 s für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I—III zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen, treten die nachstehenden:

I. Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II, Eisenbahnwagenkasten, auch Kasten von Wagen für hängende Schienen- oder Seilbahnen, zerlegt, von süddeutschen Versandstationen nach allen Seehafenstationen.

Die neuen Frachtsätze bringen gegenüber den jetzigen Sätzen Erhöhungen von etwa 20 v. H. Die bisherigen Ermäßigungen für Eisen und Stahl usw. der Klasse I und III fallen ohne Ersatz fort.

II. Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, auch Waren aus andern unedlen Metallen der Spezialtarife I—III, sowie Eisenbahnfahrzeuge.

A. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen, europäischen Ländern,
B. zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern,
C. an Seekabelwerke (Kupferdraht usw.)

von süddeutschen Versandstationen nach den Seehäfen.

III. Ausnahmetarif 9 s für 1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II; 2. folgende Gegenstände der Tarifstelle „Eisen und Stahl usw." des Spezialtarifs I: Anker, Drahtseile, Drahtstifte, Muttern, Nägel, Schiffsketten, Schrauben, Unterlagsscheiben zu Schrauben.

3. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 a—d genannt, nach Seewerften zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen.

Von den im Ausnahmetarif 9 genannten süddeutschen Versandstationen nach Seehafenstationen.

Die Frachtsätze nach Lübeck werden im Ausnahmetarif 9 s gegenüber den jetzigen Sätzen um 9—14 ₰ für 100 kg erhöht. Im übrigen bleiben die Frachtsätze der Ausnahmetarife S 5 und 9 s unverändert. Die vorstehenden Änderungen sind in einem demnächst erscheinenden vom 1. Juli 1917 ab gültigen Tarifnachtrag 12 zusammengestellt. Der Tarifnachtrag enthält ferner außer bereits bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen neue Stationsfrachtsätze für Konstanz und Petershausen (Baden), die Erhöhungen zwischen 2 und 4 ₰ für 100 kg aufweisen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover.

Hannover, den 23. April 1917. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Am 1. Juli 1917 wird der Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-Roheisen aufgehoben. Ferner wird in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen die Anfuhr- und die Ladegewichtsklausel aufgenommen und im Warenverzeichnis die Klasse I gestrichen. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden am 25. April 1917. (605)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 tritt eine Neuordnung der bisherigen Eisen-Ausnahmetarife ein, die neben Erweiterungen auch Erhöhungen und Einschränkungen zur Folge hat. Die Ausnahmetarife 8 a (Gießerei-Roheisen), S 5 u (Eisen und Stahl) und S 5 v (Eisen und Stahl) werden aufgehoben. Ferner kommt auch die Vergünstigung der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 5 (Klasse II b) für Sendungen von Eisen und Stahl im Versande von den Hafenstationen in Wegfall. Der Ausnahmetarif 9 ist auf die bisherige Klasse II sowie auch in seinem Geltungsbereich eingeschränkt. In diesen sind auch die Frachtsätze für den Ortsverbrauch der Seehäfen übernommen worden. Die bisherigen Ausnahmetarife 9 s und S 5 s (Schiffsbaueisen) sind zu einem Ausnahmetarif 9 s mit zwei Abteilungen (Verkehr nach Seewerften und Binnenwerften) unter Wegfall der bisherigen Klasse I vereinigt. Die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t sind zu einem Ausnahmetarif S 5 (gültig für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen, europäischen Ländern, für die Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern und für Seekabelwerke) ohne wesentliche Änderungen in der Frachtberechnung vereinigt worden. Die bisherigen zahlreichen Stationsfrachtsätze werden beseitigt und durch Frachtsätze nach Kilometertariftabellen ersetzt. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen und das Tarifbureau in Berlin SW. 11, Tempelhofer Ufer 28.

Berlin/Wien, den 23. April 1917. (604)
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1917 wird eine Neuordnung der bisherigen Eisenausnahmetarife durchgeführt. Neben Erweiterungen treten auch Erhöhungen und Einschränkungen ein. Die Ausnahmetarife 8 a (Gießerei-Roheisen), S 5 u (Eisen und Stahl) und S 5 v (Eisen und Stahl) werden aufgehoben. Ferner kommt auch die Vergünstigung der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 5 (Klasse II b) für Sendungen von Eisen und Stahl im Versande von den Hafenstationen in Wegfall. Der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. nach Binnen- und Küstenstationen ist auf die bisherige Klasse II und auch hinsichtlich des Geltungsbereichs eingeschränkt. In diesen Ausnahmetarif sind auch die Frachtsätze für den Ortsverbrauch der Seehäfen übernommen. Die bisherigen Ausnahmetarife 9 s und S 5 s (Schiffsbaueisen) sind zu einem Ausnahmetarif 9 s mit zwei Abteilungen (Verkehr nach Seewerften und Binnenwerften) unter Wegfall der bisherigen Klasse I vereinigt. Die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl usw. sind zu einem Ausnahmetarif S 5 (gültig für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern, für die Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern und für Seekabelwerke) vereinigt worden.

Die neuen Ausnahmetarife werden in den voraussichtlich am 1. Juni 1917 erscheinenden Nachtrag XVII zum Tarife aufgenommen; nähere Auskunft erteilt zunächst unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 25. April 1917. (606)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 treten zu den Binnentarifen für den Personen-, Güter- und Tierverkehr unserer Bahn Nachträge, enthaltend mäßige Erhöhungen, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 24. April 1917. (585)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1917 treten im Verkehr mit Stationen der

Hildesheim-Peiner Kreisbahn

infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die für Fahrkarten 2. Klasse bis zu 40 ₰ und für Fahrkarten 3. Klasse bis zu 15 ₰ betragen.

Nähere Auskunft erteilt die „Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin W. 9, Linkstraße 19“.

Hannover, den 23. April 1917. (592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1917 treten im Verkehre mit Stationen der

Teutoburger Wald-Eisenbahn

infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die

a) auf Entfernungen von 1—5 km in 2., 3. und 4. Kl. je 5 ₰;
b) auf Entfernungen von 6—10 km in 2. u. 3. Kl. je 10 ₰, in 4. Kl. 5 ₰;
c) auf Entfernungen über 10 km in 2. Kl. 20 ₰, in 3. u. 4. Kl. je 10 ₰.

betragen.

Nähere Auskunft erteilt die „Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft in Berlin W 9, Linkstr. 19“.

Hannover, den 25. April 1917. (609)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Generalversammlung.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz-Schönau.

Kundmachung.

Nach Maßgabe der Gesellschafts-Statuten*) findet die 59. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft am 11. Mai 1917, 12 Uhr mittags, im Sitzungssaale der Gesellschaft in Teplitz-Schönau (Bahnhofsgebäude) statt.

Tagesordnung:

1. Vorlage des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Verwendung des Reingewinnes.
4. Revisionsausschußwahl.

Die Aktien und Genußscheine sind gegen ordnungsmäßige Rückstellung nach der Generalversammlung bei den nachbezeichneten Bankstellen spätestens am 4. Mai l. J. unter Anschluß eines Verzeichnisses zu hinterlegen:

- in Wien bei Johann Liebieg & Comp.,
- in Prag bei der Böhmischen Escomptebank oder bei Moritz Zdekauer,
- in Aussig bei der Böhmischen Escomptebank-Filiale oder bei L. Wolfrum & Comp.,
- in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden oder bei der Dresdner Bank,
- in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
- in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei S. Bleichröder,
- in Frankfurt a. M. bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
- in Teplitz-Schönau bei der Böhmischen Escomptebank-Filiale oder bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Teplitz-Schönau, den 24. April 1917.
Der Verwaltungsrat. (600)

*) Auszug aus den Gesellschafts-Statuten:

§ 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt. Vertretung ist nur durch andere, nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 36. Die Einberufung der Generalversammlung geschieht vom Verwaltungsrate jedesmal durch eine Kundmachung, welche wenigstens vierzehn Tage vor dem Zusammentritt auf die im § 6 angeführte Weise veröffentlicht wird.

In diese Einberufung ist das Programm der Generalversammlung aufzunehmen.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens sechs Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40, Abs. 1. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

§ 51, Abs. 2. Von diesen Genußscheinen werden je 2 Stück in bezug auf Teilnahme an der Generalversammlung und ihren Abstimmungen und bei Erlegung der im § 24 für den Verwaltungsrat vorgeschriebenen Einlage einer Aktie gleichgestellt.

(Nachdruck wird nicht vergütet.)

Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 71ten, als ordentlichen 64ten General-Versammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 31. Mai 1917, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag-Bredauergasse Nr. 7, neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1916.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1916.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1917.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genußscheine von solchen, oder mindestens [illegible] Stück Aktien Lit. B., oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

- bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
- bei der k. k. priv. Allg. Österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
- bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
- bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
- bei der Bayerischen Vereinsbank in München,
- bei der Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
- bei Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 23. Mai 1917 zu hinterlegen. (5[illegible])

Prag, am 18. April 1917.
Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 34. | 2. Mai 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Neuordnung der Kohlen- und Eisentarife.

Als im vergangenen Jahr aus der Mitte des preußischen andeseisenbahnrates eine Überprüfung der vielen Aushmetarife angeregt wurde, konnte die Staatseisenbahnverltung dieses Vorgehen nur begrüßen. Der Gedanke war ch von ihr bereits erfaßt worden; seine Durchführung nnte also nur erleichtert werden. In der Tat, die Aushmetarifbildung ist unter der Einwirkung alter und verseter Ausnahmetarife so verwickelt geworden, daß eine arere, durchsichtigere, leichter verständliche Gestaltung ht nur wünschenswert, sondern notwendig ist. Denn bei elen Ausnahmetarifen wird man den wichtigsten tarifbilden- n Umstand: das allgemeine, wirtschaftliche, eine Staatslfe fordernde Bedürfnis kaum noch erkennen. Verlangt er die Zeit mit der Umwälzung aller wirtschaftlichen Beffe und Verhältnisse vom Staat eine besonders straffe Zummenfassung seiner Mittel, dann wird selbst der Betroffene rständnis für das Vorgehen der Staatseisenbahnverwaltung winnen und wird sich auch abzufinden wissen, wenn er ht, daß bei der Überprüfung die größte Vorsicht oberste gel ist.

Aus diesen Erwägungen hat die preußische Staatseisenhnverwaltung die Neuregelung der Ausnahmetarife für hle und Eisen, insbesondere nach dem vom englischen ettbewerb beeinflußten Gebiet dem Landeseisenbahnrat zur gutachtung vorgelegt. In eingehender Beratung, in der s Für und Wider von jedem Gesichtspunkt aus, von dem Zweckmäßigkeit des Vorgehens nach Zeit und Auswahl Tarife, von dem der wirtschaftlichen Notwendigkeit vom ndpunkt der betroffenen Kreise wie der Staatsfinanzen indlich erörtert und abgewogen worden ist, hat der Laneisenbahnrat die Vorlage mit einigen Abänderungen gutheißen.

Die neuen Tarife sind jetzt veröffentlicht und werden am Juli 1917 eingeführt werden.

Die leitenden Gesichtspunkte sind folgende:

Die Staatseisenbahnverwaltung will auch fernerhin, soweit irgend möglich, die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse durch besonders ermäßigte Tarife fördern; sie will unter mittelbarer Verfolgung derselben Ziele die Schiffbaueisentarife und die Tarife für die deutsche Bunkerkohle beibehalten. Auch will sie die Ortstarife in den Seehäfen und zum Verbrauch im Küstengebiet nicht beseitigen, sondern nur einschränken und auch die östlichen Kohlentarife auf mittlerer Linie neu regeln. Daneben wird der Wunsch auf Vereinfachung der Form der Tarife im weitesten Umfange erfüllt werden.

Die Kohlentarife zerfallen im allgemeinen in drei Hauptabschnitte. Die Regel bildet die Gewährung des Rohstofftarifs; ein Stationstarif ist hierfür bis auf wenige Ausnahmen entbehrlich; an seine Stelle tritt die Frachtberechnung nach der allgemeinen Kilometertariftabelle. Ein zweiter Abschnitt sieht ermäßigte Sätze für Hausbrand- und Industriekohle in einem bevorzugten Gebiet vor, während ein dritter Teil der Bunkerkohle für Handelsschiffe gewidmet ist. Für die Ausfuhrkohle ist die Regelung bis nach Eintritt geordneter Verhältnisse verschoben. Das bevorzugte Empfangsgebiet ist das deutsche Küstengebiet; es wird von der Linie Weener - Leer - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Kleinen - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Stettin - Schivelbein - Strasburg (Westpr.) nach Süden zu begrenzt. Eine Rückwirkung ist durch Einführung der Abfuhrklausel im Gegensatz zu früher ausgeschlossen.

Einige Ausnahmetarife von nur örtlicher, wirtschaftlich untergeordneter Bedeutung werden aufgehoben.

Die Eisentarife sind im wesentlichen in folgender Weise geregelt:

Für Schiffbaueisen sind die bisherigen Ermäßigungen der Ausnahmetarife 9 s und S 5 s bestehen geblieben; der Tarif ist aber zu einem Ausnahmetarif 9 s mit 2 Abteilungen (Verkehr nach den Seewerften und den Binnenwerften) unter Wegfall der Klasse I vereinigt. Die Ausfuhr ist auch bei Eisen nach wie vor begünstigt; die bisherigen Tarife S 5 und S 5 t konnten aber zu einem Tarif S 5 (gültig für die Aus-

fuhr über See nach außerdeutschen Ländern, für die Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern und für Seekabelwerke) verschmolzen werden.

Eine wichtige Änderung hat der Ausnahmetarif 9 erfahren. Er ist sowohl nach seinen Güterarten als auch nach seinem Geltungsgebiet eingeschränkt worden. Die beiden Klassen I und III, die im allgemeinen das Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und III erfassen, fallen fort. Ermäßigungen sind also nur noch für Eisen des Spezialtarifs II vorgesehen. Das Empfangsgebiet ist auch hier das deutsche Küstengebiet, nach Süden begrenzt durch die Linie Bunde (Ostfriesl.) - Papenburg (Ems) - Leer - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Büchen-Lübeck - Kleinen - Güstrow - Neubrandenburg - Stettin - Stargard (Pommern) - Stolp - Danzig - Dirschau - Elbing - Königsberg - Insterburg - Tilsit - Ragnit. Versandstationen sind die Eisenstationen des Westens und Ostens. Der Tarif ist ein Staffeltarif. Daneben sind noch von den oberschlesischen Eisenbezirken nach Stationen der Provinzen Pommern, Posen, Ost- und Westpreußen, soweit diese nicht zum vorerwähnten Empfangsgebiet gehören, Ermäßigungen vorgesehen, denen eine andere Staffel zugrunde liegt. In diesen Tarif sind auch die Frachtsätze für den Ortsverbrauch der Seehäfen übernommen. Der Tarif bringt eine Verteuerung um durchschnittlich 20 % und schließt durch die Einführung der Abfuhrklausel jede Rückwirkung aus, so daß die oft angegriffene Bevorzugung des Hinterlandes der Seehäfen gegenüber den Binnenstationen mit ihren eisenverbrauchenden Industrien fortgefallen ist.

Die Beseitigung der Stationssätze und ihre Ersetzung durch Frachtsätze nach Kilometertariftabellen hat sich mit geringen Ausnahmen auch hier durchführen lassen, was nicht unwesentlich zur Vereinfachung und Übersichtlichkeit beigetragen hat.

Daneben konnten noch einige Ausnahmetarife unbedenklich aufgehoben werden, weil ihre Voraussetzungen fortgefallen sind und die früher berechtigte Unterstützung durch den Staat entbehrlich geworden ist; so fallen die Ausnahmetarife 8 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs III, 8a für Roheisen, 9a für Schienen usw. gänzlich fort.

So ist der Anfang mit der Durchsicht der Ausnahmetarife und damit mit einem Teil einer Tarifreform gemacht. Es wird nicht in Abrede gestellt werden können, daß die gefundene Lösung nach Form und Inhalt bei sachlicher Würdigung aller Verhältnisse befriedigt. E. G.

Das Schweizerische Verkehrsamt.

Im April 1911 wurde der schweizerische Bundesrat durch eine im Nationalrat gestellte Motion eingeladen, die Errichtung einer Mittelstelle behufs Förderung des Fremdenverkehrs in der Schweiz zu prüfen. Die Gesuchsteller gingen von der Tatsache der eingetretenen Entwicklungsstockung aus und leiteten die Berechtigung des Anspruchs auf staatliche Unterstützung einenteils daraus ab, daß ein Fehlbetrag von mehreren hundert Millionen Franken in der schweizerischen Handelsbilanz nur durch den Fremdenverkehr gedeckt werden könne und auch tatsächlich gedeckt worden sei; andererseits wurde auf die großen fiskalischen Interessen hingewiesen, die mit der gesamten Volkswirtschaft der Staat selbst durch die Bundesbahnen, die Zölle, die Erträgnisse des Post- und Telegraphendienstes an der Schaffung einer derartigen Mittelstelle habe. Als Beispiel wurde darauf verwiesen, daß der ohnehin ungenügende Ertrag der Verkehrsanstalten ohne den Fremdenverkehr eine außerordentliche Minderung erfahren müßte, wofür seitdem durch den Krieg der Nachweis erbracht worden ist. Als Hauptaufgabe der neuen Einrichtung wurde bezeichnet: im allgemeinen alle das Verkehrswesen betreffenden Fragen eingehend zu prüfen und alle Mittel zu erforschen, die geeignet sind, den Fremdenverkehr zu entwickeln, wie auch dafür zu sorgen, daß die Einrichtungen, die der Beförderung und Unterbringung der Fremden dienen, verbessert werden. In der Folge wurde dann, unter Mitwirkung schon bestehender Interessenverbände, der Aufgabenkreis genau umschrieben. Nach einer längeren, durch den Krieg verursachten Unterbrechung, wurde Ende August 1916 dem Bundesrate von seiten der beteiligten Vereinigungen — dem Verband der Verkehrsvereine, dem Gasthofsinhaberverband, der Gotthardvereinigung und der „Association Pro Sempione“ — ein endgültiger Satzungsentwurf mit einem einläßlichen Begleitschreiben eingereicht. In diesem ist festgestellt, daß der Schweiz aus dem Fremdenverkehr eine jährliche Roheinnahme von wenigstens 500 Millionen Franken erwachse; davon entfallen auf das Gastwirtsgewerbe 250—300 Millionen, auf die Postverwaltung 7 Millionen, die Zollverwaltung 13—16 Millionen, die Bundesbahnen 15—20 Millionen. Der am Fremdenverkehr beteiligte Gesamtbetrag des Volksvermögens wird auf 3½—4 Milliarden geschätzt.

Der Satzungsentwurf sieht die Gründung eines „Schweizerischen Verkehrsamtes“ vor, dessen Zweck darin bestehen soll, den Zusammenhang, die gegenseitige Unterstützung und die gemeinsame Arbeit aller auf dem Gebiete des Verkehrs wirkenden Kräfte und Verbände nach Möglichkeit zu fördern. Für die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten wird eine jährliche Ausgabe von rund 350 000 Fr. in Aussicht genommen, von denen 200 000 Fr. durch die am Fremdenverkehr zunächst beteiligten Kreise aufgebracht werden sollen, während für die verbleibenden 150 000 Fr. die Mithilfe des Staates angerufen wird.

Am 16. März 1917 ist die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Errichtung eines schweizerischen Verkehrsamtes ergangen; sie enthält den Entwurf zu einem Bundesbeschluß, laut welchem der Bund der Vereinigung für das Verkehrsamt eine Unterstützung gewährt, deren Höhe jährlich im Voranschlag festzusetzen ist. Für das Jahr 1918 beträgt sie 120 000 Fr. Der Bundesbeschluß wird in der Junitagung der eidgenössischen Räte zur Behandlung kommen; lassen sich die noch hängenden Fragen des Sitzes und der Leitung vorher gütlich lösen, so ist an der Zustimmung der Bundesversammlung nicht zu zweifeln.

Der Aufgabenkreis des Verkehrsamtes gliedert sich in zwei Teile; in einen verkehrswirtschaftlichen und einen publizistischen. Der erstere umfaßt u. a. die folgenden Aufgaben: Studium des gesamten schweizerischen Verkehrswesens, insbesondere des Reiseverkehrs in wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht; Anregungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Ausarbeitung von Gutachten über Verkehrsfragen sowie Vorbereitung von Verordnungen und Gesetzesentwürfen, die sich auf den Reiseverkehr beziehen; Anlage einer Verkehrsbibliothek. Der publizistische Teil erstrebt u. a.: die Vereinheitlichung der Werbetätigkeit im Ausland durch Zusammenfassung aller aufwendbaren Mittel und die Herausgabe und Verbreitung neuer Werbeschriften; Beteiligung bei Ausstellungen für Fremdenverkehrszwecke; Einrichtung von neuen Vertretungen im Auslande; Einrichtung eines besonderen Preß- und Nachrichtendienstes; Vorträge und Lichtbild-Werbetätigkeit im Auslande.

An der Spitze des Verkehrsamtes soll ein Leiter stehen, dem ein oder mehrere Beigeordnete als Bevollmächtigte beigegeben sind. Der Leiter steht unter dauernder Beaufsichtigung durch einen Vorstand von 5—7 Mitgliedern, der seinerseits den Ausschuß eines größeren Verkehrsrates bildet. Oberste Behörde ist die Vereinsversammlung. Der Bund ist in den Verwaltungsbehörden der Vereinigung angemessen vertreten; die Bezeichnung der Vertreter steht dem Bundesrate zu.

Der seit längeren Jahren eingerichtete „Publizitätsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen, der dank seiner trefflichen Leitung sehr günstige Ergebnisse aufweist, bleibt neben dem Verkehrsamt, trotzdem sich Zweck und Ziele der beiden Einrichtungen weitgehend decken, in unveränderter Weise aufrechterhalten; auch steht eine Einschränkung der ihm zur Verfügung stehenden Mittel, die jährlich ungefähr 400 000 Fr. betragen, nicht zu erwarten. An das Verkehrsamt leisten die Bundesbahnen für die ersten drei Jahre einen Beitrag von jedesmal 25 000 Fr. Die Zuschüsse der vier Gründervereinigungen betragen 20 000 Fr., diejenigen der Verkehrsanstalten (ohne Bundesbahnen) sind auf 10 000 Fr. veranschlagt. Die Kantone sollen sich mit rund 50 000 Fr. beteiligen, die Städte mit 15 000 Fr.; von Banken und Industriegesellschaften werden je 20 000 Fr. erwartet. Es wird damit gerechnet, daß sich diese Beiträge mit den Jahren erheblich vermehren lassen. Ob freilich, wie man im Jahre 1911 annahm, in kurzer Zeit das in Aussicht genommene Amt mit einem Voranschlag von einer Million Franken wird arbeiten können, bleibt sehr zu be

veifeln. Nachdem gemäß der Schätzung von Sachverständigen e für Werbezwecke jährlich verausgabten Gelder vor dem riege drei Millionen Franken erreicht und überstiegen hatn, kann eine weitere bedeutende Erhöhung nicht mehr als ahrscheinlich gelten. Ob dagegen Verschiebungen eintreten, eibt abzuwarten; bei den vielen auseinanderstrebenden Einlinteressen werden sie sich jedenfalls in bescheidenem Rahen halten.

Es ist in den schweizerischen Verkehrskreisen nie ein Hehl raus gemacht worden, daß der engere Zusammenschluß der sländischen Verkehrsbeteiligten, die dortige Zusammenfasng der Mittel, für die Verwirklichung des Gedankens eines hweizerischen Verkehrsamtes mitbestimmend gewesen ist. ein Land ist in Wohl und Wehe seiner Volkswirtschaft so hr auf den Fremdenverkehr gestellt, wie die Schweiz. Als eines der wenigen Länder, deren Regierung stets sich einer vorbildlichen Unparteilichkeit gegenüber beiden kriegführenden Mächtegruppen befliß, darf sie darum wohl auch erwarten, daß dort die an und für sich begreiflichen Bestrebungen, den Verkehr in den eigenen Landesmarken zu behalten, ihr gegenüber nach dem Kriege mit Maß gehandhabt werden. Das liegt im fiskalischen Interesse der betreffenden Staatsbahnverwaltungen selbst, denen aus dem Reiseverkehr nach der Schweiz Jahr für Jahr bedeutende Einnahmen zugeflossen sind. Und was gäbe es für uns Schweizer für eine schönere Aufgabe, nicht als politisches Gebilde, sondern als Helvetia benigna, zu versuchen, die entzweiten Völker des europäischen Festlandes einander wieder näher zu bringen?

Miller, Luzern.

Afrikanische Eisenbahnfragen.

In dem Januarheft der Zeitschrift „United Empire“ des yal Colonial Institute zu London behandelt Evans Lein in seiner Abhandlung über die „Eisenbahnen in Afrika“ e großen Überlandbahnen des afrikanischen Festndes und das Problem der Trans-Saharabahn. Er knüpft bei an eine in der „Morning Post“ vom 14. und 19. August 15 enthaltene Beschreibung der Kolonialbahnen in den utschen Schutzgebieten an und weist auf den bedeutungsollen Fortschritt des Eisenbahnbaus im dunklen Erdteil hin, r sich, allerdings infolge des Krieges von der großen ffentlichkeit weniger beachtet, in den letzten Jahren vollgen habe. Dabei lenkt der Verfasser die Aufmerksamkeit if folgende sechs Tatsachen: 1. Die Vollendung der Tananjikabahn, von den Deutschen aus strategischen ünden in großer Schnelligkeit vorgetrieben, um an die eichtümer von Katanga zu gelangen, ehe die von der Westiste Afrikas her rasch fortschreitenden Bahnen den reichen und am meisten verheißungsvollen Teil von Inner-Afrika eichen; 2. den Zusammenschluß des Kapländischen Bahntzes mit den Bahnen von Deutsch-Südwestafrika, daß es jetzt möglich geworden ist, mit der Eisenbahn von vakopmund oder Walfischbucht bis Kambove in Belgischongo, oder zur entgegengesetzten Küste nach Beira, Launzo-Markes und Durban zu gelangen, ohne das südafrikasche Bahnnetz zu verlassen; 3. die Fertigstellung der gron französischen Kolonialbahn von Djibuti nach Adis beba, der Hauptstadt Abessiniens; 4. den Bau der Bahn n Rabat und Casablanca entlang der Küste von arokko nach Fes, der nördlichen Hauptstadt des Lans; 5. Vollendung des großen Eisenbahn- und Wasserweges von der Mündung des Kongostromes bis Albertville am Tanganjikasee durch Fertigstellung der belgisch-kongolesischen Lukugabahn; 6. Verbindung der britischen Ugandabahn mit der deutschen Usambarabahn in dem fruchtbaren Bezirk des Kilimandjaro-Gebiets.

Diese wichtigen Vorgänge, die sich fast völlig unbeachtet während der Wirren des Weltkrieges oder kurz vor seinem Ausbruch abspielten, sind nach Ansicht des Verfassers ein bedeutsames Zeichen der Tätigkeit, die sich gegenwärtig in der Umwandlung Afrikas mittels Schienen und Dampf vollziehe, ein Prozeß, der durch den Krieg eher beschleunigt als gehemmt werde.

In seinen weiteren Darlegungen behandelt Lewin die französischen Kolonialbahnen und beschäftigt sich zum Schlusse eingehend mit dem Plan der Trans-Saharabahn als einer Weltverkehrslinie, deren Ausführung nach seiner Ansicht zu keiner Zeit wesentliche bauliche und technische Schwierigkeiten entgegenständen. Mit der Befriedung des Saharagebiets und besonders mit der Befestigung des französischen Einflusses entlang der nördlichen Küste des Tschadsees sei für das Unternehmen nunmehr eine neue Zeit angebrochen, die schließliche Verwirklichung des großen nationalen und strategischen Werks sei nur noch eine Frage der Zeit und hänge ab von der Aufbringung der Geldsumme, die ein so gewaltiges Unternehmen erfordere.

Die plötzlich erwachte englische Begeisterung für das französische Trans-Sahara-Unternehmen dürfte wohl neuerdings in der englisch-französischen Freundschaft ihre Quelle und Nahrung gefunden haben. Ob sie von Dauer sein wird?

B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Sommerfahrplan** tritt in diesem Jahre erst am 1. Juni Kraft. Im ganzen wird, wie der „Berl. Akt.“ erfährt, der ihere Zugplan, was die Zahl und Richtung der Züge beifft, nach dem Zustand vor den umfassenden Einschränngen zu Beginn dieses Jahres wiederhergestellt. Dazu rden einzelne weitere Züge eingeführt. Ferner werden nur für Militär bestimmten Urlauber-Schnellzüge, die 2. d 3. Klasse haben, vielfach gleich in den allgemeinen Fahran aufgenommen, während sie bisher meist nur auf besonren Plänen veröffentlicht wurden. Im einzelnen werden Fahrpläne starke Abweichungen gegen die früheren bringen, da die Fahrzeiten vieler Züge sehr geändert sind.

— **Generalbetriebsleitung West.** Der Sitz der unter Leitung s Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirklichen Geheimen erbaurats Hoeft stehenden Generalbetriebsleitung West von Cöln nach Essen verlegt worden. Für die Verlegung waren die veränderten betrieblichen Verhältnisse aßgebend. Gleichzeitig wird hierdurch der Generalbetriebsleitung die Möglichkeit gegeben, sich in ständiger persönlicher Fühlung mit dem Kohlensyndikat zu halten.

— **Ein neues zusammenlegbares Lademaß.** Ein Erlaß des eußischen Eisenbahnministers vom 20. April d. J. teilt den chgeordneten Eisenbahndirektionen folgendes mit: Der ergütervorsteher Müller und der Eisenbahnwerkmeister itte in Frankfurt (Main) haben ein bewegliches, zusammenlegbares und leicht tragbares Lademaß erfunden, dessen Verwendung gegenüber dem feststehenden Lademaß in der Hauptsache folgende Vorteile bietet:

1. Das außerordentlich leicht zu handhabende Lademaß kann jederzeit während der Beladung des Wagens angelegt werden. Hierdurch werden Überschreitungen während der Beladung des Wagens vermieden. Es ist nicht mehr nötig, den fertig geladenen Wagen unter das gewöhnlich an entlegener Stelle stehende feste Lademaß zu fahren und ihn nach festgestellter Überladung zur Zurechtladung wieder an die Ladestelle zurückzufahren. Die Überführung der Wagen nach dem feststehenden Lademaß und das Zurückbringen nach den Ladestellen ist im allgemeinen nur gelegentlich der planmäßigen Ausrangierungen der Ladegleise (morgens, mittags und abends) möglich. Wird eine Überschreitung festgestellt, so kann der Wagen in der Regel erst mit der nächsten Ausrangierung der Ladegleise an die Ladestelle zurückgebracht werden. Hierdurch wird der Wagenumlauf wesentlich gehemmt.

2. Die häufig vorkommenden Beschädigungen der festen Lademaße durch zu hoch oder zu breit geladene Wagen fallen vollständig fort. Solche Beschädigungen kommen naturgemäß recht häufig vor, weil die Zahl der nachzumessenden verdächtigen Wagen verhältnismäßig groß ist und die Gefahr der Überladung bei den leichtwiegenden Gütern (Heu und Stroh) sehr nahe liegt.

3. Die Beschaffungskosten betragen bei dem beweglichen Lademaß etwa 35 ℳ; sie lassen sich aber bei Beschaffung in größerer Menge noch erheblich ermäßigen. Bei dem feststehenden Lademaß sind diese Kosten mindestens zehnmal höher.

Das bewegliche Lademaß, das in jeder Eisenbahnwerkstätte hergestellt werden kann, ist in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Cassel und Frankfurt (Main) sowie der

Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz schon seit längerer Zeit in Benutzung und hat sich bewährt; seine Beschaffung wird den Königlichen Eisenbahndirektionen nach Maßgabe des Bedürfnisses empfohlen.

— **Anbringung der Adressen der Reisenden an den Gepäckstücken.** Die mangelhafte Beschaffenheit des Klebestoffs bringt es jetzt im Kriege mit sich, daß auf der Eisenbahn öfter als sonst die Beklebezettel am Reisegepäck verloren gehen. In solchen Fällen ist es oft unmöglich, die Hingehörigkeit des Gepäcks festzustellen. Es kann deshalb nicht dringend genug empfohlen werden, daß die Reisenden, um sich vor Schaden zu schützen, ihre Adresse an den Gepäckstücken derart anbringen, daß eine Trennung von Gepäckstück und Adresse ausgeschlossen ist. Außerdem empfiehlt es sich, die Adresse auch in die Gepäckstücke hineinzulegen.

—**Aufhebung von Kriegsausnahmetarifen.** Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 treten die durch Kriegsausnahmetarife eingeführten Frachtermäßigungen für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt sowohl zur Verwendung als Düngemittel als auch zur Düngung künstlicher Hefe und für Schwefel und Schwefelblüte außer Kraft.

— **Die Eisenbahner und die neuesten Arbeitseinstellungen.** Im roten „Tag" vom 26. v. M. schreibt Oswald Riedel, Generalsekretär des Verbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbeiter, nach Verurteilung der leider vorgekommenen Rüstungsstreiks u. a. folgendes: „Es ist erfreulich, daß das große Heer unserer Eisenbahner den auch unter ihm verteilten Flugblättern und Lockungen gewisser Dunkelmänner einmütig die Gefolgschaft versagt hat. Das wird auch in Zukunft stets so bleiben, wenn die Behörden uns das gleiche Entgegenkommen wie in den letzten Wochen erweisen. Unsere Eisenbahner wissen sehr wohl, was ein ungünstiger Friede bedeuten würde. Sie wissen, daß er unsere gesamte Arbeiterschaft und alle unsere Angestellten dem bittersten Elend überantworten würde. Sie wissen, daß unsere sozialpolitischen Errungenschaften durch einen ungünstigen Frieden zerschlagen würden. Deshalb bewahren sie sich trotz ihrer harten Arbeit und der gerade bei ihnen sehr empfindlich wirkenden Ernährungsschwierigkeiten einen klaren Kopf. Es ist zu wünschen, daß unsere gesamte Arbeiterschaft von dieser Ansicht durchdrungen werde, denn es geht um ihre eigenen Interessen. Der Himmel bewahre unsere deutschen Arbeiter davor, daß in Zukunft bei uns die Arbeiterpolitik wieder bestimmt werden möge von agitatorischen Schlagwörtern und bekannten Plattheiten gewisser Massengewohnheitsversammlungen und ihrer unverantwortlichen Regisseure."

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der am 17. April abgehaltenen Sitzung berichtete Regierungs- und Baurat E p s t e i n aus Breslau über die elektrische Zugförderung auf der schlesischen Gebirgsbahn, für welche die Geldmittel im Eisenbahn-Anleihegesetz vom Jahre 1911 vorgesehen sind.

Diese Mittel finden ihre Verwendung für die elektrische Ausrüstung der Strecken und Bahnhöfe sowie der Werkstätten und Lokomotivschuppen auf den Linien Lauban - Königszelt, Ruhbank - Liebau, Hirschberg - Grünthal, Hirschberg - Landeshut und Niedersalzbrunn - Halbstadt von insgesamt 274 km Bahnlänge. Die Stromerzeugungs- und Übertragungsanlagen werden als Privatunternehmung zweier Elektrizitätsgesellschaften hergestellt, die den Strom in die Fahrleitungen auf Grund eines Vertrages liefern. Die elektrischen Fahrzeuge werden von der Eisenbahnverwaltung aus den alljährlich bereitgestellten Mitteln für Beschaffung von Fahrzeugen beschafft.

Die im Jahre 1912 begonnenen Arbeiten waren bereits weit vorgeschritten, so daß an einen Betrieb auf einzelnen Teilstrecken gedacht werden konnte, als der Krieg ausbrach und eine Einschränkung der Bauarbeiten in großem Umfange brachte. Trotzdem gelang es unter mancherlei Schwierigkeiten und Zuhilfenahme besonderer Auswege, einen kleinen Teil der Fertigstellungsarbeiten fortzuführen und einen regelmäßigen elektrischen Betrieb auf der eingleisigen Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt von 35 km Länge und auf der zweigleisigen Teilstrecke Königszelt - Dittersbach von 30 km Länge einzurichten.

Die vorläufigen Ergebnisse dieses Versuchsbetriebes erscheinen derart ermutigend, daß der Vortragende die Erwartung ausdrücken konnte, es werde nach dem Kriege eine weitere Entwicklung der elektrischen Zugförderung nicht ausbleiben. Für die elektrische Beförderung spreche unter anderem die Möglichkeit, viel größere Massen mit größerer Geschwindigkeit als beim Dampfbetrieb bewältigen zu können. Dies sei das schon jetzt feststehende Ergebnis der bisherigen Erfahrungen. Es werde sich fragen, welche Strecken zunächst elektrisiert werden sollen und ob etwa die Auswahl so getroffen werde, wie bisher, daß elektrische und parallele Dampfbahnstrecken sich gegenseitig ergänzen und im Notfalle ersetzen können. Zu einer solchen Auswahl der Strecken eigne sich das deutsche Eisenbahnnetz sehr gut.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den Regierungsräten R a h m s d o r f in Hannover und P u r s c h e in Posen der Charakter als Geheimer Regierungsrat, den Regierungs- und Bauräten Johannes H a n s e n in Frankfurt (Main), H e l l e r in Münster (Westf.), O e s t e n in Saarbrücken, v. B u s e k i s t in Danzig, Alfred K r a u ß in Cassel, M i c h a e l i s in Königsberg (Pr.), B u r g u n d in Kattowitz, P r ö t t in Elberfeld, S c h a c h t in Saarbrücken, G ü n t e r in Stettin, G r o s z e in Königsberg (Pr.), K l ü s c h e in Essen, M e r k e l in Mainz, L e i p z i g e r in Halle (Saale), Hugo H a m m e r in Königsberg (Pr.), B u l l e in Magdeburg, Karl M ü l l e r in Essen, I l l n e r in Halle (Saale), T r e n n in Mainz, P o s t in Saarbrücken, Karl K u n t z e in Danzig, E p s t e i n in Breslau, R i s c h b o t h in Berlin, T a c k m a n n in Erfurt, C a p e l l e in Sorau, S e l l e in Braunschweig, E l t e n in Halberstadt, K r o e b e r in Leipzig, T a n n e b e r g e r in Conz, B r u c k in Breslau und E l b e l in Stargard (Pom.) der Charakter als Geheimer Baurat, dem Eisenbahn-Rechnungsdirektor Eduard H e r r m a n n in Berlin und den Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Hermann F i s c h e r in Cottbus, A r t i c u s in Kattowitz und S c h o e n i a n in Flensburg der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Range der Räte vierter Klasse verliehen worden. — Der Geheime Baurat C o r d e s, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts a Berlin-Grunewald, ist gestorben.

Österreich.

— **Die Rechnungsabschlüsse der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft** wurden kürzlich veröffentlicht. Die Unternehmung hat aus der Kriegskonjunktur in weitgehendem Maße Nutzen gezogen und namentlich im Jahre 1916 einen sehr lebhaften Verkehr entwickeln können. Der Gewinn des Jahres 1916 ist der höchste, den die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft jemals erzielt hat. Er beträgt nämlich ohne Vortrag 9.42 Mill. K. und ist mehr als doppelt so hoch wie im Jahre 1915. Die Dividende wird mit 70 K. gegen 56 K. im vorigen Jahre in Vorschlag gebracht. Zum letztenmal wurde im Jahre 1879 eine höhere Dividende, nämlich von 73½ K., ausgeschüttet. In früheren Jahrzehnten waren die Dividenden der Donau-Dampschiffahrtsgesellschaft zuweilen noch über die genannten Ziffern hinausgegangen, und die allergrößte Dividende wurde im Jahre 1855, und zwar mit 121.8 K., verteilt. Während der letzten Jahrzehnte bewegten sich die Dividenden der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zwischen 4 und 5.3 %. Die heurige Dividende berechnet sich vom Nennwertkapital mit 6.7 %.

Aus den Abschlüssen sind folgende Einzelheiten zu erwähnen: Es wird ein Betrag von 1.1 Mill. K. für außerordentliche Zwecke des Schiffsbaues zurückgestellt. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat nämlich, wie mitgeteilt wird, an ihrem Schiffsparke durch die Kriegsereignisse in Rumänien beträchtliche Einbuße erlitten und muß für diese Zerstörungen Ersatzbauten vornehmen, die sich bei den gegenwärtigen hohen Preisen sehr teuer stellen, woraus sich die Notwendigkeit einer erhöhten Zuweisung ergibt.

Der Reingewinn verteilt sich auf die verschiedenen Zweige der gesellschaftlichen Betriebe in der folgenden Weise:

	1916	gegen 1915	
	Kronen		
Schiffahrt	6 381 034	+	4 164 095
Mohacs-Fünfkirchener Bahn . . .	547 170	—	194 181
Fünfkirchener Kohlenwerke . . .	1 347 786	+	454 695
Aktivzinsen	750 391	+	400 695
Beiträge der Staatsverwaltung . .	1 300 000		
Die Lasten (insbesondere Anleihenszinsen) erforderten rund . . .	920 000		—
Verbleibt Reingewinn	9 423 572	+	4 848 533

Von dem Bruttogewinn entfallen also 68 % auf die Schiffahrt und der Ertrag des Schiffahrtsbetriebes hat sich gegenüber dem vorigen Jahre fast verdreifacht. In der ersten Zeit des Krieges bis in den Herbst des Jahres 1915 hinein war der Donauverkehr sehr beschränkt, weil die Donau auf ihrem serbischen Teil gesperrt und daher die Verbindung des unteren Flußlaufes mit Ungarn unterbrochen war. Mit der Niederwerfung Serbiens setzte dann ein lebhafter Verkehr ein.

bis in den Herbst des Jahres 1916 anhielt, dann aber durch Krieg mit Rumänien vorübergehend gestört wurde. In ersten acht Monaten des Jahres 1916 war dieser Verkehr h der Eroberung des serbischen Donauufers, speziell auf Strecke unterhalb Vukovar, sehr stark, da große Einren von Getreide aus Rumänien donauaufwärts abgewickelt rden. Der milde Verlauf des vorjährigen Winters ermögte der Gesellschaft, die Schiffahrt während des ganzen res 1916 auch im Januar, Februar und Dezember aufrechterhalten. Im heurigen Jahre sind die Verhältnisse deshalb der günstig, weil die Schiffahrt bis tief in den März durch gang unterbrochen war; gegenwärtig ist aber der Verkehr, militärisch organisiert ist, wieder sehr groß. Die Leigen der Schiffahrt waren das ganze Jahr 1916 hindurch ergewöhnlich bedeutend und auf dem höchsten Stande. Folge war eine außerordentlich große Inanspruchnahme Abnützung der Schiffe und sonstigen Betriebsmaterialien. nötigte zu ungewöhnlichen Abschreibungen. Die Einzelen über den Verkehr werden noch nicht mitgeteilt, ohne eifel umfaßt jedoch der größte Teil der Leistungen Gedeeinfuhren, und auch für das heurige Jahr ist eine Verrsbewegung in ähnlichem Umfange zu erwarten. Auch Kohlenbergwerk hat ein höheres Erträgnis geliefert. Der rieb des Kohlenbergwerkes lieferte ein Mehrerträgnis 454 000 K., dagegen ist der Ertrag der Mohacs-Fünfkirch-Bahn um nahezu 200 000 K. hinter dem Vorjahre zurückblieben, weil außerordentliche Aufwendungen für Reparaund Erneuerung des Fahrparkes und der Bahnanlagen vorommen werden mußten. Aus dem Ergebnisse des Jahres wird zum erstenmal seit dem Jahre 1879 eine Quote für Genußscheine ausgeworfen. Von diesen Genußscheinen, che aus dem Ankaufe der Vereinigten ungarischen Dampfffahrtsgesellschaft stammen, sind 25 000 Stück im Umlaufe. haben einen Anspruch auf 10 % des Gewinnes der Dampfffahrtsgesellschaft, der nach Abzug einer 6prozentigen idende verbleibt. Eine solche Zuweisung war bisher nur imal, nämlich in den Jahren 1878 und 1879, verteilt wor- Diesmal erhalten die Genußscheinbesitzer eine Quote 1 K. 72 H. Die Schuld der Donau-Dampfschiffahrtsgesellaft an die Staatsverwaltung belief sich am Ende des von Jahres noch auf 312 821 K. und wird aus dem Ergebe des Jahres 1916 vollständig zurückgestellt.

Der Rechnungsabschluß der Buschtiehrader Eisenbahn. Verwaltungsrat hat in seiner kürzlich in Prag abgehaln Sitzung beschlossen, der diesjährigen Generalversamm; für das Jahr 1916 eine Dividende von 125 K. für die ien Lit. A (somit eine Überdividende von 72 K. 50 H. für Genußscheine von Aktien Lit. A) und eine Dividende von für die Aktien Lit. B vorzuschlagen und den Betrag von 18 K. bei Lit A und von 113 240 K. bei Lit. B auf neue nung zu übertragen. Die hiernach für das Jahr 1916 tragten Dividenden sind um 20 K. für Lit A und um 10 K. für B höher. Die Dividende ist um 5 K. höher als im Friedense 1913. Die höchste Dividende hatte die Buschtiehrader n für das A-Unternehmen im Jahre 1907 mit 155 K. festtzt. Die höchste Dividende des B-Unternehmens war im e 1907 mit 54 K. verteilt worden. Für das finanzielle ebnis des Jahres 1916 war bestimmend, daß die zwar an beträchtliche Steigerung der Betriebseinnahmen durch die hung der Betriebsauslagen nahezu vollständig aufgeen wurde, so daß der Betriebsüberschuß der Eisenbahn t wesentlich höher war als im Vorjahre. Die Erhöhung Betriebseinnahmen betraf sowohl die Transporteinnahmen auch die Einnahmen aus Wagenmieten und Lokomotivgebühren. Die Steigerung der Betriebsausgaben wurde vesentlichen durch die dem Personal gewährten Geldausn (Teuerungszulagen) und Lohnzuschläge, dann durch Zuschüsse zum Lebensmittelmagazin, weiter durch die gerung der Materialauslagen und durch die Erhöhung der agen für Steuern und sonstige öffentliche Ausgaben vercht.

e Einnahmen betrugen auf der A-Strecke für Personen Gepäck 2 500 980 K., d. i. um 447 357 K. mehr, für Eil-Frachtgüter 11 803 640 K., d. i. um 1 821 301 K. mehr, die ahmen für Wagenmiete 1 015 482 K., d. i. um 625 818 K. r, für Miet- und Pachtzinse 181 129 K., d. i. um 47 K. wenifür sonstige verschiedene Einnahmen (hauptsächlich motivleihgebühren) 535 198 K., d. i. um 99 780 K. mehr; gesamten Betriebseinnahmen daher 16 036 431 K., d. i. um 211 K. mehr als im Vorjahre. Auf der B-Strecke betrugen Einnahmen für Personen und Gepäck 2 641 329 K., das ist 84 940 K. mehr, für Eil- und Frachtgüter 15 004 421 K., d. i. 1 650 884 K. mehr, für Wagenmieten 1 435 653 K., d. i. um 68 K. mehr, für Miet- und Pachtzinse 79 437 K., d. i. um K. weniger, für sonstige verschiedene Einnahmen (hauptich Lokomotivleihgebühren) 625 549 K., d. i. um 56 118 K. mehr, die gesamten Betriebseinnahmen daher 19 790 390 K., d. i. um 2 885 355 K. mehr als im Vorjahre. — Was die Ausgaben anbelangt, so betrugen auf der A-Strecke die eigentlichen Betriebsauslagen 8 384 381 K., d. i. um 1 738 836 K. mehr, die sonstigen Auslagen 2 625 642 K., d. i. um 1 095 251 K. mehr; von diesen sonstigen Auslagen entfielen 1 921 415 K., d. i. um 984 670 K. mehr, auf Steuern und sonstige öffentliche Abgaben. Die gesamten Betriebsausgaben bezifferten sich auf 11 010 024 K., d. i. um 2 834 087 K. mehr als im Vorjahre. Auf der B-Strecke betrugen die eigentlichen Betriebsauslagen 10 470 896 K., d. i. um 1 652 374 K. mehr, die sonstigen Auslagen 3 209 188 K., d. i. um 1 143 826 K. mehr; hiervon entfielen auf Steuern und sonstige öffentliche Abgaben 2 243 754 Kronen, d. i. um 995 386 K. mehr als im Vorjahre. Die gesamten Betriebsausgaben beliefen sich auf 13 680 084 K., d. i. um 2 796 201 K. mehr als im Vorjahre.

Auf dem Kohlenwerke betrug die Förderung 3 702 522 Meterzentner, daher gegen das Vorjahr weniger um 150 387 Meterzentner. Die Verringerung des Kohlenwerksertrages hat, wie mitgeteilt wird, ihren Grund einerseits in der geringeren Förderung, anderseits darin, daß die Gestehungskosten wesentlich gestiegen sind, ohne daß es möglich gewesen wäre, die Kohlenpreise im gleichen Verhältnisse zu erhöhen.

Ungarn.

— **Umkartierungs- und Verrechnungsstelle in Verciorova.** Nach einer Bekanntmachung der ungarischen Staatseisenbahnen ist am 12. März d. J. auf der Station Verciorova eine Umkartierungsstelle errichtet worden, welche den Zweck verfolgt, die Umkartierung und Verrechnung der von Rumänien nach Ungarn und darüber hinaus, wie auch in umgekehrter Richtung zu befördernden Güter durchzuführen. Die Frachtberechnung von Zivilgütern erfolgt hinsichtlich der ungarischen Staatsbahnen in der Weise, daß zu den für Orsova entfallenden Kilometerentfernungen 6 km hinzugerechnet werden. Für die bis oder von Verciorova ermittelten Gesamtentfernungen gelangen die Lokal-Frachtsätze der ungarischen Staatsbahnen zur Anwendung.

In derselben Weise erfolgt die Frachtberechnung der nach Verciorova Ort bestimmten oder in Verciorova Ort aufgegebenen Sendungen.

Im Lokalverkehr der Station Verciorova mit der Station Orsova und in umgekehrter Richtung erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der für 1—10 km festgesetzten Frachtsätze.

— **Hauptversammlung des „Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs“ zu Budapest.** In der am 25. März d. J. abgehaltenen Hauptversammlung wurde vom Vorsitzenden Staatssekretär Tolnay zunächst der schmerzlichen Verluste gedacht, die der Klub durch das Hinscheiden des Hofrats Karl von Darvay und des Ritters Max Brám erlitten hat. Über die Wirksamkeit des Klubs auf dem Gebiete der Kriegsfürsorge wurde Mitteilung gemacht und erwähnt, daß in den Gastzimmern des Klubs seinerzeit viele aus den geräumten Landesteilen geflüchtete Klubmitglieder und deren Familien untergebracht seien, wodurch die Ausgaben sich vermehrt hätten. Im übrigen wurden geschäftliche Angelegenheiten erledigt; auch gelangten die unter den eingelaufenen Werken preisgekrönten drei literarischen Facharbeiten zur Besprechung.

— **Ehrung des Ministerialrats v. Geduly.** Das Professorenkollegium der k. u. k. technischen Hochschule in Wien hat dem Ministerialrate Julius v. G e d u l y, Direktor der königl. ungarischen Staatsbahnen a. D., jetzt Direktor des königlich ungarischen Verkehrsmuseums, das E h r e n d o k t o r a t d e r t e c h n i s c h e n W i s s e n s c h a f t e n verliehen. Seine Verdienste um das Eisenbahnwesen, insbesondere auch als Vorsitzender des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sind aus Anlaß seines Ausscheidens aus dem Eisenbahndienst in Nr. 5, S. 49, Jahrgang 1915 d. Ztg. gewürdigt worden.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedische Eisenbahnstudien in Deutschland.** Die Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen hat beschlossen, eine Studienkommission nach Deutschland zu senden, um hier Eisenbahnanlagen und Bahnhofsysteme sowie deren Wirken unter Kriegsverhältnissen zu studieren. Mitglieder der Kommission sind der Chef des Militärbüros der Staatsbahnen Hauptmann B. Dieden und Büroingenieur in der Eisenbahnverwaltung J. Lundberg. M.

— **Französische Verkehrsschwierigkeiten.** „Petit Parisien" stellt fest, daß der Reis in Frankreich immer seltener und teurer wird, obwohl nach einer Rundfrage, die das Blatt durchgeführt hat, Reis in Hülle und Fülle auf den Kais der französischen Häfen liegt, wo er allen Unbilden der Witterung ausgesetzt ist und schnell verfault, weil nichts geschieht, um ihn abzuführen. Insbesondere in Bordeaux und Marseille sollen ungeheure Mengen Reis vorhanden sein, die wegen der Transportnot rettungslos verloren seien. F. R.

— **Vereinsreisehefte im schweizerischen Eisenbahnverkehr.** Die Ausgabe von Vereinsfahrscheinheften für Reisen von und nach der Schweiz ist am 1. April bis auf weiteres eingestellt worden. Bestellungen auf Vereinsfahrscheinhefte werden daher von den schweizerischen Stationen nicht mehr entgegengenommen. Die vor dem 1. April ausgestellten Fahrscheinhefte für Vereinsreisen behalten indessen Gültigkeit. Ebenso wurde die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nach und von der Schweiz vom 1. April an vorübergehend eingestellt. Auf die nur teilweise über Schweizer oder außer Schweizer Strecken geltenden Fahrscheinhefte bezieht sich die Verfügung nicht.

— **Einschränkung des Personen- und Güterverkehrs in England.** „Algemeen Handelsblad" (Amsterdam) meldet aus London, daß demnächst eine weitere Einschränkung des Personen- und Güterverkehrs der englischen Eisenbahnen vorgenommen werde.

— **Zur wirtschaftlichen Erschließung Bulgariens.** Die zunehmende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Bulgarien, die beabsichtigte Vergrößerung der Handelsflotte, die zu gewärtigende Entwicklung der heimischen Großindustrie und des landwirtschaftlichen Betriebes veranlaßten schon jetzt die bulgarische Regierung in weiser Voraussicht Bedacht zu nehmen, sowohl das erforderliche Brennmaterial für den Betrieb rechtzeitig zu sichern, als auch getreidereiche, bisher jedoch abseits zeitgemäßer Verkehrswege liegende Landesteile — soweit es vorläufig die Verhältnisse ermöglichen — eiligst dem Verkehr zu erschließen, wie z. B. die Landschaft Deliorman zwischen Kaspitschan und Silistria, ferner das Tal der Tundscha von Jamboly bis Kisilagatsch. Diese Vorsorge ist um so dringender geboten, als schon jetzt die geförderte Stein- und Braunkohle kaum zur Deckung des Bedarfs reicht. Es wurde deshalb bereits die Herstellung der 19 km langen Zweiglinie Dupnitza—Bobowdol der schmalspurigen Feldbahn Radomir-Dupnitza-Lewunowo-Marnopole beschlossen. Die Weiterführung dieser Hauptlinie erschließt den sehr fruchtbaren Kreis von Strumiza für die Ausfuhr von Getreide, Tabak, Baumwolle u. m. a. Um die Ausbeute der vorhandenen Kohlenschätze weiter zu steigern, wird von der Station Rakowski (Linie Philippopel-Adrianopel) eine vollspurige etwa 15 km lange Linie, nach dem jenseits des Mariza-Flusses liegenden Kohlenbergwerk „Mine Mariza" erbaut. Die beiden in Betracht kommenden Bergwerke sind staatlich.

Wegen Erschließung der sehr fruchtbaren Gegenden des Gostiwarer-Beckens und der Ebene von Struga wurde vorläufig die schmalspurige Linie General Schostow-Tetewen-Gostiwar hergestellt, die demnächst 67 km weiter bis Kitschewo vollendet, die sodann 60 km weiter bis Struga am Ochrida-See geführt werden soll. Die Gegend ist reich an Getreide, Fischen (Aale und eine besondere Gattung Seeforellen), Kastanien und Obst. Sie könnte, vermöge der außerordentlichen landschaftlichen Schönheiten und völkischen Merkwürdigkeiten, bei besserer Fürsorge hinsichtlich Unterkunft und Verpflegung Vergnügungsreisender sehr leicht manche berühmte Gegend der Feindesländer in den Schatten stellen, die vor dem Kriege das Ziel deutscher und österreich-ungarischer Erholungsbedürftiger waren. Die Erzählungen über persönliche Unsicherheit gehören in das Bereich der Märchen.

— **Plan einer neuen Hafenanlage in Konstantinopel.** Das „Handels-Museum" schreibt: Einem Berichte des Handelssachverständigen beim deutschen Generalkonsulat in Konstantinopel entnehmen wir: Vor einigen Monaten hat die türkische Regierung eine Kommission eingesetzt, die über eine neue Hafenanlage beschließen sollte. Nach längeren Verhandlungen hat die Kommission nunmehr einen Beschluß gefaßt.

Die alte Türkenstadt Stambul liegt auf einer Landzunge, die im Nordosten vom Goldenen Horn, im Osten, Süden und Südosten vom Marmarameer begrenzt wird. Im Südosten der Landzunge, zwischen den Vororten Jedi-Kule und Kum-Kapu liegt eine kleine bogenförmige Bucht; die Sehne dieses Bogens hat eine Länge von ungefähr 3250 m. Diese Bucht hat die Kommission als am besten geeignet für die Anlage d Hafens bezeichnet. Sie nimmt den Bau von Kais in ein Länge von 4000 m in Aussicht; außerdem soll ein groß Wellenbrecher gebaut werden. Natürlich ist auch ein Güte bahnhof sowie der Bau von Zollschuppen, Lagerhäusern us vorgesehen. Die Kais sollen mit neuzeitlichen Lade- u Löschvorrichtungen ausgerüstet werden.

Die Kommission hat sich auch mit der Frage befaßt, welcher Weise der Transport der Waren von dem etwas a gelegenen Hafen in die Stadt erleichtert werden könnte. D in Stambul, nahe am Goldenen Horn gelegene jetzige Güte bahnhof ist schon längst zu klein geworden. Da ganz Ko stantinopel sehr hügelig ist, so geschieht der Warentranspo in den Straßen überwiegend mit Tragtieren und Lastträger was ebenso teuer wie zeitraubend ist. Das Dreieck, a welchem Stambul liegt, ist nahezu bis zur Spitze von eine Höhenzug durchzogen, der sich in der Mitte bis zu 60 m e hebt. Es ist daher vorgeschlagen worden, von dem Hafe aus einen Tunnel für allgemeine Verkehrszwecke unter de Höhenzug hindurch bis an das Goldene Horn zu bauen. Di ser Tunnel müßte mindestens eine Länge von etwa 1500 erhalten.

Es ist eine Abmachung mit der Direktion der Orientalische Eisenbahngesellschaft, die die Bahnen in der Europäische Türkei betreibt, getroffen worden, wonach die Ausführu der technischen Vorstudien für den Hafenbauplan, die n tigen Peilungen und Vermessungen, das Entwerfen der Plä und die Aufstellung der Kostenvoranschläge der genannte Gesellschaft gegen eine Pauschvergütung von 5000 L. tq übertragen ist. Es ist aber noch keinerlei Entscheidung da über getroffen, ob die Ausführung der Bauten usw. von de Regierung selbst übernommen oder einer Gesellschaft übe tragen werden soll.

Bücherschau

— **Staatliche Elektrizitätswerke in Deutschland.** Von R chard Passow, Jena, Verlag von Gustav Fischer, 191 III + 77 Seiten, Preis geheftet 2 *M.*

Die Arbeit bildet den Inhalt des ersten Heftes einer neue Sammlung, die unter dem Namen „Beiträge zur Lehre von de industriellen, Handels- und Verkehrsunternehmungen" in Ve bindung mit dem staatswissenschaftlichen Seminar der Un versität Kiel von Prof. Dr. Richard Passow herausgegebe wird. In dieser Sammlung sollen einzelne Großunternehmu gen oder Arten von Großunternehmungen aus jedem Gebie des wirtschaftlichen Lebens eingehend behandelt werden doch sollen sich die einzelnen Arbeiten auf das beschränke was Gegenstand wissenschaftlicher Erkenntnis sein kan sollen aber nicht zu Kritiken oder Streitschriften werden.

Aus diesem Gesichtspunkte heraus ist das vorliegende He zu bewerten. Man darf also keine kritische Erörterung de Anlagen und Pläne staatlicher Elektrizitätswerke in Deutsch land erwarten, wenn man das Buch aufschlägt. Vielmel findet man nur, und soll auch — nach den eigenen Worte des Herausgebers — nur finden einen Überblick über das, wa bisher in den größeren deutschen Bundesstaaten an staatliche Elektrizitätsversorgungsanstalten geschaffen oder wenigste beschlossen ist. Die Anordnung des Stoffes ist demgemä nach Bundesstaaten vorgenommen, doch ist vor Mitteilung de einzelnen Pläne noch allgemein auf die Gesichtspunkte hi gewiesen worden, die in den Einzelfällen für den betreffe den Staat bestimmend waren, die Elektrizitätsversorgun selbst in die Hand zu nehmen oder doch wenigstens unte seinen Einfluß zu stellen. Diese Punkte sind einmal da Vorhandensein staatlicher Kohlenbergwerke, die durch d Anlage von Kraftwerken besser nutzbar gemacht werde sollen, dann das Vorhandensein staatlicher Wasserkräfte u schließlich die Notwendigkeit der Herstellung von Kraf werken für die Einführung des elektrischen Betriebes a staatlichen Eisenbahnen, bei deren Anlage schon im Sinn einer guten Wirtschaftsführung an die Abgabe des nicht fü Bahnzwecke benötigten Stromes gedacht werden muß. D erste Gesichtspunkt ist namentlich in Sachsen, der zweite i Bayern und Baden vorherrschend gewesen, während in Pre ßen sowohl der Besitz oder Erwerb von Kohlenbergwerke wie die Ausnützung von Wasserkräften, wie schließlich au die Frage der Elektrisierung von Eisenbahnen bestimmen gewesen ist für die Stellungnahme des Staates zur Beteil gung an der Versorgung größerer Gebiete des Landes m elektrischem Strom.

Wenn nun auch nur die wichtigeren Fälle in Bayern, Bade Preußen und Sachsen behandelt sind — das hessische Ele trizitätswerk in Wölfersheim ist nicht mit in die Besprechun einbezogen worden —, so gibt doch das Buch eine gut

..ersicht über den gegenwärtigen Stand der Frage der staat..ien Elektrizitätsversorgung, die vor dem Kriege so man..fache Erörterungen hervorgerufen hat, selbst während ..Krieges nicht ruhte, und nach dem Kriege sicherlich wieder ..e erhöhte Bedeutung gewinnen wird. Der Wert des Buches ..gt vor allem darin, daß der Inhalt der verschiedensten ..atlichen Vorlagen seinen Hauptgesichtspunkten nach mit..eilt ist, daß viele Entwürfe und Verträge, Reden und Vor..en in vollem Wortlaut wiedergegeben sind, daß also alles ..ammengetragen ist, was bei einer späteren Beurteilung der einzelnen Anlagen mit beachtet werden muß, was aber nur sehr schwer aus den einzelnen staatlichen Denkschriften, aus Gesetzessammlungen, Parlamentsprotokollen, Verträgen zu erhalten ist. Für jeden, der unmittelbar oder mittelbar mit derartigen Plänen zu tun hat, besitzt das Buch gewissermaßen als eine Urkundensammlung einen beträchtlichen Wert, andererseits kann es auch als Wegweiser und Führer denjenigen dienen, die beruflich, sei es in technischer oder kaufmännischer Beziehung, mit der Veranlagung und Durchführung größerer Elektrizitätswerke zu tun haben. —l.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..isenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am .. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Annaberg-Niedob..ütz gelegene Bahnhof 4. Klasse Olsau, der bisher dem ..rsonenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck ..l Expreßgut eröffnet werden.

..öniglich ungarische Staatseisenbahnen. .. an der Strecke Sátoraljaujhely-Mezölaborcz, zwischen den ..tionen Homonna und Koskócz gelegene Station für be..ränkten Verkehr Udva ist am 25. Februar d. J. auch für .. öffentlichen Wagenladungs-Frachtverkehr eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

..Württembergische Staatseisenbahnen. Die .. der Nebenbahn Göppingen-Gmünd liegende Haltestelle ..öppingen Nebenbahn ist am 29. April d. J. geschlos..n worden. Die Züge der Nebenbahn fahren von diesem ..ge an in den Bahnhof Göppingen ein.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

No. I 51 vom 23. April d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 27. April d. J.).

No. I 52 vom 25. April d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr; Antrag der Norwegischen Staatsbahn auf teilweise Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit Norwegen (abgesandt am 27. April d. J.)

Nr. VI 18 vom 23. April d. J. an sämtliche am Übereinkommen zum Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins. (Abgesandt am 30. April d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..m 15. Mai d. J. wird der links der ..hnstrecke Annaberg-Niedobschütz ..egene Bahnhof 4. Klasse Olsau, .. bisher dem Personenverkehr diente, ..h für die Abfertigung von Gepäck ..l Expreßgut eröffnet werden.

..attowitz, 24. April 1917. (626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..om 1. Mai 1917 ab wird der Verkehr .. der Ladestelle Düvelshoop nur ..h durch die Güterabfertigung Kay..serfeld abgefertigt. Näheres ist da..lbst zu erfahren.

..ldenburg, 24. April 1917. (627)
Großherzogl. Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

..tertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden.

..n dem auf 1. Mai d. J. in Kraft tre..den IV. Nachtrag ist auf Seite 3 bei .. Station Rappenau der Fracht..z für Eilgut von 517,2 in 597,2 Pf. .. 100 kg zu berichtigen.

..arlsruhe, 27. April 1917. (624)
Generaldir. der Staatseisenbahnen.

..ats- und Privatbahn-Güterverkehr, ..l II Hefte A und C (Teilheft C 2) ..l das besondere Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen, ..aunkohlenbriketts und Braunkohlen..s, Nr. 5 und 1180 des Tarifverzeichnisses.

..it Ablauf des 30. Juni 1917 werden ..gehoben:

1) der Ausnahmetarif 6 g für Braunkohlen usw. im Heft C, Teilheft C 2
2) das besondere Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. nebst Nachträgen.

Anstelle dieser Tarife wird ab 1. Juli 1917 ein neues Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks eingeführt. In die Abteilung A dieses Tarifhefts ist der Ausnahmetarif 6 g aus dem Heft C, Teilheft C 2 mit unveränderten Frachtsätzen übernommen worden, nur für einzelne Privateisenbahnen, die abweichend von dem bisherigen Tarifzustande den Rohstofftarif für ihre Strecken nicht mehr gewähren, treten Frachterhöhungen ein.

Die Abteilung B des neuen Tarifs enthält Frachtsätze nach dem anderweit abgegrenzten deutschen Küstengebiet mit Erhöhungen bis zu 12 ℳ und — auf weite Entfernungen nach Ost- und Westpreußen — auch Ermäßigungen gegenüber den bisherigen Sätzen. Die im Abschnitt A des bisherigen besonderen Tarifhefts für den Verkehr nach Berlin und seinen Vororten gegenüber dem Rohstofftarif gewährten Ermäßigungen, sowie die im Abschnitt C dieses Tarifhefts enthaltenen Ausnahmesätze für Braunkohlenbriketts nach Nord- und Ostseehäfen zur Umschiffung seewärts werden ohne Ersatz aufgehoben. Für Braunkohlenbriketts nach diesen Häfen zur Wiedereinfuhr nach Deutschland gelten die Frachtsätze des Ortsverkehrs. Die für den Abschnitt B des bisherigen besonderen Tarifhefts bestehende Bedingung der Auflieferung von mindestens 20 t von einem Absender und einer Versandstation nach einer oder mehreren Bestimmungsstationen dieses Abschnitts entfällt.

Die Frachtsätze im Verkehre nach dem Küstengebiet sind künftig an die Bedingung der Verwendung der Sendungen im Inlande geknüpft. Der neue Tarif schreibt für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts die Ausnutzung des Ladegewichts auch für 12,5 t-Wagen vor.

Die im Heft A des Staats- und Privatbahngütertarifs Teil II auf Seite 39 unter Nr. 153 in Spalte 4 für Ferdinandshof Übergang geltende Bestimmung kommt ab 1. Juli d. J. gleichfalls in Wegfall.

Über die Höhe der Frachtsätze des neuen Tarifs erteilt bis zu seinem Erscheinen unser Verkehrsbüro Auskunft.

Halle (Saale), 24. April 1917. (630)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 ist im Verbandstarif Teil II Gemeinsames Heft, unter F. c. / „Zuschlags- und Anstoßfrachten usw." auf S. 131 nachzutragen:

10. Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Neben der Fracht und von dieser getrennt werden folgende Zuschläge für 100 kg erhoben:

bei Eilstückgut 20 Pf.
bei Frachtstückgut 10 Pf.
bei Wagenladungen 2 Pf.

mit folgenden Ausnahmen:

Der Zuschlag für Wagenladungen wird

a) nicht erhoben im Verkehr mit den Stationen Ibbenbüren Teut. W. E., Gütersloh Teut W. E., Lengerich Teut. W. E. Gbf. und Hafen Saerbeck.
b) nur in einer Höhe von 1 Pf. für 100 kg erhoben im Verkehr mit den Stationen Lengerich Teut.

W. E. Stadt, Höste, Lienen, Iburg, Laer Teut. W. E. und Blankenhagen.
Cöln, 27. April 1917. (622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Juli 1917 wird der Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen im Tarifheft 3 aufgehoben. Gleichzeitig werden im Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen in den Tarifheften 1 bis 3 die Klasse I gestrichen und die Anwendungsbedingungen geändert. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft.
Dresden, 27. April 1917. (619)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Juli 1917 wird der Tarif neu ausgegeben. Er bildet künftig einen Teil des Tarifs für den Wechselverkehr der deutschen Eisenbahnen und erscheint in zwei Heften, einem Heft 7 B, enthaltend Entfernungen, und einem Heft 7 C (I und II), enthaltend Frachtsätze. Hierdurch werden der Bayerisch-Sächsische Gütertarif Heft 1 vom 1. Juli 1905 nebst Nachträgen I bis VII und Heft 2 vom 1. Oktober 1900 nebst Nachträgen I bis XII sowie die hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben. Der neue Tarif bringt neben Frachtermäßigungen auch vielfach Frachterhöhungen mit sich. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.
Dresden, 27. April 1917. (618)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1 und 2.
Am 1. Juli 1917 wird der Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen aufgehoben. Gleichzeitig werden im Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen die Klasse I des Warenverzeichnisses gestrichen und die Anwendungsbedingungen geändert. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.
Dresden, 26. April 1917. (617)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch- bzw. preuß.-hessisch- und südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Auf 31. Juli 1917 werden die Ausnahmefrachtsätze für Käse zur Ausfuhr aus der Schweiz, das sind die Ausnahmetarife Nr. 18 in den Tarifen Teil II, Hefte 2, 2a, 3, 3a für den norddeutsch-schweizerischen, Hefte 4 und 5 für den preuß.-hessisch-schweizerischen und Hefte 2, 3, 4 und 7 für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr, ferner der Ausnahmetarif Nr. 5a im Tarif Teil II, Heft 7, für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr ohne Ersatz aufgehoben.
Karlsruhe, 25. April 1917. (620)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldir. der Bad. Staatseisenb.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Druckfehlerberichtigung.
In dem ab 15. April 1917 gültigen Nachtrag VII werden mit sofortiger Gültigkeit einzelne Frachtsätze der Serientarife und des Ausnahmetarifs 1 für Bruck a. d. Leitha und Bruck Kiralyhida transit geändert. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, den 23. April 1917. (629)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Brandenburgische Städtebahn A.-G.
Vom 1. d. M. ab wird im diesseitigen Binnen-Güterverkehr ein Ausnahmetarif für Abfallschwefelsäure in Kesselwagen von Gapel nach Premnitz eingeführt und Gapel als Gütertarifstation eröffnet. Es betragen die Entfernungen Gapel-Pritzerbe 6 km und Gapel-Döberitz 2 km. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. Genehmigung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erteilt.
Brandenburg, im April 1917. (614)
Die Direktion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913. Einbeziehung der Station Weißenstein-Kellerberg.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 wird die Station Weißenstein-Kellerberg (Verwaltungsbereich S.B.) nur für Sendungen an die Firma Österr. chem. Werke A.-G. als Bestimmungsstation in den obengenannten Tarif, Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen usw.) und Abteilung B (Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.) mit den für Gummern (Seiten 4—9 bzw. 24 und 25 des Nachtrags VI) vorgesehenen Frachtsätzen, erhöht um 40 h für 1000 kg, einbezogen.
In diesen Frachtsätzen sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten.
Kattowitz, 26. April 1917. (615)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft III, gültig vom 4. März 1912.
Druckfehlerberichtigung.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege sind in dem Nachtrage IV vom 1. Februar 1917 zum obenbezeichneten Tarifhefte auf Seite 9 die Angaben für Fiume wie folgt zu berichtigen:

1045	1/2	Fiume	M.Á.V.-D.V.	2930*) 2850

*) Gültig für Steinkohlenkoks.
Kattowitz, 26. April 1917. (616)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.
Frachtgüterverkehr von österreichischen und ungarischen Stationen nach Bulgarien.
An den gesellschaftlichen Stationen Wien, Pozsony, Budapest, Vukovar, Ujvidék, Zemun, Báziás und Orsova werden nach den bulgarischen Häfen Widdin, Lom, Rahova, Somovit, Sistov und Rustschuk Frachtgüter bei Angabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief zur Beförderung angenommen.
Auf die bezüglichen Sendungen finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als seitens der Heeresverwaltung nicht hiervon abweichende Verfügungen getroffen werden.
Barvorschüsse oder Nachnahmen nach Eingang sind nicht zulässig.
Eine Versicherung des über den in den Frachtsätzen versicherten Wert (Franks 150,— für 100 kg) hinausgehenden Mehrwertes wird seitens der Gesellschaft nicht übernommen.
Bezüglich der Frachtsätze und näheren Bestimmungen, sowie über die Bedingungen, welche bei eventuellen Schleppladungen in Betracht kommen, erteilen über Anfrage die gesellschaftliche Direktion in Wien, die gesellschaftliche Verkehrsdirektion in Budapest oder die beteiligten gesellschaftlichen Stationen Auskunft.
Wien, 14. April 1917. (62[illegible])

4. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Binnentarif für unsere Bahnstrecken der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Erhöhungen sämtlicher Fahrpreise sowie der Gepäck- und Expreßgutsätze. Ferner findet eine Erhöhung der Nebengebühren im Güterverkehr statt. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Wernigerode, 26. April 1917. (62[illegible])
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Zum 1. Juli d. J. treten infolge Erhöhung der österreichischen Fahrkartensteuer sowie Einführung einer Steuer für Gepäck- und Expreßgut für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr über Oderberg im preußischen Binnen- und im Preußisch/Oldenburgisch-Sächsischen Personentarif geringe Erhöhungen der Tarifsätze ein. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Kattowitz, den 1. Mai 1917. (62[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Südharz-Eisenbahn.
Mit Gültigkeit ab 1. Juli 1917 werden die Beförderungspreise für Personen sowohl für den Binnen- wie auch für den direkten Verkehr, erhöht.
Ferner treten ab gleichem Tage zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif Teil II, zum Binnen-Gütertarif Teil I und zum Binnentarif für die Beförderung von lebenden Tieren Teil II die Tarifnachträge I in Kraft, mit welchen Tariferhöhungen zur Durchführung kommen.
Berlin, 28. April 1917. (62[illegible])
Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 35. 5. Mai 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Straßenlastzüge.

Die Aufgabe, einen Straßenlastzug, d. h. einen Zug von Last-agen mit mechanischem Antrieb, der nicht an Schienen ge-unden ist, zu schaffen, ist nicht neu. Die bekanntesten Bau-ten sind der Renard-Zug und der Müller-Zug*). Beim er-eren wurde die Triebkraft von dem mit dem Hauptantrieb ersehenen Zugwagen auf mechanischem Wege auf die An-inger übertragen, bei letzterem diente zu diesem Zwecke ne elektrische Kraftübertragung. Dadurch, daß alle Wagen, cht nur der vorderste, angetriebene Achsen besitzen, wird reicht, daß sie auch in Krümmungen der Spur des vorder-en Wagens folgen können, und damit wird eine der Haupt-hwierigkeiten beseitigt, die entsteht, wenn mehrere, an einen riebwagen angehängte Wagen eine Krümmung befahren ollen. Die rein mechanische Übertragung der Kraft bei dem enard-Zug brachte manche Schwierigkeiten mit sich: die ch über den ganzen Zug erstreckende Antriebwelle mußte, n sich den Krümmungen anschmiegen zu können, mit Uni-ersalgelenken versehen sein, die zusammen mit der schwie-gen Lagerung die Bauart verwickelt, empfindlich gegen örungen und teuer machten; außerdem war der Kraftver-auch infolgedessen sehr hoch. Es sind deshalb solche Züge ır in geringer Zahl erbaut worden. Ein Renard-Zug, der im anzösischen Heere lief, ist im Kriege in deutsche Hände ge-illen. Beim Müller-Zug mit seiner elektrischen Übertragung s Antriebs waren zwar manche dieser Schwierigkeiten be-itigt, und seine wenigen Ausführungen haben sich gut be-ährt. Ein Motor auf dem vordersten Wagen erzeugt den tigen Strom, der, auf die übrigen Wagen weitergeleitet, alle ahrzeuge einzeln antreibt. Zwei solcher Züge sind kurz vor usbruch des Krieges nach Australien geliefert und dort vom rbauer in Betrieb gesetzt worden. Sie bestanden aus je 11 ahrzeugen mit zusammen 50 t Ladefähigkeit, wobei der Achs-ruck 5 t nicht überschritt.

Neuerdings ist in England von der bekannten Firma Arm-rong-Withworth ein Straßenlastzug herausgebracht worden, er sowohl die Nachteile der ganz elektrischen, wie auch die der ganz mechanischen Kraftübertragung dadurch vermeiden soll, daß eine gemischte Übertragung angewendet wird. Bei dieser Anordnung, die „Thomas-Antrieb“ genannt wird, wird nur der vorderste Wagen mechanisch angetrieben, während die Kraft auf die anderen Wagen elektrisch übertragen wird; die Steuerung erfolgt für alle Wagen vom vordersten Wagen aus. Das wesentliche der Bauart Thomas besteht darin, daß bei der Höchstgeschwindigkeit die ganze, vom Motor erzeugte Kraft auf die Triebräder des führenden Wagens wirkt, daß dann also die übrigen Fahrzeuge nur gewöhnliche Anhänger sind, während beim Anfahren, beim Befahren starker Steigungen oder schlechter Straßen, wo also der Kraftbedarf größer ist, ein Teil der erzeugten Kraft auf die angehängten Fahrzeuge als elektrischer Strom übertragen wird, dort angeordnete Elektromotoren antreibt und so die Wagen in Bewegung setzt, ohne daß sie auf die Zugkraft des vordersten Wagens angewiesen wären. Die elektrischen Schalteinrichtungen ermöglichen das Einstellen von 15 Geschwindigkeiten in beiden Richtungen, und außerdem kann der Verbrennungsmotor noch wie bei jedem anderen Kraftfahrzeug durch die Regelung der Gaszufuhr beeinflußt werden. Die Möglichkeit, Kraftbedarf und Geschwindigkeit aneinander anzupassen, geht also sehr weit. Wesentlich bei dem Thomas-Zug, aber nicht neu, ist ferner, daß alle Räder so gesteuert werden können, daß sie der Fahrspur des vordersten Wagens folgen, und zwar sowohl bei der Vorwärts- wie bei der Rückwärtsfahrt. Hierdurch wird die Möglichkeit geboten, auch die schwierigsten Krümmungen, z. B. bei Einfahrten in enge Höfe und ähnliche Stellen, ohne Anstand zu befahren. Ebenso können alle Achsen vom Führersitz des ersten Wagens auf elektrischem Wege gebremst werden.

Das wesentliche beim Thomas-Zug ist die schon erwähnte Ausschaltung der elektrischen Kraftübertragung bei der höchsten Geschwindigkeit. Wenn der Zug einmal auf guter Straße in voller Fahrt ist, wenn also die Vorbedingungen für die Höchstgeschwindigkeit gegeben sind, ist der Kraftbedarf ziemlich gering, und die Reibung der Triebräder des ersten Wagens genügt, um den ganzen Zug vorwärts zu bringen. Die elek-

*) S. auch Leitaufsatz der Nr. 95/96 Jahrg. 1916 d. Ztg.

trischen Verluste sind verhältnismäßig niedrig, weil der elektrische Teil des Antriebs nur ausnahmsweise gebraucht wird, nämlich wenn — beim Anfahren, bei steilen Neigungen u. dgl. — der Kraftbedarf groß ist. Überdies wird durch die Möglichkeit, den elektrischen Antrieb nach Bedarf ein- und auszuschalten, die weitere Möglichkeit gegeben, den Explosionsmotor stets mit der günstigsten Umlaufzahl laufen zu lassen, was bei derartigen Motoren bekanntlich von der größten Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, namentlich auch für die Erhaltung des Motors ist.

Der jetzt in England in Betrieb befindliche Thomas-Zug wurde zunächst beim Bau einer Munitionsfabrik im Norden erprobt. Er hat einen Motor von 75 PS bei 1000 Umdrehungen in der Minute. Er wird gewöhnlich mit 3 Anhängern gefahren und befördert dabei etwa 30 t, 5 t auf dem Triebwagen und 25 t auf den Anhängern. Der Brennstoffverbrauch ist sehr gering; bei einer Probefahrt über gegen 340 km mit 30 t Last wurden mit 1 l Brennstoff 27 tkm gefahren. Zwei Mann genügen zur Bedienung des Lastzuges, zur Not ist sogar mit einem Mann auszukommen. Als Fahrgeschwindigkeit kann auf guten Straßen dauernd mit gegen 20 km in der Stunde gerechnet werden; unter besonders günstigen Verhältnissen können sogar nahezu 25 km in der Stunde erreicht werden. Die Höchstgrenze für Steigungen, die der Zug noch nehmen kann, ist 1 : 10.

Bei der Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes hat ein Straßenlastzug für Deutschland nur geringe verkehrstechnische Bedeutung. Er ist, wie auch durch die Einführung des Müller-Zuges in Australien gezeigt wird, mehr für Länder geeignet, in denen große Lasten in Ermangelung von Eisenbahnen auf der Straße auf weite Entfernungen befördert werden müssen. Im Kriege könnte ein derartiger Lastzug jedenfalls auch gute Dienste leisten. Wenn der Fall einmal wieder eintreten sollte, daß die deutschen Eisenbahnen wie im vergangenen Winter einer Entlastung bedürfen, würde es sicher von Vorteil sein, wenn man dazu Lastzüge wie die hier beschriebenen heranziehen könnte. Sie erst in dem Augenblick zu bauen, in dem sie gebraucht werden, würde freilich große Schwierigkeiten haben, ja geradezu unausführbar sein. Es wäre daher zu erwägen, ob man nicht doch innerhalb der Maschen des deutschen Eisenbahnnetzes einige Lücken statt durch neue Eisenbahnen durch Lastzüge auf der Straße ausfüllen könnte; man müßte einige solcher Züge dauernd in Betrieb haben, die man dann bei einem Notfall schnell an die rechte Stelle werfen und dort zur Entlastung der Eisenbahn verwenden könnte. Wenn man ein solches System einmal erproben wollte, wäre die Zeit unmittelbar nach Beendigung des Krieges dazu sehr geeignet, denn man könnte dann von den aus dem Felde zurückkehrenden Heereskraftwagen und Anhängern zu angemessenem Preis eine ausreichende Zahl haben, die zur Erprobung als Lastzug ausgebaut werden könnten. Eins der Hauptbedenken, die gegen die Verwendung des Kraftwagens für Lastbetrieb besteht, daß nämlich der kostbare Motor während des häufig lange Zeit in Anspruch nehmenden Be- und Entladens unausgenutzt bleibt, fällt beim Lastzug wenigstens zum Teil weg: man kann ihn so betreiben, daß der Haupttriebwagen die Anhänger an den Be- und Entladestellen absetzt und später wieder abholt, in der Zwischenzeit aber weitere Fahrten ausführt. Daß der Motor unausgenutzt bleibt, während der Haupttriebwagen be- und entladen wird, kann freilich nicht vermieden werden, und welchen Einfluß das Stilliegen des Antriebs der Anhänger während des Be- und Entladens auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes hat, kann nur eine genaue vergleichende Berechnung ergeben. W—e.

Die neue Bahn von Corbach nach Brilon Wald.

Am 2. April ist, nachdem vorher schon 3 Teilstrecken dem Betriebe übergeben worden waren, die Reststrecke, und hiermit die ganze Neubaulinie Corbach-Brilon Wald für den Verkehr eröffnet worden. Sie ist 30 km lang und enthält außer dem Anfangs- und Endbahnhof die Stationen Lelbach-Rhena, Neerdar, Eimelrod, Usseln und Willingen sowie die Haltepunkte Bömighausen, Stryck und Schellhorn, von denen die beiden letzteren auch für Wagenladungen, insbesondere für Holzverladung eingerichtet sind. Die Bahn durchzieht auf fast ⅚ ihrer Länge den westlichen Teil des Fürstentums Waldeck, das sogenannte Upland, mit der Preußischen Enklave Eimelrod, und endet im Kreise Brilon. Sie bringt im Verein mit der bereits früher eröffneten Bahn Wildungen-Corbach den durchschnittenen Landesteilen, insbesondere dem Fürstentum Waldeck, die langersehnte bessere Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk, wird hierdurch erst den Nutzen der im letzten Jahrzehnt dort erbauten neuen Bahnen voll zur Geltung bringen und sowohl im Personen- wie im Güterverkehr von wohltätigstem Einfluß auf die weitere Entwickelung der berührten Ortschaften sein. Im Personenverkehr werden die regen Handelsbeziehungen, die jetzt schon zwischen Waldeck und dem Industriegebiet bestehen, sehr gefördert werden; auch wird sich im Sommer und Herbst ein lebhafter Wanderverkehr nach den zahlreichen schön gelegenen und bisher noch unerschlossenen Punkten des Waldecker Uplandes, im Winter ein Sportverkehr nach Willingen und Usseln mit ihren hierfür sehr geeigneten ca. 830 m hoch gelegenen Haideflächen des Ettelsberges und des kahlen Pön entwickeln. Der Personenverkehr von Westen her nach Bad Wildungen und der Edertalsperre, der bisher den großen Umweg von 95 km über Cassel oder von 65 km über Volkmarsen machen mußte, wird sich schon der Fahrgeldersparnis wegen über die neue Bahn bewegen und dazu beitragen, daß die von ihr berührten Ortschaften und die landschaftlichen Schönheiten der durchschnittenen Gegend in weiten Kreisen bekannt werden.

Ganz besonders aber wird das Upland durch den Güterverkehr gewinnen. Es besitzt eine gut entwickelte Landwirtschaft und ausgedehnte Forsten. Infolge der weiten und schwierigen Wege bis zur nächsten Bahnstation war sowohl der Absatz der Erzeugnisse, als auch der Bezug der zu ihrer Hervorbringung notwendigen Hilfsmittel sehr erschwert. Jetzt werden Düngemittel, Kohlen, Baumaterialien aller Art leichter und billiger als früher herangeschafft werden können, besonders aber wird sich die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und von Holz nach dem hierfür sehr aufnahmefähigen Industriebezirk gewaltig steigern und besser bezahlt machen, denn an Stelle der hohen Landfrachten tritt die billige Eisenbahnfracht.

Eine besondere Bedeutung wird die neue Bahn für die Forstwirtschaft haben, deren Einschlag sich schon jetzt auf 30 000 fm jährlich belief. Es ist anzunehmen, daß sich diese Menge im Laufe der Zeit mit Zunahme der Aufforstungen und Umwandlung zahlreicher geringerer Buchenbestände in ertragreichere Nadelholzwaldungen nahezu verdoppeln wird.

Den gleichen Vorteil wie Land- und Forstwirtschaft werden natürlich auch Handel, Industrie und Gewerbe genießen. Denn auch für diese verbilligen sich die Frachten in gleichem Maße und erleichtern den Wettbewerb mit anderen Gegenden.

Auch der Bergbau beginnt sich infolge des Bahnbaues wieder zu regen. Bei Eimelrod sind hochprozentige Manganerze erschlossen worden, deren Förderung bevorsteht, während aus Schürfungen bei Neerdar schon geringe Mengen dieses zur Zeit besonders wertvollen Erzes gewonnen und abbefördert sind.

Der Bau der Bahn bot außerordentliche Schwierigkeiten. Die Gegend hat ausgesprochenen Gebirgscharakter mit tief eingeschnittenen Tälern, die mehrfach mit Dämmen bis zu 26 m Höhe oder mit hohen Talbrücken überschritten werden mußten, wie z. B. das Diemeltal bei Usseln und das Itterbachtal bei Willingen. Letzteres wird mit einer gewölbten Brücke von 11 Öffnungen, je 22 m weit und bis 32,4 m hoch, in einer Gesamtlänge von 300 m überschritten. Sie ist das größte gewölbte Brückenbauwerk des Fürstentums Waldeck, aber auch des ganzen Direktionsbezirks Cassel.

Welche Arbeit zur Herstellung des Bahnkörpers zu leisten war, erhellt am besten daraus, daß rund 2 Millionen cbm Bodenmassen, meist in schwerem Fels, gelöst und eingebaut und 50 000 cbm Mauerwerk für die Bauwerke, Futtermauern usw. und zwar ausschließlich der Hochbauten ausgeführt werden mußten. Dabei sind noch zwei unter den hohen Dämmen liegende etwa 70 m lange tunnelartige Wege-Unterführungen, welche einige oberhalb der Bahn liegende Wald- und Wiesengrundstücke zugänglich machen sollten, fortge-

ıllen, weil es zweckmäßiger, besonders aber wirtschaftlicher ·rschien, diese Parzellen anzukaufen, als unverhältnismäßig ;uere Bauwerke für sie zu errichten. Die Zahl der Bauwerke st sehr groß, weil fast alle Wege schienenfrei über die Bahn der unter ihr hindurch geführt wurden. Hierin ist ein geeinsamer Vorteil der Eisenbahn und der Landesbewohner u erblicken.

Sehr bedeutend sind die Höhenunterschiede, welche die ;ahn zu überwinden hat. Sie steigt von dem 371 m hoch gegenen Bahnhof Corbach anfangs steil mit 1 : 50, später lacher bis zum Scheiteleinschnitt der Wasserscheide zwichen Diemel und Eder um 252 m und erreicht dort eine löhenlage von 623 m, welche die der unteren Plattform des Ierkules in Wilhelmshöhe um 98 m übersteigt und im Direkonsbezirk Cassel nur noch von der Bahn nach Winterberg bertroffen wird.

Bei dieser Höhenlage der Bahn bieten sich während der 'ahrt von vielen Punkten aus schöne Ausblicke auf das Walecker Bergland mit seinem überall sichtbaren Eisenberg, ach welchem der Kreis Corbach „Kreis des Eisenberges" beannt ist, und in die lieblichen Täler mit ihren tief unten ,egenden Ortschaften. Eine Fahrt über die neue Bahn kann ıllen Naturfreunden sehr empfohlen werden. Vom Scheitelunkt bei Usseln fällt sie wieder wie beim Aufstieg anfangs flach, dann steiler mit 1 : 45 zum Bahnhof Brilon Wald auf 445 m hinab. Von den 30 km ihrer Länge liegen nur 1,9 km wagerecht, 28,1 km in der Neigung.

Trotz der großen technischen Schwierigkeiten wurde die Bauzeit von 4 Jahren und der Kostenanschlag von 9,8 Millionen Mark inne gehalten, obgleich der Krieg die Preise aller Lieferungen und Leistungen stark in die Höhe getrieben hatte und viele Nachforderungen der Unternehmer hervorrief. Überhaupt stand der ganze Bau unter dem Zeichen des Krieges. Der Hauptfeind war die Schwierigkeit der Material- und Arbeiterbeschaffung in der durch die Einberufungen zum Heeresdienst von Männern entvölkerten Gegend. Es mußten deshalb vielfach Gefangene herangezogen werden, deren Unterbringung und Verpflegung in dem rauhen Klima der hochgelegenen Landesteile, wo die Arbeiten im Winter oft auf lange Zeit unterbrochen werden mußten, viele Unzuträglichkeiten mit sich brachte. Daß der Bahnbau trotzdem und trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse des letzten Winters noch während des Krieges beendet wurde, wird bei allen denjenigen, welche dabei mitgewirkt und dazu beigetragen haben, besondere Befriedigung erwecken. Möge die neue Bahn dem Lande zum Segen gereichen und alle Hoffnungen erfüllen, welche an ihr Entstehen geknüpft worden sind.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

In der am 29. März d. J. in Berlin abgehaltenen 118. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurden die folgenden, die deutschen Eisenbahntarife, Teil I, betreffenden Beschlüsse gefaßt:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

Es wird festgestellt, daß Kunsthonig als solcher im Frachtbrief zu bezeichnen ist. Bezeichnungen, die den Eindruck echten Honigs erwecken, sind unzulässig und rechtfertigen die Erhebung des Frachtzuschlags für unrichtige Inhaltsangabe.

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Die Frachtbeträge und die Nebengebühren werden künftig stets auf volle 10 Pf. nach oben abgerundet. Ausgenommen hiervon sind nur die Nebengebühren für Vordrucke, das Wägegeld für Stückgüter, die Signiergebühr und die Gebühr für Benachrichtigungen, die nach den genauen Beträgen ohne Abrundung erhoben werden.

2. Monoäthylanilin wird zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen (Ä. D.). 3. Die Stelle „Pflanzenleim" des Spezialtarifs I erhält folgende klarstellende Fassung: „Klebmittel, flüssige, folgende: Pflanzenleim, Schlichte, Harzleim, Leim aus Zellstofflauge" (D.). 4. Rübensauerkraut wird in den Spezialtarif I und das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter (Stelle „Sauerkraut") eingereiht (Ä. D.). 5. Salzsaures Ammoniak, zum Düngen oder zur Kunstdüngerfabrikation bestimmt, wird in die Stelle „Düngemittel" des Spezialtarifs III und des Verzeichnisses II aufgenommen (Ä. D.). 6. Die Stelle „Zucker aller Art (Rüben- und Rohrzucker) im Falle der Ausfuhr" im Spezialtarif I und im Verzeichnis II wird gestrichen, weil eine erhebliche Ausfuhr von Zucker wegen des hohen eigenen Bedarfs für Ernährungs- und technische Zwecke in nächster Zukunft nicht zu erwarten ist. 7. Die Aufnahme von Bodenbelägen für Plattform- (Schienen-) Wagen in den Spezialtarif II (Ziffer 11 der Stelle „Eisen und Stahl") wird mangels eines allgemeinen Bedürfnisses abgelehnt. 8. Knickflachs und Knickhanf, die nach Wert und Bearbeitung dem nach dem Spezialtarif II tarifierenden gebrechten Flachs und Hanf nahestehen, werden durch Änderung der Fassung der Tarifstellen „Flachs und Hanf" diesem Tarif zugewiesen. Nach dem Spezialtarif III tarifieren somit Flachs und Hanf zukünftig nur noch in rohem oder in geröstetem Zustande. 9. Zellstofflauge, kalkfrei, angefallen oder entkalkt, auch eingedickt, wird in den Spezialtarif I versetzt; die kalkhaltig angefallene Zellstofflauge, auch eingedickt, tarifiert wie bisher nach dem Spezialtarif III (D.). 10. Durch Änderung der Stellen „Tonerde" (Spezialtarif I) und „Tonerdehydrat" (Spezialtarife II und III) wird klargestellt, daß Tonerdeoxyd (Aluminiumoxyd) — d. i. getrocknetes oder geglühtes, wasserfreies Tonerdehydrat — nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse abzufertigen ist. (Ä. D.). 11. Ammoniakwasser, synthetisches, rohes, zur Kunstdüngerfabrikation bestimmt, wird in die Tarifstelle „Düngemittel" des Spezialtarifs III aufgenommen; eine Anmerkung zu der neuen Stelle verweist den wesensverwandten Salmiakgeist, d. i. eine wässerige Lösung von reinem Ammoniak, in die Allgemeine Wagenladungsklasse (D.). 12. Kehricht aus gewerblichen Anlagen tarifiert nach einer zur Stelle „Haus- und Straßenkehricht" des Spezialtarifs III neu aufzunehmenden Anmerkung nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse, falls er nicht an anderer Stelle des Tarifs besonders genannt ist. 13. Die Stelle „Papier und Pappe, alt, abgängig", im Spezialtarif III wird durch Aufzählung von Papier- und Pappenabfällen — d. s. Abfälle von neuem Papier und neuer Pappe — sowie von Abfällen von Papiergarn, auch von solchem mit Baumwollauflage, erweitert. 14. Ein Antrag auf Beseitigung entbehrlicher Fremdwörter in der Geschäftsordnung und in den deutschen Eisenbahntarifen, Teil I, wird einem sechsgliedrigen Unterausschuß zur Vorberatung überwiesen. 15. Mehrere Anträge auf Beseitigung verschiedener kleinerer Tarifunstimmigkeiten werden dem Unterausschuß für die Überprüfung des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs, Teil I, überwiesen. 16. An den gleichen Unterausschuß zur nochmaligen Feststellung zurückverwiesen werden die von diesem Unterausschuß vorberatenen Anträge auf Neuordnung des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, Teil I.

C. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Kriegsteilnehmer, die bei Entsendung in Kurorte eines Reisebegleiters bedürfen und Fahrpreisermäßigung beanspruchen, müssen zurzeit die Notwendigkeit der Begleitung durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen (vergl. Ausführungsbestimmung C. X zu § 12 EVO.). Zwecks Kostenersparnis wird zukünftig auch ein von dem entsendenden Verein (Ziffer 1 der Tarifbestimmung) ausgestelltes Zeugnis als ausreichend angesehen.

Die vorstehend mit Ä. D. (äußerst dringlich) bezeichneten Beschlüsse werden voraussichtlich zum 15. Mai d. J., die mit D. (dringlich) bezeichneten voraussichtlich am 1. August d. J. durchgeführt, falls nicht nach der Geschäftsordnung wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit noch der im Dezember d. J. zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wasserstraßenbauten.** Dem preußischen Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bereitstellung weiterer Staatsmittel für die durch Gesetz vom 1. April 1905 angeordneten Wasserstraßenbauten, nebst Begründung zugegangen. Nach diesem Gesetzentwurf soll die Staatsregierung unter Abänderung des § 1 des Gesetzes, betreffend die Bereitstellung weiterer Staatsmittel für die durch Gesetz vom 1. April 1905 angeordneten Wasserstraßenbauten, vom 8. Mai 1916 ermächtigt werden, für Herstellung eines

Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser und Nebenanlagen ausschließlich der Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt statt 239 590 000 *M* die Summe von 252 790 000 *M*, also 13 200 000 *M* mehr, zu verwenden. Dieser Betrag soll zur Herstellung einer zweiten Mündung des Rhein-Herne-Kanals in den Rhein dienen. Mit der Ausführung der bezeichneten Kanalmündung ist nur dann vorzugehen, wenn die Beteiligten einen einmaligen Beitrag von 450 000 *M* zu den Baukosten in rechtsverbindlicher Weise übernommen haben.

Die Vorlage kam am 2. d. M. zur Verhandlung und wurde durch eine Rede des Staatsministers v. Breitenbach eingeleitet, die wir nach Eingang des amtlichen Berichts bringen werden. Die Vorlage wurde in 1., 2. u. 3. Lesung angenommen.

— **Der Ernährungsbeirat der Eisenbahner** im preußischen Eisenbahnministerium, der, wie wir berichteten, vor einigen Wochen ins Leben gerufen wurde, hielt bereits seine ersten drei Sitzungen ab. In der letzten Sitzung wurde beschlossen, folgenden Aufruf an die Beamten und Arbeiter der Eisenbahn-Verwaltungen zu erlassen: „Eisenbahner! An der siegreichen Abwehr der verzweifelten und gewaltigen Anstürme unserer Feinde habt ihr ruhmreichen Anteil. Über eure Kräfte hinaus habt ihr trotz der durch die schwierigen Ernährungsverhältnisse gebotenen erheblichen Einschränkungen alle Leistungen erfüllt, die das Vaterland von euch zu fordern berechtigt war. Diese hervorragenden Leistungen und die Tatsache, daß jene Ernährungsschwierigkeiten an euch nicht spurlos vorübergingen, machten uns die Anregung und Verwirklichung durchgreifender Maßnahmen zur Pflicht. Die durch Vereinbarung des Eisenbahnministeriums mit eueren Berufsorganisationen geschaffenen örtlichen Lebensmittelausschüsse und der diesem Ministerium angegliederte Ernährungsbeirat verbürgen euch in der Zukunft eine gerechte Verteilung der für euch verfügbaren Nahrungsmittel. Die Beteiligung der zentralen Ernährungsbehörden, des Reiches und Preußens an dieser Organisation bietet zugleich Gewähr für ihre rücksichtsloseste Erfassung. Mehr vermag menschlicher Verstand und menschliche Kraft nicht zu tun. Eure Pflicht ist es, und in eurem und des Vaterlandes Interesse liegt es, diese Maßnahmen mit allen Kräften zu unterstützen. Eure kämpfenden Brüder wissen, daß ihr in der Heimat in diesem Ringen auf Leben und Tod ihnen auch fernerhin getreulich zur Seite stehen werdet. Dieses welterschütternde Ringen eint sie und euch auf Gedeih und Verderb mit unserm Staatswesen. Um so bedeutsamer sind eure unvergleichlichen Leistungen. Auf zum letzten Entscheidungskampf."

— **Betriebseinstellung.** Auf der Bahnstrecke Elbingerode West-Drei Annen-Hohne der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft ist der Zugverkehr eingestellt worden.

— **Kriegslohnzuschläge bei den badischen Staatsbahnen.** Den ständigen Arbeitern der badischen Eisenbahnverwaltung ist mit Wirkung vom 1. April d. J. zunächst für die Dauer des Kriegs ein außerordentlicher Kriegslohnzuschlag von 50 Pf. in der 1. Ortsklasse, 40 Pf. in der 2. und 30 Pf. in der 3. Klasse bewilligt worden. Die Aushilfsarbeiter sind gleichzeitig entsprechend berücksichtigt worden. Die Zuschläge werden für die Tage gewährt, für die der Arbeiter Lohn bezieht.

— **Änderungen im Telegrammverkehr der Eisenbahnreisenden.** Mit Beginn des diesjährigen Sommerfahrplanes (1. Juni) werden auf den deutschen Eisenbahnen über den Telegrammverkehr im Reiseverkehr neue bzw. veränderte Bestimmungen in Kraft treten. Wie die „D. Eisenbahnbeamten-Ztg." mitteilt, kann u. a. der Reisende verlangen, daß ihm das Antworttelegramm an eine andere Station als die Bestellstation nachgesandt wird. Der Reisende kann also über das Ergebnis der Bestellung Mitteilung erhalten, wenn er indessen weitergereist ist. Wichtig ist, daß die Gebühren für derartige Telegramme erhöht werden. So wird z. B. die Gebühr für Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen von 25 ₰ auf 50 ₰ erhöht. Bei Vorausbestellung von Abteilen werden 70 ₰ statt bisher 50 ₰ erhoben. Für die telegraphische Bestellung von bestimmten Plätzen in D-Zügen werden künftig ebenfalls 50 ₰ statt bisher 25 ₰ erhoben, auch wenn gleichzeitig Fahrkarten, Gepäckscheine und Plätze zusammen bestellt werden. Für die Vorausbestellung von Bettkarten oder Schlafwagenplätzen wird für das Antworttelegramm zusammen ohne Rücksicht auf die Anzahl der bestimmten Plätze 1 *M* statt bisher 50 ₰ zu entrichten sein.

— **Deutsche Waggon-Leihanstalt, A.-G., zu Berlin.** In der Hauptversammlung führte Direktor Strauß zur Begründung der vorgeschlagenen Kapitalerhöhung von 500 000 *M* aus, daß die in der Abrechnung zum Ausdruck gelangende Flüssigkeit es der Verwaltung nahegelegt habe, die Mittel in geeigneter Weise anzulegen. Eine Vermehrung des Wagenparks erschien nicht geboten infolge der hohen Beschaffungspreise; daher habe es die Verwaltung für angebracht gehalten, sich bei einer Gesellschaft zu beteiligen, welche sich mit der Erzeugung von Eisenbahnwagen befaßt. Durch die Bestimmungen des Verbandes der deutschen Wagenfabriken seien der Gesellschaft während des abgelaufenen Jahres vielfach Schwierigkeiten bereitet worden. Somit habe die Gesellschaft, um sich unabhängig zu machen, beschlossen, Aktien einer bestehenden Wagenfabrik zu erwerben, und zwar die der Wagenbau-Aktiengesellschaft in Wismar. Diese Gesellschaft habe steigende Erträgnisse aufzuweisen, stelle insbesondere eine leistungsfähige Fabrik dar und erfreue sich bei Staatsbahnen und Großunternehmern eines guten Rufes. Das Aktienkapital der Wagenbauanstalt in Wismar betrage 2 000 000 Mark. Hiervon werde die Waggon-Leihanstalt, A.-G., 1,2 Millionen Mark erwerben, und zwar 500 000 *M* durch die beantragte Kapitalerhöhung und 700 000 *M* durch Barzahlung aus eignen Mitteln. Die neu zur Ausgabe gelangenden Aktien sollen dividendenberechtigt für 1917 im Verhältnis zu zwei Dritteln der alten Aktien sein. Der Ausgabekurs der neuen Aktien beträgt 200 %. Das Bezugsrecht der Aktionäre bleibt ausgeschlossen. Die Verwaltung verspricht sich durch diesen Aktienerwerb, daß das Erträgnis der Gesellschaft in üblicher Höhe verbleiben und die eingegangene Verbindung ihre Leistungsfähigkeit fördern werde. Die Kapitalerhöhung wurde genehmigt. Auf Anfrage bezüglich der Aussichten wurde ausgeführt, daß der gesamte Wagenpark voll in Anspruch genommen sei und die Erträgnisse aus dem Wagenvermietgeschäft auf der bisherigen Höhe sich halten. Die Bewertung des Auslandbesitzes der Gesellschaft sei so vorsichtig erfolgt, daß auch im ungünstigsten Falle wohl kaum mit einem Schaden zu rechnen sei. Zu dem letztjährigen erhöhten Erträgnis haben Gewinne, die aus Lieferungen in neutralen Länder entstanden seien, nicht unerheblich beigetragen. Ob diese Sondergewinne wieder einträten, sei nicht vorauszusehen. Die Dividende wurde auf 15 % festgesetzt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Rewald, bisher in Cottbus als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Posen und Tils, bisher in Luckenwalde, zur Eisenbahndirektion nach Essen sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Böttge, bisher in Konitz, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Halberstadt, Stadler, bisher in Stargard (Pom.), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Konitz, Hermann Luther, bisher in Frankfurt (Main), und Julius Reinhardt, bisher in Hamburg, beide zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Dähnick ist zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst bei der Eisenbahndirektion in Altona einberufen.

Österreich.

— **Neue Maßnahmen für den raschen Wagenumlauf im Kohlenverkehr.** Amtlich wird mitgeteilt: Der bestimmende Einfluß günstiger Wagenbeistellungsverhältnisse auf die Kohlenversorgung macht es den verantwortlichen Stellen zur Pflicht, neue Mittel aufzusuchen, um aus dem verfügbaren Stand an Fahrbetriebsmitteln größte Leistungen herauszuholen und die Beschleunigung des Wagenumlaufes noch weiter zu steigern. Soweit als möglich waren die Bahnverwaltungen bisher schon bemüht, dieser Forderung durch Führung direkter Kohlenzüge Rechnung zu tragen. Auf diese Weise kann jedoch dermalen nur ein verhältnismäßig geringer Teil des gesamten Kohlenversandes erfaßt werden. Denn der Verallgemeinerung der Kohlenbeförderung in geschlossenen Zügen wirkt das bestehende System der Behandlung der einzelnen Kohlensendungen entgegen, das durch die Vielheit der frachtbrieflichen Absender und Empfänger und die weitgehende Spezialisierung der Kohlensorten bedingt ist. Soll daher in bezug auf das Zeitmaß des Wagenumlaufs ein entscheidender Fortschritt erzielt werden, sollen künftig die zeitraubenden Umreihungen, Verschiebungen und Aufenthalte der mit Kohle beladenen Wagen in den Stationen auf ein Mindestmaß gebracht und die Wagen sohin so rasch als nur irgend möglich ihrer Wiederverwendung zugeführt werden, so muß versucht werden, von der bisherigen Individualisierung der Kohlensendungen abzugehen. Der Weg hierzu wäre nun der Zusammenschluß der Kohlenwerke und Verschleißfirmen in den einzelnen Revieren zu Revierverbänden zu dem Zwecke, daß künftighin nicht die einzelnen Schächte, sondern die betreffenden Verbände als Aufgeber der Kohle zu fungieren hätten, wobei dann auch

enn tunlich, die Sendungen nicht an die Verbraucher selbst, ondern an die Vertretungen der Verbände in den Bestimmungsstationen zu adressieren wären. Die weitere Verteilung hätte sodann durch diese Vertretungen zu erfolgen. ildung von Aufgeber- und Empfängergruppen allein würde ber nicht hinreichen, es müßte vielmehr gleichzeitig eine erringerung der handelsüblichen Kohlensorten herbeiführt und von den Verbrauchern auf die Zuweisung beimmter Schachtherkünfte verzichtet werden. Würde es gengen, diese Voraussetzungen zu erfüllen, so könnte die inzelbehandlung der Kohlensendungen künftig entfallen. ie Versandstationen wären dann in der Lage, ohne zeitubende Rangierungen durchweg direkte Züge nach den einelnen Bestimmungsstationen oder bestimmten Streckenabchnitten zu bilden. Ebenso würden in den Übergangstationen alle Verschubarbeiten unterbleiben und in der Betimmungsstation würde jedem Verbraucher die ihm zukomende Wagenzahl der entsprechenden Kohlensorte ohne Rücksicht auf die Schachtherkunft und ohne nummernweise Ausuchung der Wagen zum Entladeplatz oder auf sein Industrieleise zugeschoben werden. Bei Beförderungshindernissen, ögen sie einzelne Wagen oder ganze Züge betreffen, könnte ünftig die notwendige Parteiverfügung weit rascher einecholt werden, wodurch langwierige Stillager, die oft zu den nliebsamsten Platzschwierigkeiten führen, vermieden würen. In voller Erkenntnis der hohen wirtschaftlichen Beeutung der Angelegenheit hat das Eisenbahnministerium bei en beteiligten Stellen die den oben ausgeführten Gedanken ntsprechenden Anträge gestellt, worüber die Verhandlungen it den Vertretern der Kohlenreviere bereits begonnen haben. Dank dem verständnisvollen Entgegenkommen, welches von ieser Seite der Reformplan erfährt, darf die Erwartung ausesprochen werden, daß es gelingen werde, den angestrebten Zweck zu erreichen.

— **Rechnungsabschluß der Südbahn für das Jahr 1916.** Die außerordentlichen Verhältnisse, unter denen die Südbahn im Kriege stand, kommen in der Schlußziffer der Bilanz deutlich zum Ausdruck. Das Jahr 1916 endigt für die Südbahn it einem Gebarungsabgange von 5 897 442 K., während das ahr 1915 einen Überschuß von 294 953 K. gebracht hat. Rechnungsmäßig würde sich also eine Verschlechterung um 6 192 395 K. ergeben. Das tatsächliche Ergebnis ist jedoch wesentlich ungünstiger. Im vorigen Jahre hatte die Südbahn nämlich aus dem Betriebe eine Rückstellung von 5.6 Millionen Kronen für außerordentliche Wertverminderungen an en Bahnanlagen und Betriebsmitteln, ferner von weiteren Millionen Kronen als Kriegsverlustreserve vorwiegend für as Agio des Prioritätendienstes vorweggenommen; heuer ind Rücklagen dieser Art nicht möglich gewesen, und das inanzielle Gesamtergebnis bleibt somit um 17,8 Millionen Kronen hinter jenem des Jahres 1915 zurück. Das ist der Niederschlag des Krieges, durch welchen die Südbahn, wenn nan von den Seeschiffahrtsgesellschaften absieht, stärker als rgend ein anderes Unternehmen getroffen wurde. Im Jahre 1915 waren die ersten Monate bis Ende Mai noch wesentlich besser, weil damals der Verkehr mit Italien vor dem Kriegsausbruche offen war, der Betrieb aller Linien für den Zivilverkehr aufrechterhalten werden konnte, sehr bedeutende Warensendungen nach Italien und von Italien nach Österreich und Deutschland die Linien der Südbahn benutzten. Das Jahr 1916 stand ganz im Zeichen des Krieges und der Verkehr der Südbahn diente fast ausschließlich militärischen Transporten. Der Seehafenverkehr ruhte so gut wie gänzlich, die Tiroler und die Pustertaler Linie waren lahmgelegt, der Personenverkehr war fast ganz unterbrochen. Die Militärtransporte, welche die Südbahn bewältigte, gestalteten sich wenig ertragreich, weil sie zu billigen Tarifen und zu den ungünstigen Bedingungen eines unregelmäßigen, stoßweisen Betriebes bewältigt werden mußten. Dazu kam eine gewaltige Steigerung der Lasten, in erster Linie der Materialpreise, dann der Bezüge des Personals und der sonstigen Kosten. Die Südbahn hat die größte Verkehrsleistung seit ihrem Bestande, um 27 % mehr als im Jahre 1915, durchgeführt; die Einnahmen sind um 13 %, die Ausgaben aber um 39 % gestiegen. Die Gegenüberstellung dieser drei Ziffern zeigt den ganz außergewöhnlichen Charakter des Jahres 1916 und erklärt es, daß die Voraussetzungen, unter denen das Sanierungsabkommen des Jahres 1914 abgeschlossen worden war, im schwersten Kriegsjahre nicht voll zutreffen konnten. Ein Vergleich mit dem vorigen Jahre oder gar mit der früheren Friedenszeit ist aus den angegebenen Gründen nicht von der nämlichen Bedeutung wie in gewöhnlichen Zeiten; anderseits sind die ungünstigen Ergebnisse des Jahres 1916 kein Anhaltspunkt dafür, daß etwa die Entwicklungsfähigkeit der Südbahn in den kommenden Zeiten unterbunden worden wäre. Trotz der schwersten Zeiten hat sich die Südbahn als ein wichtiges Element für die Bewältigung der außerordentlichen Kriegsleistungen erwiesen und die an sie gestellten gewaltigen Anforderungen mit vermindertem Personal und den im Kriege sehr stark abgenützten Einrichtungen des Verkehrs erfüllt. Wenigstens die Hauptstrecke der Südbahn hat noch immer mit ansehnlichen Betriebsergebnissen gearbeitet, die aber den Entfall des Verkehres auf den beiden anderen wichtigen Linien und die große Steigerung der Ausgaben nicht hereinzubringen vermochten. Deshalb besteht auch nach den gegenwärtigen Ergebnissen die Hoffnung, daß die Südbahn in gewöhnlichen Friedenszeiten, wenn die Schäden des Krieges überwunden und die regelmäßigen Bedingungen des Verkehres hergestellt sein werden, wieder in die Bahnen der aufsteigenden, die finanziellen Grundlagen sichernden Entwicklung zurückkehren werde.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde den Ministerialsekretären Karl Freiherrn v. Mersi und Dr. Robert Sotlscheg der Titel und Charakter eines Sektionsrates. Ernannt wurde der Ministerialsekretär Dr. Max Ritter v. Obentraut bei seiner Weiterverwendung im Eisenbahnministerium zum Oberinspektionsrat unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Sektionsrates und der Ministerialsekretär Dr. Hugo Niedermoser zum Staatsbahndirektorstellvertreter bei gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Regierungsrates, ferner die Ministerialvizesekretäre Julius v. Kniep und Dr. Friedrich Dorninger zu Ministerialsekretären und die Ministerialkonzipisten Dr. Alfred Uhlik und Georg Benda zu Ministerialvizesekretären.

Ungarn.

— **Lokomotivbestellung für die Staatseisenbahnen.** Die immer höher gehenden Anforderungen, welche an den stets stärker werdenden Personenverkehr gestellt wurden, zwangen auch die ungarischen Staatsbahnen, nach einer stärkeren Lokomotive Umschau zu halten. Das Hauptbestreben richtete sich darauf, den schweren Zügen eine größere Beschleunigung geben zu können. Nach vielen Versuchen hat die Bauart 1 C 1, welche in den Vereinigten Staaten unter dem Namen „Prairie-Type“ bekannt ist, Verwendung gefunden.

In Europa laufen über 1000 solcher Lokomotiven. Diese Bauart hat sich seit 1908 in besonders großem Umfange bei den ungarischen Staatsbahnen in den Serien 322, 323, 324 (früher III s, III t und III n) eingeführt. Im selben Jahre wurden Lokomotiven dieser Bauart auch für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn geliefert.

Für die ungarischen Staatsbahnen sind soeben sowohl in ihrer eigenen Maschinenfabrik in Budapest, wie auch bei der Maschinenfabrik Henschel & Sohn in Cassel folgende Lokomotiven und Tender bestellt worden, und zwar:

a) in der Maschinenfabrik der Staatsbahnen: 1. 10 Lokomotiven, Serie 324, Nr. 324, 656—324, 665 „Prairie-Type“, zweiachsige, Zwilling-Eilzug-Lokomotive mit Rauchrohr-Überhitzer, nach Bauart Schmidt, samt dreiachsigem Tender. Bauart M. Die Lokomotiven sind vorgesehen mit festem Kessel nach Bauart Brotán; Wasserreinigungsapparaten, Ausführung der ungarischen Staatsbahnen; schnell öffnenden Sicherheitsventilen; Geschwindigkeitsmesser; nach Bauart Haushälter; Ölschmierpumpe, Anordnung: Friedmann; Luftsandstreuer; Ejektor und Dampfheizvorrichtung; Doppelt - Verbundköpfe - Einrichtung; mit automatischem Luftsaug-Regler ausgerüsteter Westinghouse-Bremse; Martinstahl - Achsen; mit aus Stahl besonders ausgebildeten Radreifen; aus Stahl ausgeführten Radreifen und Tragfedern; mit Acetylen-Dachlampe und mit Kolbenhubvorrichtung, nach Patent „Südbahnwerke“.

2. 40 Tenderlokomotiven, Serie 324, Nr. 324, 666—324, 705; Einrichtung wie unter Nr. 1., aber ohne Speisewasser-Vorwärmer. 3. 30 Lokomotiven, Serie 324, Nr. 324, 901—324, 930 mit dazugehörigem Tender und mit Bestandteilen zur Hardy-Vorrichtung. 4. 65 Lokomotiven, Serie Nr. 324, 931—324, 995 mit selbsttätiger Vacuum-Bremsevorrichtung, Bauart Hardy. 5. 75 Lokomotiven, Serie 342, Nr. 342, 003—342, 077, Prairie-Type, zweiachsig, Zwillings-Bauart, mit Rauchrohrüberhitzer, Patent Schmidt. 6. 44 Lokomotiven, Serie 342, Nr. 342, 901—342, 944. 7. 10 Lokomotiven, Serie 342, Nr. 001—442, 010, mit Achsenanordnung I. D. I., vorgesehen mit Drehgestell, nach Bauart: Krauß-Helmholz; Zwillings-Maschinenart, mit Kleinrauchrohrüberhitzer. Sonst ist die Einrichtung im Wesen wie unter 1. 8. 10 Lokomotiven, Serie 442, Nr. 901—442, 910 mit selbsttätiger Hardy-Vacuum-Bremsevorrichtung. 9. 43 Lokomotiven, Serie 375, Nr. 375, 821—375, 860 und 375, 891—375, 893; für Bahnstrecken zweiten Ranges, „Prairie-Type“, zweiachsig, Zwillingsmaschinen-Bauart, versehen mit Rauchrohrüberhitzer nach Bauart Schmidt. 10. 10 Lokomotiven, Serie 601, Nr. 601, 051—601, 060; Bauart: Compound-Lokomotive, siebenachsig, für Personen- und

Frachtgutzüge geeignet, ausgestattet mit Schmidt-Rauchrohrüberhitzer, samt einem vierachsigen Tender, nach Bauart: „S".

b) Bei der Firma: A. Henschel & Sohn-Cassel wurden bestellt: 145 Heißdampf-Zwilling-Personenzug-Tenderlokomotiven, Reihe 342, Nr. 342, 078—342, 222, Prairie-Type, zweizylindrischer Bauart, ausgerüstet mit kleinem Rauchrohrüberhitzer Patent Schmidt. B. W.

— **Wirtschaftliche Kraftausnutzung der Wasserkräfte der unteren Donau.** Zu dieser wichtigen Frage werden jetzt in Ungarn vielfache Vorschläge gemacht, u. a. schlägt man außer dem Bau eines Schleusenwerkes am Eisernen Tor die Erbauung eines zweiten hohen Stauwerks am Felsriff Jucz vor, etwa 15 km oberhalb des Engpasses von Kasan. Durch dieses würden die sämtlichen in der Umgebung von Jucz gelegenen Stromschnellen überstaut werden. Allerdings würden dadurch große Arbeiten auf der Stromstrecke von Moldawa bis Jucz nötig werden, unter anderem müßten auch die Ortschaften Milanowacz auf dem serbischen und Svinicza auf dem ungarischen Ufer teilweise verlegt werden. Man schätzt, daß durch das Schleusenwerk beim Eisernen Tor 100 000 PS. und durch das beim Jucz-Werk 250 000 PS. Wasserkraft gewonnen werden könnten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Ablösung der bulgarischen Strecken der Orientalischen Eisenbahnen.** Die bulgarische Sobranje hat kürzlich den am 11. Mai 1916 abgeschlossenen Vertrag zwischen der Regierung und der Orientalischen Eisenbahngesellschaft über die Ablösung der Linie Svilengrad-Dedeagatsch genehmigt. Darüber bringt die „N. Fr. Pr." aus Sofia folgende nähere Angaben:

Die bulgarische Regierung erklärt, sie habe den Betrieb der genannten Linie am 6. Oktober 1915 der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen entzogen und der bulgarischen Verwaltung anvertraut um auf diese Weise die notwendige Gleichförmigkeit in der Betriebsweise der Eisenbahnen in Bulgarien herzustellen. Die genannte Gesellschaft sei hierdurch der Pachterträgnisse verlustig geworden, welche sie aus ihrem Betriebsrecht der Linie Svilengrad-Dedeagatsch noch während 42 Jahren und 85 Tagen hätte ziehen können. Die Regierung habe deshalb beschlossen, mit der Gesellschaft wegen der ihr dieserhalb zustehenden Entschädigung zu verhandeln. Der Ministerrat habe der Gesellschaft wegen der Höhe dieser Entschädigung und anderer von der Gesellschaft aus der Entziehung des Betriebsrechtes geltend gemachten Reklamationen eine Gesamtsumme von 24 967 047 Lewa gegen den Verzicht auf alle auf den Betrieb dieser Eisenbahnlinie bezughabenden Reklamationen angeboten. Hierbei habe man den Durchschnitt der Roheinnahmen und der ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910 bis 1914 der Kapitalisierung der Jahrespacht zugrunde gelegt; dabei wurden jedoch nur die Roheinnahmen und ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910, 1911 und 1912 berücksichtigt, diejenigen der Jahre 1913 und 1914 hingegen in der Weise, daß bei ihrer Festsetzung die jährliche Zunahme mitberücksichtigt wurde, die sich aus dem Fortschritt der Roheinnahmen und der ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910 bis 1912 rechnungsgemäß ergeben hatte; außerdem wurde ein angemessener Durchschnitt für außerordentliche Betriebsausgaben in Anrechnung gebracht. So erhielt man eine Reineinnahmeziffer von 1 391 671 Lewa für das Jahr, welche dann zu 5 % während der früher angegebenen restlichen Konzessionsdauer kapitalisiert, einen Entschädigungsbetrag von 24 291 640 Lewa für den Betriebsverlust ergibt.

Wegen anderer mit der Betriebsentziehung in Zusammenhang stehender Reklamationen wurde der Gesellschaft zugesprochen: Für Materialien und Verbrauchsgegenstände 329 531 Lewa und für Inventar abzüglich 25 % gegenüber dem Buchwert 196 197 Lewa, für Grundstücke 8250 Lewa und für dreimonatige Entschädigungen an das durch die Okkupation zur Entlassung gelangte Personal 141 427 Lewa, also im ganzen aus Nebenansprüchen 675 405 Lewa. Dagegen konnte die Gesellschaft eine Entschädigung für die in Zukunft mit Sicherheit zu erwartende Einnahmesteigerung nicht durchsetzen.

Der gesamte Entschädigungsbetrag von 24 967 047 Lewa ist vom 1. Juli 1916 an mit 4½ % jährlich zu verzinsen.

— **Aus dem Norden Rußlands.** Die Erfahrungen mit der Leistungsfähigkeit der Bahnen des nördlichen Rußlands scheinen auch gegenwärtig noch nicht besonders befriedigt zu haben. Es konnte auch kaum viel anders sein, denn noch für Ende September 1916 gibt das statistische Amt des Ministeriums der Verkehrsanstalten an, daß 322 Werst der Strecke nach Archangelsk schmalspurig betrieben werde Trotzdem ist der Güterverkehr gegenüber der gleichen Ze 1915 um 32 % gewachsen. Immerhin — die Bahn Jaroslaw Archangelsk hat ein erhebliches Stück Arbeit getan, und d mit dem Lande nicht unwesentliche Dienste leisten könne Ganz und gar unerfreulich liegen dagegen die Verhältnis auf der Bahn zur Murman-Küste. Die Nachrichten von dah lauten noch immer mehr als bedenklich. Von einem rege mäßigen Verkehr kann nicht die Rede sein, auch der g wählte Hafenplatz an der Kolabucht entspricht den Hof nungen auf Eisfreiheit nicht und mußte daher verlass werden; der zuletzt gewählte Platz (ursprünglich Romano geheißen, inzwischen wohl schon wieder umgetauft) ha offenbar nicht Raum genug für die notwendige Bewegung freiheit der Schiffe. Kurz — schön ist ganz anders. Zu all diesen Dingen tritt dann noch die Besorgnis, daß die Son auch in diesem Sommer ihre prüfenden Strahlen zu tief den jetzt gefrorenen Boden senken wird und sich dann d Erfahrungen des letzten Sommers wiederholen werden. wäre schlimm, wenn auch jetzt wieder Züge umfallen, gan Strecken in dem aufgetauten Sumpf versinken würden; d Verkehr wird also auch in diesem Jahre nicht einigermaß sicher geführt werden können. Ich habe von Anbeginn in der Zeitung des Vereins den Standpunkt vertreten, da frühestens im laufenden Jahre auf die Fertigstellung d Bahn zu rechnen sei, aber selbst diese Auffassung, die d Eintritt dieses Zeitpunktes auf 18 Monate später ansetzte, a russische Stimmen hoffen ließen, scheint nicht einmal ga zu stimmen. Denn das, was jetzt auf der Bahn vor si geht, läßt sich ernsthaft nicht als Betrieb bezeichnen. und an werden einzelne Züge mit großer Lebensgefahr f alle, die sie benutzen, und für den Bahnkörper, der sie trag soll, befördert. Das ist kein Betrieb, mit dem irgendw gerechnet werden kann, und keine Bahn, die auch nur d bescheidensten Ansprüchen zu genügen vermag. Daher si denn auch wieder erhebliche Geldmittel — 12 Millionen R bel — flüssig gemacht worden, um die Bahnen im nördlich Rußland leistungsfähiger zu machen. Es klingt schön „le stungsfähiger", diese Steigerung ist aber eine arge Ve schleierung der wirklich vorliegenden Verhältnisse.

Selbst das Anfangsstück der ganzen Verbindungsbahn zw schen Petersburg und der Murman-Küste, die Olonezbahn, i wie die „Torgowo-prom. Gaseta", Nr. 33, bekannt gibt, e am 1. Februar d. J. für den regelmäßigen Verkehr eröffn worden. Also die Verkehrsverhältnisse im Norden Rußlan lassen noch viel zu wünschen übrig. Das konnte ja au kaum anders sein. In den nördlichen Regionen, unter d klimatischen und Bodenverhältnissen lassen sich Bahn nicht im Handumdrehen betriebssicher und leistungsfäh herstellen. Aber gerade weil das so ist und nicht anders se kann, waren übereilige Hoffnungen verhängnisvoll und ir führend. m.

Bücherschau.

— **Was jeder von der Eisenbahn wissen soll.** Ein Le und Lesebuch für die Schuljugend von Ferdinand Sch bert, ehemaligem Lehrer, Revidenten der k. k. österr. Staa bahnen. Mit 45 Abbildungen. Wien 1916. Im Selbstverla des Verfassers (Wien II, k. k. Nordbahndirektion). Pr 2 K. 80 H.

Es ist in Österreich oft beklagt worden, daß sich der Sta der Eisenbahnbediensteten aus Männern ergänzt, die die v schiedenste Vorbildung genossen und bereits den verschied artigsten Berufen angehört haben. Wird es doch auch a großer Nachteil für den Stand bezeichnet, daß die Masse d Beamtenschaft nicht aus einer einheitlichen Fachschule h vorgegangen ist, wie in anderen Berufen. Ohne auf die Frage näher einzugehen, muß jedoch auch darauf hing wiesen werden, daß dieser Umstand mitunter auch nicht g ring anzuschlagende Vorteile mit sich bringt. Dies bewe u. a. das Erscheinen des obengenannten Buches. Dem He ausgeber dieses Buches, einem ehemaligen Volksschullehr ist es aufgefallen, daß die der Jugend in die Hand gegeben Bücher, namentlich Lesebücher in den Schulen, über die B nutzung der Eisenbahnen nichts enthalten. Er ist auch zu Überzeugung gekommen, daß in der Unkenntnis der für E Eisenbahn geltenden Vorschriften die Quelle mancher E schwerungen für die Benutzer der Bahn und der Verwaltu gen selbst liegt. Er hat daher den Versuch gemacht, die Lücke zu ergänzen, indem er die bei den Eisenbahnen b stehenden Einrichtungen und die wichtigsten für ihre B nutzung geltenden Vorschriften, namentlich das Betriebsre lement (in Deutschland Eisenbahn-Verkehrsordnung genann in überaus leicht faßlicher Weise in seinem Büchlein da stellte. Soll doch nach des Verfassers Worten das Buch d

gend jenes Verständnis beibringen, das sie später als Partei Verkehre mit den Eisenbahnen vor manchen Unannehmhkeiten und Gefahren bewahren, zugleich aber auch den sser befähigen soll, seine Rechte als Versender und Verichter maßvoll vertreten zu können. Da in dem österichischen Schrifttum ein derartiges Buch nicht vorhanden ir, ist die Absicht des Herausgebers, ein volkstümliches rn- und Nachschlagewerk auf diesem Gebiete zu schaffen, ie sehr anerkennenswerte. Sein Ziel erreicht der Verisser, indem er den Leser zunächst mit den wichtigsten Einhtungen der Bahn, so mit dem Bahnhof (Eintrittshalle, hrplan, Bahnsteig, Gleisanlage, Gütermagazin, Fahrbetriebsttel) und den Einrichtungen auf der Strecke vertraut macht, dann die wichtigsten Vorschriften über die Beförderung n Reisenden, Reisegepäck und Gütern zu erörtern. Daran hließen sich u. a. Abschnitte über die Bedeutung der Eisenhn für die Kriegführung, über die Eisenbahnverwaltung Virkungskreis des Ministeriums und der Direktionen), über ien als Mittelpunkt des österreichischen Eisenbahnnetzes, geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österich und endlich ein Anhang mit Gesuchsmustern um Aufnahme in den niederen Eisenbahndienst sowie mit Mustern von Frachtbriefen.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß das Buch in erster Linie für österreichische Verhältnisse berechnet ist, aber auch, daß dieses Buch mit Nutzen der Jugend des Deutschen Reiches in die Hand gegeben werden kann. Sind doch bekanntermaßen die wichtigsten Einrichtungen bei den deutschen und österreichischen Bahnen gleichartig und die beiderseitigen Beförderungsvorschriften zum größten Teile gleichlautend. Einer Umarbeitung mit Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse bedürften nur die Abschnitte: Die Bedeutung der Eisenbahn für die Kriegsführung, die Eisenbahnverwaltung sowie der genannte geographische und geschichtliche Abschnitt. Wenn die Ziele des Verfassers auch in Deutschland Zustimmung finden sollten, und eine volkstümliche Darstellung des Eisenbahnwesens auch dort mangelt, so wird es gewiß nicht an einem Schriftsteller fehlen, der dieses Werk den bezeichneten deutschen Verhältnissen entsprechend umarbeitet und damit das Verständnis des wichtigsten Verkehrsmittels in weiten Kreisen fördert. Dr. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai J. ist der zwischen Frankfurt (Oder)-Boossen an der recke Frankfurt (Oder)-Freienwalde (Oder) errichtete Verhiebebahnhof Frankfurt (Oder) in Betrieb genommen d die an der Güterzugverbindungsstrecke Rosengarten-Verhiebebahnhof Frankfurt (Oder) liegende neuerrichtete iterladestelle Rosengarten dem öffentlichen Wagenlungsverkehr übergeben worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Frose—Quedlinburg Stb. zwischen den Stationen Schloß Ballenstedt und Gernrode (Harz) gelegene, am 20. März d. J. vorübergehend geschlossene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IX 133 vom 21. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Tätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1916 bis 31. März d. J. (abgesandt am 1. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erhöhung von Umlade- und Rollbockgebühren.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1917 an rd die Gebühr für die Umladung der Dorndorf, Eisfeld und Hildburgusen von und nach den anschließenden Schmalspurbahnen übergehenden agenladungen teilweise erhöht. Die stimmung im Teilheft C 1 des Staats- d Privatbahn-Gütertarifs unter IV. 35 und im gemeinsamen Hefte für Wechselverkehr deutscher Eisenmnen unter F. III 35 erhält von geuntem Tage an bis auf weiteres folde Fassung:

5. Preußisch-Hessische Staatseisenmnen. Schmalspurbahnen des Direknsbezirks Erfurt: Dorndorf-Kaltendheim; Eisfeld - Unterneubrunn; dburghausen - Lindenau - Friedrichsll.

Neben der Fracht und von dieser gennt wird bei Wagenladungen für die Dorndorf, Eisfeld und Hildburgusen erforderliche Umladung aus den llspurbahnen in die Schmalspurgen oder umgekehrt oder für die stellung von Rollböcken an Zuschlag je angefangene 100 kg des wirken Gewichts erhoben:

bei Steingrus, ungemahlen (Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen), sowie Steinschrotten und Steinschlag jeder Art . 2 Pf.
bei Holz und Holzwaren, bei Heu und Stroh, bei Glaswaren, unverpackt oder in nicht geschlossene Kisten gepackt, und bei Gütern, die einzeln mehr als 750 kg wiegen . . . . 6 Pf.
c) bei sonstigen Wagenladungen . . . . 4 Pf.

Dieser Zuschlag wird nur für solche Wagenladungen erhoben, die auf direkte Frachtbriefe unter Berechnung direkter Fracht oder zwar indirekt, jedoch nach dem Umbehandlungstarif abzufertigen sind.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 1. Mai 1917. (644)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Wiedereröffnung von Stationen.

Am 7. Mai 1917 wird der rechts der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg Stb. zwischen den Stationen Schloß Ballenstedt und Gernrode (Harz) gelegene, am 20. März 1917 vorübergehend geschlossene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder eröffnet werden.

Magdeburg, den 30. April 1917. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Teutoburger Wald - Eisenbahn neben der Fracht auf Grund der Entfernungen usw. folgende Zuschläge erhoben, und zwar:

a) für Stücksendungen:
bei Kleinvieh 0,25 ℳ für das Stück,
bei Großvieh 0,50 ℳ für das Stück,
b) bei Wagenladungssendungen 2 ℳ für den verwendeten Wagen.

Frankfurt (Main), 26. April 1917. (637)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Vom 8. Juli ab werden im Verkehr mit den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn folgende Zuschläge erhoben:

a) für Stückgutsendungen bei Kleinvieh 0,25 ℳ für das Stück, bei Großvieh 0,50 ℳ für das Stück;
b) für Wagenladungssendungen für den verwendeten Wagen 2 ℳ.

Erfurt, den 2. Mai 1917. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 15. Mai 1917 wird die Station Klein Wittenberg des Direktionsbezirks Halle (Saale) mit den Frachtsätzen für Wittenberg (Pr. Sa.) zuzüglich 10 ₰ für 1000 kg einbezogen.

Dresden, am 30. April 1917. (636)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Nachrufe.

Am 22. April d. Js. starb
der Königliche Oberregierungsrat a. D.
Hermann Fuhrmann,
Ritter des Roten Adlerordens 2. Klasse mit Eichenlaub und anderer hoher Orden.

Über 40 Jahre im Staatsdienste tätig, stand der Entschlafene seit dem 3. Oktober 1874 im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung, bei der er u. a. vom 1. Oktober 1881 bis 30. April 1882 die Stellung des Direktors des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes Berlin (Berlin-Sommerfeld) und vom 1. Mai 1884 bis 14. März 1894 die des Direktors des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes Düsseldorf bekleidete. Vom 1. Juli 1903 an bis zu seinem am 1. Juli 1910 erfolgten Übertritt in den Ruhestand war er Mitglied der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion und Erster Vertreter des Präsidenten.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch seinen lauteren und vornehmen Charakter, durch größte Pflichttreue und liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten, von uns hochgeschätzten Freund und Mitarbeiter und werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Erfurt, den 1. Mai 1917. (640)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Am 30. April ds. Js. verschied im eben vollendeten 57. Lebensjahre
der Königliche Regierungs- und Baurat
Herr **Hans Römer,**
Vorstand des Maschinenamts Crefeld.

Der Verstorbene hat mit unermüdlicher Pflichttreue seine ganze Arbeitskraft eingesetzt, um die umfangreichen Aufgaben seines schwierigen Amtes zu erfüllen. Diese Pflichttreue und seine lautere Gesinnung machten ihn uns zu einem hochgeschätzten Mitarbeiter, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden. (643)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen. Elsaß-lothr. luxemb.-Badischer und Pfälzischer Gütertarif.
Mit Geltung vom 1. Juli 1917 fallen die Klassen I in den Ausnahmetarifen 9 s für Schiffsbaueisen weg. Der Ausnahmetarif enthält demnach von dem genannten Zeitpunkte ab nur das Warenverzeichnis und die Sätze der bisherigen Klassen II. Die Frachtsätze gelten nur noch für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahn oder vom Anschluß oder zu Schiff auf Binnenwasserstraßen angefahren werden.
Straßburg, den 26. April 1917. (634)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für ausgemusterte Militär-Dienstpferde und Beutepferde. Tfv. 1511.
Mit Gültigkeit vom 3. Juli 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. April 1917. (632)
Königliche Eisenbahndirektion,

Badischer Binnengütertarif.
Mit sofortiger Gültigkeit wird bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Kriegs, der Ausnahmetarif 2 b auch für Mischfutter aller Art gewährt.
Karlsruhe, den 28. April 1917. (635)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1917 werden die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Gmünd (Schwäbisch) Hbf. und Göppingen teilweise ermäßigt. Sie gelten von dem genannten Zeitpunkt ab nur noch für den örtlichen Verkehr sowie zur Bildung der Tarifentfernungen und Frachtsätze für die in den Stationen der Nebenbahn Gmünd-Göppingen aufgelieferten oder dahin bestimmten Sendungen. Etwaige Frachterhöhungen infolge dieser Beschränkung gelten erst vom 1. Juli 1917 an.
Näheres beim Tarifbüro und in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 28. April 1917. (631)
Generaldir. d. K. Württ. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1917 wird im Ausnahmetarif 7 m für Roteisenstein die Bedingung der gleichzeitigen Auflieferung von mindestens 200 t aufgehoben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. April 1917. (633)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlung.

Lübeck - Büchener Eisenbahn - Gesellschaft.
Die 67. regelmäßige Generalversammlung wird am 7. Juni d. J. vormittags 11½ Uhr zu Lübeck im Hause der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit, Königstr. . abgehalten werden.

Zum Zwecke der Teilnahme an der Generalversammlung haben die Aktionäre ihre Aktien bis zum 31. Mai d. J. mittags 12 Uhr bei einer der nachstehend bezeichneten Stellen gegen Aushändigung einer Bescheinigung über die Zahl der hinterlegten Aktien und einer Eintrittskarte zu hinterlegen:
in Lübeck: bei der Hauptkasse der Gesellschaft;
in Berlin: bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, dem Bankhause Mendelssohn & Co., der Bank für Handel und Industrie oder dem Bankhause F. W. Krause & Co;
in Hamburg: bei der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank Filiale Hamburg, der Bank für Handel und Industrie Filiale Hamburg oder dem Bankhause M. M. Warburg & Co.;
in Frankfurt a. M.: bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank oder der Deutschen Bank Filiale Frankfurt a. M.

Die Hinterlegungsbescheinigungen und die Eintrittskarten sind dem am 7. Juni d. J. von 10½ Uhr ab in dem Versammlungsraume anwesenden Notar unter Abgabe etwaiger Vollmachten zur Eintragung der Stimmenzahl und Aushändigung der Stimmzettel vorzulegen.

Die Aktionäre können auch ihre Aktien selbst dem Notar am 7. Juni d. J. von 10½ bis 11 Uhr zur Erlangung der Eintrittskarten vorlegen.

Anstelle der Aktien können auch Hinterlegungsscheine der Reichsbank oder der Bank des Berliner Kassenvereins über dort ruhende Aktien hinterlegt oder dem Notar vorgelegt werden.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 8. Juni d. J. ab gegen Empfangsbescheinigung.

Tagesordnung für die Generalversammlung:

1. Vorlage des Hauptrechnungsabschlusses für 1916 nebst Gewinn- und Verlustrechnung; Jahresbericht der Direktion sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu; Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses und der Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von Ausschußmitgliedern.

Hauptrechnungsabschluß, Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht und Bemerkungen des Ausschusses dazu können von den Aktionären vom 21. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüro eingesehen werden.
Lübeck, den 27. April 1917. (6..)
Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

6. Verdingungen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von Schienen, Verzungenschienen und Radlenkern vergeben werden.
Die Bedingungen und Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 Rmk. von „Banekontoret“, Gl. Kongevej 1 E, Kopenhagen B, erhältlich.
Bietungstermin am 1. Juni 19.. 3 Uhr nachmittags. (6..)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 36. | 9. Mai 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter im Bereiche der Eisenbahnen des Militärbetriebes.*)

Mit dem 15. Mai 1916 traten auf Befehl des Generalquartiermeisters die Etappen- Güter- und Paketämter unter den Befehl des Chefs des Feldeisenbahnwesens, der sie sofort nach ihrer Übernahme durch Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter, und zwar durch sogenannte „jeweils geschäftsführende" Verkehrsämter, ersetzte. Durch diese Neuordnung gewannen die Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter, die am 10. März 1916 allgemein im Bereiche der Eisenbahnen des Militärbetriebes eingeführt worden waren, nachdem sie vorher nur in einer ganz geringen Anzahl bestanden hatten, erst ihre volle Bedeutung für den Militärbetrieb; sie übernahmen von diesem 15. Mai ab neben ihren sonstigen Aufgaben noch die Überwachung des Nachschubverkehrs zum Feldheer und den Abschubverkehr vom Feldheer in eisenbahnverkehrstechnischer Hinsicht.

Wenn der 15. Mai 1916 somit auch nicht als Geburtstag der Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter gelten kann, so ist dieser Tag aber doch jedenfalls als der Zeitpunkt anzusehen, von dem ab die Verkehrsämter als Nachfolger der Etappen-Güter- und Paketämter noch mehr als vorher als ein zum Militäreisenbahnbetrieb un[illegible]erforderliches Glied notwendig wurden. Ihre Tätigk[illegible]streckt sich jetzt bis in die Spitzen der Auslaufstrecken unmittelbar hinter der Front. Einige Worte über die Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter dürften somit, nachdem ihr erweiterter Wirkungskreis jetzt ein Jahr besteht, hier gestattet sein.

Die Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter sind, wie so manche andere Formationen, aus den Verhältnissen dieses Weltkrieges heraus entstanden und somit richtige Kriegskinder. Die Militär-Eisenbahn-Ordnung s[illegible]igens auch keine Betriebs- und Maschinenämter, ebensowenig Verkehrsämter vor. Die Bearbeitung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes war der Sektion V der für den Bedarfsfall vorgesehenen Militär-Eisenbahn-Direktionen vorbehalten. Die Sektion (jetzt Abteilung) V sollte wohl von den für jede Militär-Eisenbahn-Direktion vorgesehenen Betriebsabteilungen, denen wieder Betriebs-, Bau- und Arbeiterkompagnien zugewiesen werden sollten, unterstützt werden. Von diesen letztgenannten Formationen sollten ja bekanntlich die Arbeiterkompagnien die Güterbodenarbeiten auf größeren Stationen übernehmen. Durch die große Ausdehnung der Eisenbahnen im Militärbetrieb in den besetzten Gebieten wurde dann, wie allgemein bekannt, eine Organisation nach heimatlichem Muster notwendig, es entstanden u. a. auch, entsprechend den Einrichtungen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen, die Ämter. Es wurden Betriebs- und Maschinenämter eingesetzt und es folgten, zuerst im Bereich der Militär-Generaldirektion Brüssel, Verkehrsämter, denen aber vorerst nur der gesamte Wagendienst und der Abfertigungs- und Kassendienst, soweit bei letzteren beiden die Abfertigung von Personen, Gepäck und Privatgut in Frage kam, zugeteilt wurden. Der gesamte Privatgutverkehr für die Heeresangehörigen, der Paketverkehr, der Militärgutverkehr und der Privatgutverkehr für die Militärverwaltung war dagegen allein Sache der Etappen-Güter- und Paketämter, die wiederum auf bestimmten Bahnhöfen Etappen- Güter- und Paketstellen für ihren Dienst eingerichtet hatten. Die am 15. Mai 1916 erfolgte Aufhebung der Etappen- Güter- und Paketämter leitete dann, wie bereits erwähnt, den gesamten Güter- [illegible] Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter über. [illegible] Überleitung wurde, das muß hervorgehoben werden, dadurch erleichtert, daß die Etappen- Güter- und Paketämter den Beförderungsdienst nach heimatlichem Muster durchgeführt hatten, was eine Folge davon war, daß die Vorstände durchweg bewährte Eisenbahnfachleute waren.

Die Vorteile der Verschmelzung waren im großen und ganzen die, daß von nun ab Ausnutzung der besten Beförderungsmöglichkeiten gewährleistet war, daß die Ausgabe und Annahme der Güter für die Truppe nicht mehr auf einzelne Bahnhöfe, auf denen sich Etappen- Güter- und Paket-

*) Veröffentlicht mit Genehmigung des Herrn Chefs des Feldeisenbahnwesens.

stellen befanden, beschränkt blieb und endlich, daß die doppelte Besetzung vieler Bahnhöfe mit Abfertigungspersonal der Eisenbahn und Etappe fortfiel.

Die Einrichtung der Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter ist die gleiche wie die der Verkehrsämter bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen, ebenso die Handhabung des Verkehrsdienstes und die Geschäftsabwicklung. Hinzu kommt nun noch als Hauptaufgabe der Militär-Eisenbahn-Verkehrsämter die Überwachung des Nachschubverkehrs zum Feldheer und des Abschubverkehrs vom Feldheer in eisenbahnverkehrstechnischer Hinsicht.

Daß die Eisenbahn-Verkehrsämter erst verhältnismäßig spät auf dem Kriegsschauplatze erschienen, lag vor Allem, wie schon gesagt, daran, daß die Militär-Eisenbahn-Ordnung die Einrichtung von Ämtern überhaupt nicht vorsah, sodann daran, daß erst der gesamte Nachschub an Militärgütern und deren Rückleitung durch die Etappen-Güter- und Paketämter erfolgte. Daß die sofortige Aufstellung von Militär-Eisenbahn-Verkehrsämtern aber nunmehr als notwendig anerkannt ist, dürfte dadurch bewiesen sein, daß sie bei Einrichtung der jüngsten Militär-Eisenbahn-Direktion sofort in die Erscheinung traten. Hildebrand, Wilna.

Die Ausnutzung der Kohle bei ihrer Verbrennung, Entgasung und Vergasung.

In der Sitzung des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure in Berlin hielt am 20. März d. J. Direktor Dipl.-Ing. de Grahl über diesen Gegenstand einen Vortrag. Nach einer kurzen Einleitung über die Entstehung der Brennstoffe wendete sich der Vortragende den drei Möglichkeiten ihrer Verwertung zu, d. h. ihrer Verbrennung, Entgasung und Vergasung. Obgleich mit der Verbrennung der Steinkohlen die von den Pflanzen einst gebundene Sonnenwärme wiedergegeben wird, muß diese Art der Brennstoffverwertung als die am wenigsten nutzbringende Verwertung unserer Naturschätze angesehen werden. Soll die an Farbenglanz, Blütenduft, Heilkräften und Nährstoffen einst so reiche Pflanzenwelt eine neue Auferstehung erleben, so kann diese nur durch die Entgasung der Steinkohle eingeleitet werden. Mit der Entgasung der Kohle gewinnen wir nicht nur Leucht- und Kraftgas und den für unsere Hochöfen und viele andere industrielle Zwecke so wichtigen Koks, sondern auch eine Menge von Nebenerzeugnissen, die wir als Ausgangspunkt zur Erzeugung weiterer wichtiger Stoffe benutzen; so das Benzol zur Wiedergewinnung der versunkenen Pflanzenfarben und -Düfte, Naphthalin zur Herstellung des künstlichen Indigos, Anthrazen für die Alizarinfarben. Aber auch die Heil- und Arzneimittel kommen zu ihrem Rechte, zumal die Salizylsäure, das Phenacetin, Pyramidon, Antipyrin, das Saccharin, das Atoxyl, das Ehrlich'sche Salvarsan, das Suprarenin (als Ersatz des teuren Adrenalins) und der künstliche Kautschuk aus der Steinkohle gewonnen werden.

Der Vortragende zeigte sodann an Hand von Lichtbildern das Wesen der Verkokung der Steinkohle und die Verarbeitung der Nebenprodukte und ihre Benutzung zur Herstellung der Sprengstoffe. Die Bedeutung der Sprengstoff-Fabrikation in dem gegenwärtigen Kriege hat im wesentlichen dazu beigetragen, der Entgasung der Brennstoffe in weit höherem Maße als bisher Beachtung zu schenken. Da aber mit der zugenommenen Entgasung der Steinkohle große Mengen von Koks abfallen, ergab sich die Notwendigkeit für ein weiteres Absatzgebiet dieses Brennstoffes, der sich sowohl die Behörden als auch die Privatindustrie anzupassen bemühten. Ein großes Verwendungsgebiet bilden u. a. die Koksgeneratoren zur Erzeugung von Wassergas und Mischgas. Mit der Besprechung der Generatoren kommt der Vortragende auf die Vergasung der Brennstoffe zu sprechen, der er ebenfalls eine große Zukunft prophezeit. Während die Entgasung das Gas mit den Nebenprodukten aus der Kohle herausholt und Koks zurückläßt, bezweckt die Vergasung die Umwandlung des ganzen Brennstoffes in Gas. So verwenden z. B. die Gasanstalten in der jetzigen Zeit, wo die Steinkohle knapp ist, vielfach ihren eigenen Koks zur Herstellung des Wassergases, das in weit größerer Menge als im Frieden dem Leuchtgas beigemischt wird. Das Wassergas besteht hauptsächlich aus Wasserstoff und Kohlenoxydgas und eignet sich deshalb zur Gewinnung des Wasserstoffes für unsere Luftschiffe und zur Herstellung des synthetischen Ammoniaks, einer Zwischenstufe zur Erzeugung unserer Sprengstoffe. Neben dem Wassergas-Generator haben wir die Sauggas-Anlagen für Kraftmaschinen, die mit Koks oder Anthrazit betrieben werden, und schließlich eine Reihe anderer Gaserzeuger für alle möglichen Brennstoffe. Den größten Gasgenerator bildet der moderne Hochofen, der nicht allein die Aufgabe hat, Roheisen zu erzeugen, sondern die Hütte mit einer großen Menge Gichtgas zum Betriebe des Hochofenwerkes und der meist angeschlossenen Stahl- und Walzwerksanlagen zu versorgen. Im Jahre 1912 erzeugten z. B. unsere Hochöfen rund 80 Milliarden cbm Gichtgas.

Der Vortragende besprach dann, von einem andern Gesichtspunkte ausgehend, die Vorteile der Entgasung in bezug auf die Transportschwierigkeiten. Die Umwandlung der Kohle zu Koks bringt schon an Frachtkosten 28 % Ersparnisse mit sich, weil z. B. statt 1000 kg Steinkohle nur 720 kg Koks zu verladen sind. Das überschüssige Gas der Kokereien läßt sich anderseits in Rohrleitungen unter hohem Druck, der Überschuß des gewonnenen elektrischen Stromes durch ein Leitungsnetz unabhängig von den Eisenbahnen und der Preisstellung des Kohlensyndikats auf weite Entfernungen verteilen. Interessant sind die Mitteilungen über die Gasfernleitungen im Ruhrkohlenbezirk, die jetzt schon 400 km betragen und in Städten wie Essen, Bochum, Barmen usw. billiges, aber hochwertiges Koksofengas dauernd liefern. Angesichts der großen Vorteile, welche die Entgasung der Steinkohle und anderseits deren Vergasung uns gewähren, verlangt die Verbrennung der Steinkohle wegen der damit verbundenen Verschwendung unserer Naturschätze die größte Einschränkung. Bei der Verbrennung der Steinkohle handelt es sich mehr um eine Geldfrage als um Ersparnisse an Brennstoff. Den Fabrikherrn interessiert zunächst nur die Frage des Kostenpunktes einer Kilowattstunde. Die Rechnung ergibt in der Regel einen Vorteil bei Verbrennung der Kohle unter dem Kessel, der für die Dampfmaschine oder Dampfturbine Dampf zu erzeugen hat. Große Gaskraftanlagen, die das Gas direkt in der Maschine verbrennen, erfordern größere Summen für Verzinsung und Amortisation und heben dadurch die Vorteile der besseren Ausnutzung der Kohle u. U. wieder auf. Aber auch die Verbrennung der Kohle kann wirtschaftlich sein, wenn Kraft- und Heizbetrieb miteinander verbunden werden. An einem Beispiel erfahren wir, daß viele Millionen Mark pro Jahr an Dampf unnütz in die Luft geblasen werden, während er zur weiteren Arbeitsleistung, zu Koch-, Heizzwecken und für Trockenanlagen Verwendung finden könnte. Ähnliches läßt sich aber auch bei der Gaskraftmaschine erreichen, deren heiße Auspuffgase und Kühlwassermengen unerschöpfliche Quellen von Wärmemengen bilden, deren Verwertung äußerst lohnend ist.

Der tief durchdachte, äußerst lehrreiche Vortrag, der großes Interesse erweckte und lebhaften Beifall fand, hatte einen ganz besonderen Wert dadurch, daß die theoretischen Ausführungen des Vortragenden stets durch praktische Beispiele erläutert wurden.

Die Leistungen der deutschen Eisenbahnen im Krieg und Frieden.

Der kürzlich erschienene XXXVI. Band der nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen im Reichseisenbahnamt bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" (E. S. Mittler u. Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin) bringt interessante Angaben über die Wandlungen im deutschen Eisenbahnverkehr seit Kriegsausbruch. Man lernt aus den gegebenen Zusammenstellungen erst so recht die ungeheuren Leistungen schätzen, die die deutschen Eisenbahnen auch im Kriege trotz der starken Verminderung des Personals durch die Einberufungen vollbracht haben. Zu beachten ist, daß diese Statistik sich auf Rechnungsjahre bezieht, also vom 1. April bis 31. März geht, so daß schon die Statistik des Rechnungsjahres 1914 8 volle Kriegsmonate (August 1914 bis März 1915), die des

echnungsjahres 1915 12 Kriegsmonate (April 1915 bis März 916 einschließlich) umfaßt. Bedauerlicherweise ist eine Aufechnung der gefahrenen Tonnenkilometer für das ganze leich nicht möglich gewesen. So bleiben als einzige Anhaltsunkte, die aber doch für den wesentlichsten Vergleichszweck usreichen, die Anzahl der von den Lokomotiven zurückgeegten Nutzkilometer und als wichtigster Vergleichsmaßstab ie Wagenachskilometer der Personen- und Güterwagen.

Es betrug die Anzahl der Lokomotivennutzkiloieter in

Wirtschaftsjahr	Schnell- und Eilzügen	Personenzügen	Güterzügen	Arbeitszügen, Vorspanndienst usw.	insgesamt
	Millionen				
915/16 . .	68,9	315,9	261,1	34,4	681,3
914/15 . .	75,3	339,3	225,1	33,3	673,0
913/14 . .	117,7	371,4	284,0	42,0	815,0
912/13 . .	112,2	361,2	279,6	41,7	793,6.

Man sieht also im ersten Kriegsjahre eine Verminderung er Lokomotivkilometerzahl um fast 18 %; auch im zweiten kriegsjahre bleiben die Lokomotivkilometer um 16,4 % hinter en Leistungen des letzten vollen Friedensjahres 1913/14 zuück. Am größten ist die Verminderung bei den Eil- und Schnellzügen: da wurden 1914/15 nur noch 64 % der Kiloneterzahl des Jahres 1913/14 geleistet, 1915/16 betrug der Rückgang weitere 5,2 %. Die von den Personenzügen zurückgelegten Entfernungen sind dagegen nur um 8,7 % bzw. um 8 % zurückgegangen. Auch die Gütezugkilometer haben zunächst 1914/15 eine starke Verminderung, um 21 %, erfahren, sind dann aber um 13 % gestiegen, so daß im Jahre 915/16 nur um 8 % weniger Güterzüge gefahren sind als 913/14.

Diese bisher angeführten Tatsachen scheinen darauf hinuweisen, daß die Kriegsjahre eine erhebliche Verringerung es Verkehrs mit sich gebracht hätten. Es verhält sich aber n Wirklichkeit nicht ganz so, vielmehr ergibt die ebenfalls vorhandene Wagenachskilometerstatistik von der Lokomotivkilometerstatistik stark abweichende Werte. Es ind nämlich gefahren in den

	Schnell- und Eilzügen	Personenzügen	Güterzügen	Arbeits- usw. zügen
	Millionen Achskilometer			
1915/16 . . .	2428	9 441	20 252	241
1914/15 . . .	2239	10 018	16 422	286
1913/14 . . .	3312	8 234	20 755	490
1912/13 . . .	3105	7 895	20 488	420.

Die Achskilometer haben also zwar in den Eil- und Schnellügen von 1913/14 bis 1914/15 und 1915/16 um 32,4 bzw. um 6,7 % abgenommen, sind dagegen in den Personenzügen noch um 21,6 bzw. 14,6 % gestiegen. Bei den Güterzügen ist von 1913/14 zu 1914/15 eine starke Verminderung eingetreten, und zwar um 26,4 %, bis 1915/16 hat sich aber dieser Rückgang ausgeglichen, das Weniger gegen 1913/14 beträgt nur noch 2,5 %.

Die zutreffendste Vergleichsmöglichkeit ist jedoch in einer Gegenüberstellung der zurückgelegten Personen- und Güterwagenachskilometer gegeben. Es wurden zurückgelegt von den

	Personenwagen	Güter- und Gepäckwagen	Postwagen	Summe
	Millionen Wagenachskilometer			
1915/16 . .	8034	23 791	538	32 363
1914/15 . .	7942	20 616	507	29 065
1913/14 . .	9208	23 003	580	32 791
1912/13 . .	8700	22 620	588	30 908.

Die Personenwagenachskilometer zeigen also zwar eine starke Abnahme (sie sind von 1913/14 bis 1914/15 um 14%, bis 1915/16 um 13% zurückgegangen), die Güterwagenachskilometer haben aber nach dem Rückgang um 10,4%, der im Jahre 1914/15 erfolgte, sogar wieder eine Zunahme erfahren, ihre Zahl ist 1915/16 um 3,4 % höher als im letzten vollen Friedensjahre! Rechnet man alle Wagenachskilometer zusammen, so ergibt sich zwar für 1914/15 ein Niedergang um 11 %, für 1915/16 beträgt dagegen das Weniger nur noch 1,3 %, der Verkehr im Jahre 1915/16 ist sogar um 3,7 % höher als im vorletzten Friedensjahre 1912/13.

Die Aufklärung über die Frage, wie es kommt, daß bei verringerter Lokomotivkilometerstrecke die Leistung der Wagenachskilometer, also die eigentliche wirtschaftliche Nutzleistung der Eisenbahnen, sich nicht verringerte, liegt darin, daß die Züge länger wurden, die von den einzelnen Zügen gefahrenen Wagenachsen zunahmen. 1912/14 hatten die Schnellzüge durchschnittlich 30, die Eilzüge 24—25 Wagenachsen, 1915/16 aber 37 bzw. 29. Die Personenzüge hatten entsprechend im Mittel 1912/14 22, 1915/16 aber 30 Wagenachsen, die reinen Güterzüge 73 bzw. 77. Allerdings ist diese Verlängerung der Züge und damit die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, wie allgemein bekannt, mit einer Verringerung der Geschwindigkeit, insbesondere der Schnell- und Eilzüge, erkauft worden, für die wir aber keine statistischen Unterlagen besitzen. Die Verringerung der Anzahl der Schnell- und Personenzüge ist für das fahrende Publikum sicher eine Erschwerung und Unannehmlichkeit, aber sie mußte ebenfalls in Kauf genommen werden, um auch unseren Eisenbahnen das „Durchhalten“ im Kriege zu ermöglichen und sie zu den ungeheuren Anspannungen zu befähigen, die der insbesondere für militärische Zwecke notwendige Verkehr mit gebieterischer Notwendigkeit erheischte.

(D. Reichsanzeiger.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung des Haushaltplans der Verwaltung der Reichseisenbahnen** fand im Reichstag am 4. d. M. statt. Auf die von dem nationalliberalen Abgeordneten Ickler vorgebrachten Wünsche einzelner Personalgruppen auf Verbesserungen und nach einer Vereinheitlichung der Lohnordnung überhaupt erwiderte Staatsminister v. Breitenbach eingehend. Der Haushaltsplan wurde bewilligt. Wir werden nach Eingang des amtlichen Berichts näheres mitteilen.

— **Rede des Staatsministers v. Breitenbach über die Herstellung einer 2. Mündung des Rhein-Herne-Kanals und die allgemeine Besserung der Betriebsverhältnisse** Bei der Verhandlung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 2. d. M. über den Gesetzentwurf betreffend Herstellung einer zweiten Mündung des Rhein-Herne-Kanals in den Rhein, hielt Staatsminister Dr. v. Breitenbach zur Einleitung der Verhandlung eine Rede, in der er zunächst die Notwendigkeit der Herstellung einer zweiten Mündungsschleuse beim Abstieg zum Ruhrorter Hafen an der bezeichneten Stelle begründete. Er verbreitete sich über die Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein-Herne-Kanal, namentlich in der Richtung zum Rhein, unter dem Einflusse des Kriegs und der Kriegswirtschaft, ging auf die Einzelheiten des notwendigen Baus näher ein und fuhr dann fort:

„M. H., lassen Sie mich bei dieser Gelegenheit feststellen, daß der Rhein-Herne-Kanal die Erwartungen, die an seinen Bau geknüpft worden sind, voll erfüllt hat. Er hat eine Entwicklung über Erwarten genommen, wie ich bereits bemerkte, unter dem Druck der Kriegsverhältnisse. Aber wir rechnen bestimmt damit, daß auch die friedliche Entwicklung des Kanals eine steigende und voraussichtlich über die seinerzeitige Veranschlagung hinausgehende sein wird. Unter allen Umständen hat der Rhein-Herne-Kanal den Staatseisenbahnen eine merkbare Entlastung gebracht, eine Tatsache, an deren Bedeutung nichts dadurch geändert wird, daß der Kanal unter dem Einfluß eines abnormen Winters diesjährig während eines längeren Zeitraums außer Betrieb war.

Die Wechselbeziehungen der beiden Verkehrswege, des Rhein-Herne-Kanals und der Staatseisenbahnen, sind sehr innig und bedeutsam, und in diesem Zusammenhange, obwohl nicht unmittelbar mit der Vorlage zusammenhängend, möge es mir gestattet sein, am heutigen Tage vor dem Auseinandergehen des Hauses festzustellen, daß der Betrieb der Staats-Eisenbahnen, wie er sich zurzeit darstellt, als ordnungsmäßig bezeichnet werden kann. Er wickelt sich im wesentlichen, wenn ich von den naturgemäßen Rückwirkungen der Kriegsschauplätze, die gar nicht abzuwenden sind, absehe, gleichmäßig ab. Auch der Güterzugfahrplan ist im wesentlichen wieder in Ordnung, der Lokomotivbestand hat sich nennenswert verbessert, der Reparaturstand ist ständig gesunken. Ich darf feststellen, daß die Staatseisenbahnen, wenn auch nicht einen überreichen Lokomotivpark zur Verfügung haben, so doch einen Park, der den derzeitigen großen Ansprüchen des Verkehrs gerade genügt. Dasselbe gilt in noch höherem Maße für den Güterwagenpark. Ich lege Wert darauf, bekanntzugeben, daß in den Industrierevieren die angeforderten

Wagen vollzählig zur Verfügung stehen; ja, ich muß aussprechen, daß der Güterwagenpark der Staatseisenbahnen zurzeit nicht in dem Umfange ausgenutzt wird, wie wir es vom Standpunkte des Betriebes wünschen müssen. Es sind an manchen Tagen der Woche Überbestände an Wagen vorhanden gewesen. Damit hat sich meine Hoffnung erfüllt und die Zuversicht, der ich wiederholt in bedrängter Zeit Ausdruck verliehen habe, daß diese große Verkehrsanstalt trotz schwerster Stöße die innere Kraft in sich hat, sich wieder aufzurichten, daß dieselbe bis zum letzten Augenblick dem Vaterlande gegenüber ihre Pflicht erfüllen wird. Ich darf im Vergleich mit den Vorgängen in den Kriegsverkehrsgebieten unserer Feinde feststellen, daß wir ihnen auf diesem Gebiete im Kriege und, wie ich zuversichtlich hoffe, im folgenden Frieden erheblich überlegen sind und sein werden."

Das Haus genehmigte schließlich die Vorlage in erster, zweiter und dritter Lesung.

— **Kinderbeförderung nach Ostpreußen.** 35 bis 40 000 Berliner Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren sollen vom 11. d. M. ab wie bekannt, nach Ostpreußen befördert werden, um dort den größten Teil des Sommers zu verleben. Berücksichtigt sind hauptsächlich Kinder von Kriegsteilnehmern. Die Eisenbahnverwaltung wird täglich 4 Sonderzüge mit je tausend Kindern in III. Klasse an ihren Bestimmungsort unter ganz erheblicher Fahrpreisermäßigung befördern, und zwar wird nur die Hälfte des Fahrpreises der IV. Klasse der Stadt Berlin in Rechnung gestellt werden, auch sollen die Kinder von ihren Lehrern begleitet sein.

— **Unfall auf der Elberfelder Schwebebahn.** Auf der Schwebebahn wurde am 1. d. M., wie die „Köln. Ztg." mitteilt, auf der Strecke Rittershausen-Schillerbrücke ein aus zwei Wagen bestehender Zug stromlos. Ein nachfolgender Zug fuhr mit solcher Wucht auf den ersten Zug auf, daß der zweite Wagen dieses Zuges aus dem Gleise gehoben wurde und in die Wupper stürzte. Zum Glück war der Wagen nur mit drei Mann vom Fahrpersonal und mit drei Fahrgästen besetzt. Alle haben nur leichte Verletzungen davongetragen.

Das Unglück hat eine mehrtägige Betriebseinstellung im Gefolge gehabt. Seit der Eröffnung des Schwebebahnbetriebes vor 16 Jahren ist dies das erste größere Unglück, welches sich auf der Bahn ereignet hat. Wohl ist schon einige Male infolge von Nichtbeachtung der gegebenen Vorschriften durch das Eisenbahnpersonal ein Wagen auf einen anderen aufgefahren. Bisher ist aber noch nie ein Wagen aus dem Gleise gehoben worden und abgestürzt. Auch diesmal ist das Unglück der Nachlässigkeit eines Wagenführers zuzuschreiben. Daß die Strecke nicht frei war, war schon daraus zu ersehen, daß das Ausfahrtssignal im Bahnhof Rittershausen *rotes Licht* zeigte. Vorschrift ist nun, daß ein Wagen bei rotem Licht die Station nicht verlassen darf, wenn nicht von der folgenden Haltestelle ausdrücklich auf Anfrage durch *Fernsprecher* mitgeteilt wird, daß die Strecke frei ist. Diese Zusicherung ist im vorliegenden Fall von der in Frage kommenden Station Wupperfeld aus *fälschlich gegeben* worden. Wie der diensttuende Beamte in Wupperfeld zu der falschen Auskunft gekommen ist, bleibt noch aufzuklären. Dennoch aber hätte der Wagenführer des zweiten Zuges, den Vorschriften entsprechend, sehr vorsichtig fahren müssen. Er hat dies nicht getan, ist vielmehr mit vollem Strom abgefahren und bemerkte, da die Strecke dort eine starke Krümmung machte, das Hindernis erst so spät, daß er mit voller Wucht damit zusammenstieß. Infolge des wuchtigen Anpralls wurde der hintere Wagen des Doppelzuges aus dem Gleise gehoben und in die Wupper geschleudert. Es ist geradezu ein Wunder, daß, obschon der Wagen aus einer Höhe von etwa 15 m abstürzte, kein einziger der aus drei Fahrgästen und dem Fahrpersonal bestehenden Insassen ernstlich verletzt wurde. Alle sind mit nur leichten Schrammen und Quetschungen davongekommen und konnten sich selbst in ihre Wohnungen begeben. Angesichts des Unfalls wird in der Presse die Forderung erhoben, volle selbsttätig wirkende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die es unmöglich machen, daß ein Wagen überhaupt ausfahren kann, bevor der Vorgänger die folgende Station verlassen hat. Derartige Vorkehrungen sind auch auf der Berliner Hochbahn nach einem schweren Unglück eingeführt worden.

— **Lohnerhöhungen für die Arbeiter und Eisenbahngehilfen der sächsischen Staatsbahnverwaltung.** Vom 1. April 1917 ab hat die sächsische Staatseisenbahnverwaltung ihren Arbeitern aller Dienstzweige sowie den Eisenbahngehilfen eine sehr ansehnliche Lohnerhöhung bewilligt. Die Erhöhungen betragen für die Arbeiter des Verwaltungs-, Bahnhofs-, Abfertigungs-, Bahnbewachungs-, Bahnunterhaltungs-, Zugbegleit- und Lokomotivdienstes in den großen Städten 60, in den mittleren Orten 50 und in den übrigen Orten 30 und 40 Pf. für den Tag. Die Tagelohnsätze der Arbeiter des elektrotechnischen Dienstbereichs steigen um 60, 50 und 40 Pf. und die Stundenlohnsätze der im Zeitlohn beschäftigten Handwerker und handwerksmäßig angelernten Arbeiter in den Werkstätten um 7 und 6 Pf. je nach den Dienstorten. Die Monatslöhne der Hilfswerkführer, die erst vom 1. Februar 1917 an in den ersten Lohnstufen um je 15, in der letzten um je 10 ℳ aufgebessert worden waren, werden gegenüber diesem Stande durch die neue Regelung abermals und zwar durchgehend um 15 ℳ erhöht. Zugleich mit dieser Erhöhung der Zeitlöhne sind die Stücklohnverdienste sämtlicher Werkstättenarbeiter, obwohl diese schon früher eine Erhöhung um 4 % erfahren hatten, jetzt wiederum um weitere 6 % aufgebessert worden. Für die Eisenbahngehilfen werden außer der auch hier allgemein eintretenden Erhöhung der Sätze auch die Aufrückungsfristen derart verkürzt, daß der Höchstlohn künftig bereits vom 18. statt bisher 21. Dienstjahre ab erreicht wird. Durch diese Verbesserungen steigen je nach den Ortsklassen die Tagessätze der Gehilfen im 1. Dienstjahre um Beträge bis zu 60, 50 und 40 Pf., die Monatssätze im 2. bis 17. sowie vom 21. Dienstjahre ab um 20, 15 und 10 ℳ und die Monatssätze im 18. bis 20. Dienstjahre um 25, 20 und 15 ℳ.

Die Lohnerhöhungen haben nicht nur auf die Dauer des Krieges, sondern auch darüber hinaus Geltung und verursachen einen jährlichen Mehraufwand von über 5 000 000 ℳ. Die den Arbeitern und Gehilfen seit dem 1. April 1915 gewährten und wiederholt erheblich erhöhten laufenden Teuerungszulagen werden ihnen neben den erhöhten Löhnen in dem bisherigen Umfange bis zum Kriegsende fortgezahlt.

— **Errichtung von Ortsgruppen von Vertrauensleuten für die Lebensmittelversorgung bei den sächs. Staatsbahnen.** Das Amtsblatt der Königlichen Generaldirektion vom 28. v. M. veröffentlicht nachstehende Verfügung: Angesichts der vielen an die Generaldirektion gelangenden Wünsche und Anträge des Personales in Beziehung auf die Zuteilung von Nahrungsmitteln, erscheint es wünschenswert, daß Vertreter der Beamten- und Arbeiterschaft zur Mitarbeit bei der Versorgung des Personales mit Lebensmitteln herangezogen werden. Es wird deshalb folgendes angeordnet: Bei den Hauptwerkstätten und bei den größeren Bahnhöfen (bei diesen soweit dazu ein Bedürfnis vorliegt) werden Ortsgruppen von Vertrauensleuten der Beamten und Arbeiter eingerichtet. Diese Ortsgruppen haben die Aufgabe, sich eingehend Kenntnis von den in dem Kommunalverbande geltenden Bestimmungen über die Lebensmittelversorgung zu verschaffen, diese Kenntnisse unter den Eisenbahnbediensteten aufklärend zu verbreiten und bei der Verteilung der vom Landeslebensmittelamt, von der Feldzeugmeisterei und der Generaldirektion zugewiesenen Lebensmittel mitzuwirken. Die Ortsgruppen sollen entstehende Wünsche zunächst auf ihre Berechtigung prüfen und, soweit sie die Berechtigung anerkennen, unter Vermittelung der Betriebsdirektionen zur Kenntnis der Generaldirektion bringen. Auch liegt ihnen ob, soweit sie dazu von der Generaldirektion beauftragt werden, bei den örtlichen Behörden und den Kommunalverbänden wegen Abstellung von Mißständen usw. vorstellig zu werden. Die Mitarbeit der Arbeiterausschüsse in allen Fragen der Wohlfahrt der Arbeiterschaft bleibt dabei unberührt. — Bei der Bildung der Ortsgruppen auf Bahnhöfen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß Vertreter aller Dienstzweige aufgenommen werden; also auch solche der Heizhäuser, der Bahn- und Telegraphenunterhaltung sowie des Fahrdienstes. Die Ortsgruppen sollen aus mindestens 5, höchstens aber 9 Bediensteten bestehen. Die Auswahl der Bahnhöfe, bei denen Ortsgruppen zu errichten sind, wird den Betriebsdirektionen überlassen. Auf Bahnhöfen, auf denen mehr als 100 Bedienstete beschäftigt sind, muß im allgemeinen eine Ortsgruppe errichtet werden. Befinden sich an einem Orte zwei Bahnhöfe, so braucht in geeigneten Fällen nur eine Ortsgruppe für sie gebildet werden. — Die Betriebsdirektionen werden angewiesen, unverzüglich hiernach die Bildung der Ortgruppen in die Wege zu leiten und im Einvernehmen mit den Vorständen der Dienststellen und Ämter und den beteiligten Beamten und Arbeitern die Bediensteten zu bestimmen, die in die Ortsgruppe einzutreten haben. Es ist dabei auf Beamte (Mittel- und Unterbeamte) und Arbeiter Bedacht zu nehmen, von denen bekannt ist, daß sie das Vertrauen der Beteiligten genießen. Die Leitung der Ortsgruppe hat je nach der Bestimmung der Betriebsdirektion der Vorstand eines der am Orte befindlichen Ämter, oder der Vorstand der Station zu übernehmen. Bei den Werkstätten hat der Vorstand des Werkstättenamtes die Leitung der Gruppe zu übernehmen. — Mit den Ortsgruppen wird der Referent der Generaldirektion enge und soweit möglich, persönliche Fühlung halten. Unnötiger Schriftwechsel ist zu vermeiden und die Verständigung stets auf kürzestem Wege herbeizuführen. Die Betriebsdirektionen und Ämter haben die Ortsgruppen in jeder Weise zu unterstützen. Das Vertrauens-

; eines Mitgliedes der Ortsgruppe gilt als Ehrenamt und ohne besondere Entschädigung zu übernehmen. Lohnaus-e werden vergütet werden.

Venn auch durch diese neuen Maßnahmen die bis zur nächsten ite überhaupt zur Verfügung stehenden Lebensmittel-agen nicht vermehrt werden können, so soll die Einrichtung h eine Gewähr dafür bieten, daß alles das, was den Eisen-nbediensteten nur irgend zugewendet werden kann, ihnen h zugewendet wird, und daß vor allem die für den Kreis Schwerst-, Rüstungs- und Schwerarbeiter bestimmten Zu-en den Bediensteten, die als solche Arbeiter anzuerkennen l, tatsächlich zugeführt und daß diese Zulagen in gerech- Weise verteilt werden. Auch erwartet die Generaldirek-ı, daß durch die Ortsgruppen die Erkenntnis immer weiter breitet wird, daß es vaterländische Pflicht aller ist, in der igen schweren Zeit alles zu tun, um durchzuhalten. Es ß jetzt Jeder zur Erfüllung seiner Pflichten, wie draußen der Front, so in der Heimat, seine ganze Kraft einsetzen.

– **Tarifentscheidungen.** Nachstehende Entscheidungen des ıdigen Unterausschusses bei der ständigen Tarifkommission deutschen Eisenbahnen haben für den Bereich des Deut-en Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, bindende Kraft erlangt:

. Bei gebrauchsfertigen Schneeschuhen bildet die ıdung einen hauptsächlichen Bestandteil der Ware. Sie ören daher nicht zu den Holzwaren des Spezialtarifs II, dern zur Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgut-sse.

. Die bei der Beförderung von Granaten verwendeten stelle, ferner Bretter mit halbrunden Ausschnitten, Ge-te, einfache Verschläge, Keile haben hauptsächlich den eck, die Ladung während der Beförderung in unverän-ter Lage zu erhalten. Sie sind daher als Ladegeräte und ht als Emballagen abzufertigen.

. Als „Zinkblech“ im Sinne der Stelle „Zink, roh und finiert, und Zinkblech“ des Spezialtarifs I gelten nur htwinklige, auch beschnittene, d. h. von den Walzrändern reite Zinkbleche in handelsüblichen Maßen. Auf bestimmte 3e und Formen zugeschnittene oder gestanzte Zinkbleche, B. runde Zinkscheiben, Badewannenteile u. dergl., sind kwaren der Allgemeinen Wagenladungsklasse.

. Unter „Gerbleim“ (Stelle „Pflanzenleim“ des Spezial-fs 1) wird nur ein aus eingedickter Abfallauge der Sulfit-ulosefabrikation hergestellter, mit anderen Stoffen ver-ter Papierleim verstanden. Anders zusammengesetzter oierleim darf somit unter dieser Bezeichnung nicht aufge-Pert werden.

– **Erhöhung der Kohlenpreise.** Die „Köln. Ztg.“ teilt mit: der Versammlung der Zechenbesitzer des Rheinisch-West-ischen Kohlen-Syndikats in Essen vom 30. April d. J. hatte a bekanntlich von einer Festsetzung der neuen Richtpreise esehen, da der Vorsitzende des Aufsichtsrats in Gemein-aft mit dem Vorstand noch Verhandlungen über die Preis-lung mit dem preußischen Handelsminister vornehmen l. Das Ergebnis dieser Verhandlungen sollte als Beschluß Zechenbesitzer gelten und unmittelbar nach dem Abschluß Verhandlungen bekanntgegeben werden. Dieses Ergebnis gt nunmehr vor. Die neuen Richtpreise des Rheinisch-stfälischen Kohlensyndikats sind, wie aus Essen gemeldet d, mit Wirkung vom 1. Mai 1917 wie folgt festgesetzt: für hlen bis einschließlich 30. September 1917 2 ℳ Erhöhung die Tonne, für Briketts bis einschließlich 31. August 1917) ℳ Erhöhung für die Tonne und für Koks bis einschließ-ı 31. August 1917 3 ℳ Erhöhung für die Tonne. Bei Koks jedoch Koksgrus ausgenommen, wofür die Preiserhöhung ℳ für die Tonne beträgt.

– **Geheimer Baurat Armin Wegner †.** Am 11. Februar J. verschied in Davos der Regierungs- und Geheime Bau-. Armin Wegner, hochbautechnischer Dezernent der Kö-lichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. Mit ihm einer der ältesten und hervorragendsten Vertreter des enbahnhochbaues dahingegangen. Geh. Oberbaurat Rüdell lmet ihm im „Zentralblatt der Bauverw.“ einen herzlichen hruf, dem wir folgendes entnehmen: Armin Wegner war oren am 15. April 1850 in Elbing als Sohn des späteren gierungspräsidenten von Stettin. Seine Fachausbildung dankt er der Bauakademie in Berlin und der Technischen chschule in Stuttgart. Schon als Bauführer gewann er lung mit dem Eisenbahnhochbau beim Bau des Empfangs-äudes in Posen. Nachdem er im Jahre 1881 die Bau-sterprüfung abgelegt hatte, fand er beim Bau der Stadt-n in Berlin mannigfache Aufgaben. Namentlich be-äftigte ihn die architektonische Durchbildung des Er-terungsbaues des Schlesischen Bahnhofes mit seiner gro-Halle. . . . In dem Nachruf wird dann Wegners Tätig-t in der Privatpraxis und dann als Erbauer des Sommer-sitzes der deutschen Botschaft zu Therapia bei Konstantinopel geschildert und dann heißt es weiter: Fast 30 Jahre lang ist er hierauf als Architekt im Dienste der Staatseisenbahn-verwaltung tätig gewesen. Drei große Verwaltungsgebäude für Eisenbahndirektionen sind von ihm erbaut worden. Zu-nächst wurde er mit der Herstellung des Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion Berlin am Hafenplatz betraut, für das eine Entwurfskizze von Eggert vorlag, die aber bei der weiteren Durcharbeitung erhebliche Änderungen erfuhr. Nach Vollendung dieses Baues siedelte er nach Cassel über und erbaute nach eigenem Entwurf das Geschäftsgebäude für die im Jahre 1895 dort neu gebildete Eisenbahndirektion. Daran schloß sich der Bau des neuen Eisenbahndirektions-gebäudes in Frankfurt a. M., ein besonders gut gelungenes Werk, das zum Ruhm seines Meisters in einer der nächsten Nummern dieser Zeitschrift veröffentlicht werden soll.

Von den zahlreichen Empfangsgebäuden, die unter Weg-ners Leitung entstanden sind, seien genannt die in Hom-burg v. d. Höhe, Friedberg, Nauheim, Höchst, Wetzlar, Frank-furt Süd und Frankfurt Ost. Der Umbau des Empfangsge-bäudes auf dem Hauptbahnhof Cassel gab ihm Gelegenheit, seine Fähigkeit zu zeigen, sich in fremde Formen einzuleben und doch seine künstlerische Eigenart zu wahren. Zuletzt leitete er den Umbau und die Erweiterung des Empfangsge-bäudes auf dem Hauptbahnhof Frankfurt a. M., eine große und schwierige Aufgabe, deren Vollendung er nicht mehr erleben sollte.

Armin Wegner war ein feinsinniger Architekt von gro-ßem Schönheitssinn und einem ausgezeichneten Geschmack. Eine echte Künstlernatur, hat er sein Leben lang die Ideale hochgehalten und unablässig das Beste erstrebt. Er war ein liebenswürdiger, gefälliger und geselliger Mensch. Gern sah er seine Freunde in seinem überaus reizvollen und behag-lichen Heim, in dem er mit größtem Geschick und sicherem Takt die schwere Aufgabe gelöst hatte, morgenländische und abendländische Kunst zu harmonischer Gesamtwirkung zu vereinen. . . .

Österreich.

— **Ausgestaltung des Balkanzug-Verkehrs.** Wie der „Bohemia“ von unterrichteter Seite mitgeteilt wird, findet in der letzten Maiwoche in Prag eine Zusammenkunft von Eisen-bahnvertretern der verbündeten Staaten statt, um die Bera-tungen über eine Neuregelung des Balkanzugverkehrs zum Abschluß zu bringen. Es werden über 40 Abgesandte der beteiligten Länder der deutschen Bundesstaaten, Österreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei als Vertreter der in Betracht kommenden Eisenbahnen und Zentralstellen in Prag zusammentreffen, wo auch eine Reihe gesellschaftlicher Ver-anstaltungen im Rahmen der Konferenz geplant ist. Die betreffenden Verhandlungen werden bereits seit längerer Zeit geführt. Es handelt sich um eine Verdichtung des Balkanzugverkehrs.

— **Neuordnung der bevorzugten Kohlenwagenbeistellung.** Wie „Die Zeit“ mitteilt, hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Erlaß vom 15. April 1917 an alle Bergbauunter-nehmungen eine Neuordnung der bevorzugten Kohlenwagen-beistellung zur genauesten Danachachtung hinausgegeben. Hiernach werden die bevorzugten Kohlenlieferungen nach dem Grad ihrer Wichtigkeit in drei Gruppen geteilt, und zwar: Erste Gruppe. Diese umfaßt die Wiener Elektrizitätswerke und die Gasanstalt Budapest; hierauf folgen die Fermentol-betriebe und Hadernverarbeitungsstellen und einige Zellulose-fabriken, sodann die Bahnen und Schiffahrtunternehmungen, die Mühlen, die für Heereszwecke vermahlen, die Lokomotiv- und Wagenfabriken, die Drahtseilfabriken, die Pul-verfabriken, die Mineralölfabriken, die Munitions-werke, die Koksanstalten und Hochofenwerke, die Fabriken für U-Bootbau, die Geschütz- und Waffenfabriken samt Hilfs-industrien, die Berg- und Hüttenwerke, die Werkzeug-maschinenfabriken, die Flugzeugwerke, die sonstigen Fa-briken für Heeresbedarf und schließlich die Luftschiffer-abteilungen und technischen Truppen. In die zweite Gruppe gehören der Drusch und die restlichen Mühlen, die Zucker-industrie, die Kalkbrüche, ferner jene Industrien, die für Heeresbedarf arbeiten, soweit sie nicht in die erste Gruppe eingeteilt sind, ferner die Elektrizitätswerke, die für die Kriegsindustrie Strom liefern, die Spitäler und Verwundeten-heime. Die dritte Gruppe umfaßt die Kasernen, die Baracken, die Gas- und Elektrizitätswerke, soweit sie nicht in die erste und zweite Gruppe fallen, die Lebensmittelindustrien und die Gemeinden. — Die Lieferungen der ersten Gruppen haben Vorrang vor den der zweiten und diese vor den der dritten Gruppe. — Der Verteilungsschlüssel für Inlandswagen für ein bestimmtes Revier hat sich der Belastung der einzelnen

Grubenbetriebe mit Lieferungen für die erste Gruppe anzupassen. Reichen die einem Revier zur Verfügung stehenden Wagen zur vollen Bedarfsdeckung der ersten Gruppe nicht aus, so hat die Wagenverteilung an die einzelnen Grubenbetriebe gleichmäßig nach Prozenten zu erfolgen. In Fällen, wo über Veranlassung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten einzelne bevorzugte Lieferungen zeitweise unbedingt auszuführen sind, sind diese, wenn nichts anderes bestimmt wird, hinter der Unterabteilung Pulverfabriken, das ist vor den Mineralölfabriken, einzureihen. An dieser Stelle sind bis auf weiteres die Lieferungen an Hausbrandkohle für die Stadtgemeinden Wien und Prag eingereiht.

— **Der Krieg mit Rumänien und die Lemberg-Czernowitzer Bahn.** Die rumänische Regierung hat den Ausbruch des Krieges zum Anlaß genommen, die Jahreszahlung an die Lemberg-Czernowitzer Bahn uneingelöst zu lassen. Im Jahre 1916 wurde nur der Teilbetrag des ersten Halbjahrs mit 1,9 Millionen Lei gezahlt; der Teilbetrag des zweiten Halbjahrs ist unberichtigt geblieben. Dadurch erleidet die Dividende eine starke Schmälerung. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 19. September war die Erwartung ausgesprochen worden, daß die Bezahlung einer 5prozentigen Dividende von 20 K. möglich sein werde. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt. Die Dividende wird vielmehr gemäß eines in der letzten Sitzung des Verwaltungsrats gefaßten Beschlusses mit 17 K. 16⅔ H. für die Aktie in Vorschlag gebracht. Der Novemberzinsschein war mit 7½ K. eingelöst worden. Der Maizinsschein wird mit 3 K. (gegen 20 K. im vorigen Jahre) bezahlt. Der Gewinn beträgt 425 965 K. und auf neue Rechnung werden 23 845 K. vorgetragen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im A p r i l d. J. infolge des wiederholt eingetretenen Hochwassers und der geringen Leistungsfähigkeit der Kohlenwerke gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 6290 t Kohle (gegen 94 670 t im Vorjahre) also 88 380 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1917 eine Minderverfrachtung von 273 605 t ergibt (1917: 24 191 t gegen 1916: 297 796 t).

Die größte Beistellung im April 1917 betrug 105 Wagen (1916: 339 Wagen), die durchschnittliche 30 Wagen (1916: 238 Wagen).

An Gütern wurden im April d. J. 338 Wagen (1916: 498 Wagen) also 160 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 30. April 1917 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 276 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im laufenden Jahre 1456 Wagen gegen 1732 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

Ungarn.

— **Einführung der Einheits-Verbundbremse auf den ungarischen Eisenbahnen.** Zu dieser Einführung wird uns geschrieben: Das Hauptbestreben ist in jüngster Zeit darauf gerichtet, die sämtlichen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den verbündeten Nachbarstaaten möglichst innig zu gestalten. Im Eisenbahnwesen bestehen schon seit nahezu 70 Jahren enge Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, welche sich vornehmlich auf die einheitliche technische Ausgestaltung des Eisenbahnbetriebes beziehen.

Ein bedeutender Fortschritt der jüngsten Vergangenheit mitten in den Stürmen des gewaltigen Krieges ist die geistreiche Erfindung der E i n h e i t s - V e r b u n d b r e m s e für Güterzüge.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Erfindung und Durchbildung eines den vielseitigen Anforderungen entsprechenden Bremssystems eines der schwierigsten Probleme war, dessen Lösung einen ganz außergewöhnlichen Aufwand an wissenschaftlichen und langjährigen Versuchen erheischte, kann die unter dem Namen „E i n h e i t s - V e r b u n d - b r e m s e“ *) bekannte Erfindung zweifellos als ein Markstein in der Geschichte des Eisenbahnwesens betrachtet werden.

Als „E i n h e i t s b r e m s e“ wird sie bezeichnet, weil sie in einheitlicher Ausführung für die in Personenzügen laufenden zwei- und dreiachsigen Wagen wie auch für Güterwagen aller Art benutzt werden kann.

Den Namen „V e r b u n d b r e m s e“ hingegen hat diese Bauart erhalten, weil sie auf eine sinnreiche Weise die Vereinigung der beiden schon früher erprobten Bauarten: d Ein- und der Zweikammerbremse bildet. Da l reits alle deutschen Staatseisenbahnverwaltungen d Einheitsverbundbremse als die geeignetste Bauart a genommen und auch die Vertreter der ö s t e r r e i c h i s c h - u n g a r i s c h e n R e g i e r u n g e n a Grund einer vorgeführten Probefahrt des mit dieser neu Bremse ausgerüsteten Güterzuges über dieses neue Bren system ein sehr günstiges Gutachten abgegeben hatten, s trotz des Krieges Vorbereitungen im Gang und bereits Ma nahmen getroffen, um diese durchgehende Güterzugbrem bei den ungarischen Eisenbahnverwaltungen nach dem Krie unverzüglich einzuführen, da durch diesen technischen Fo schritt die L e i s t u n g s f ä h i g k e i t und B e t r i e b s i c h e r h e i t unserer Eisenbahnen im vollen Maße gefö dert wird.

B. Welwart.

*) Die Bremse hat inzwischen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen die Bezeichnung Kunze-Knorr-Bremse G erhalten.

— **Eisenbahnfahrkarten.** Der Handelsminister hat die B stimmung des Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 13, Absatz einstweilig dahin abgeändert, daß künftighin auf den Eise bahnfahrkarten die Fahrpreise nicht mehr ersichtlich machen, die etwa angegebenen, mit Tinte oder Farbstift durc strichenen Preise aber als nicht vorhanden zu betrachten sin Dagegen haben die Eisenbahnen unbedingt dafür zu sorge daß bei den Personenkassen ein Tarifauszug angebra werde, der die Preise der dort zu lösenden Fahrkarten entha ferner ist das Publikum in einer ebendort anzuheftend Kundmachung aufmerksam zu machen, daß nur die in de erwähnten Auszug ersichtlich gemachten Preise gültig sind.

— **Aufhebung der Tarifbegünstigung der Budapester Mark hallen.** Der Handelsminister hat die Hauptstadt in ei Zuschrift verständigt, daß für Warensendungen an die Bud pester Markthallen keine Tarifbegünstigungen mehr gewäl werden. Diese Maßregel wird unter anderem damit begrü det, daß die Tarifbegünstigung die Lebensmittelpreise ka beeinflusse.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnbetrieb mit Holzfeuerung in Schweden u Norwegen.** Der Eisenbahnbetrieb verschiedener neutral Länder, die auf die Einfuhr von Steinkohlen angewiesen si ist allmählich durch die Kriegsverhältnisse in eine sol Lage gekommen, daß man zur Beförderung der Züge all Ernstes andere Hilfsmittel, als nur Torf, also auch Holz he anziehen muß. Im schwedischen wie im norwegischen Eise bahnbetrieb bereitet man sich gegenwärtig auf umfassen Holzfeuerung vor, die übrigens schon in Finnland mit g tem Ergebnis benutzt wird. Da der für Eisenbahnzwec verfügbare Torf bei weitem nicht hinreicht, die nötig Steinkohlen zu ersetzen, hat die schwedische Staatsbahnverw tung beschlossen, auch Holzfeuerung anzuwenden. In W dungen, die längs der Bahnen liegen, sollen in einem U kreis bis zu 3 km insgesamt etwa 3 Millionen Kubikme Holz gewonnen werden, die für den Bedarf des nächsn Winters reichen dürften. Die Kosten dieser Holzansch fungen sind auf nicht weniger als 20—30 Millionen Kron berechnet worden. Wie mit Torf wurden in Schweden au mit Holz umfassende Feuerungsversuche auf den Lokom tiven angestellt, da die Staatsbahnverwaltung bereits 19 die kommenden Schwierigkeiten in der Steinkohlenversorgu voraussah. Hierbei hatte sich ergeben, daß alle Arten Lok motiven ohne weiteres für Holzfeuerung benutzt werd können, doch läßt sich der Dampfdruck dabei nicht auf gl che Höhe wie bei Kohlenfeuerung bringen. Deshalb m entweder die Z u g g e s c h w i n d i g k e i t oder die W a g e z a h l des Zuges verringert werden, was natürlich unter d gegenwärtigen Verhältnissen, wo schon erhebliche Verkeh einschränkungen vorgenommen werden mußten, sowohl die Eisenbahn wie für die Reisenden weitere Ungelegenhei im Gefolge haben wird. Den Berechnungen nach werden erwähnten 3 Millionen Kubikmeter Holz eine Kohlenerspar von etwa 500 000 t Steinkohlen ermöglichen. Die Holzfe rung beginnt Anfang Oktober d. J. und zwar zuerst in No schweden.

In Norwegen, wo der Kohlenverbrauch der Staatsbahn etwa 220 000 t im Jahr beträgt, haben ebenfalls schon längerer Zeit Versuche mit Holzfeuerung auf Lokomotiv stattgefunden, so z. B. im Schnellzugverkehr zwischen Ham und Lillehammer, wo man die Lokomotiven mit alten Eis bahnschwellen heizte. Ferner auch auf anderen Bahnen. I Erfahrungen sind ähnlicher Art wie in Schweden. Zur I dienung der Heizung wird ein Mann mehr gebraucht. Au kann der Zug nicht ununterbrochen so lange Strecken v bei Kohlenfeuerung zurücklegen. Um die auf den norwe schen Staatsbahnen erforderliche Kohlenmenge, 220 000

ch Holz zu ersetzen, sind von letzterem 1 500 000 bis 0 000 cbm nötig. Gegenwärtig wird in Norwegen Birke Lokomotivenfeuerung benutzt, doch dürfte man bald auch Fichten- und Kiefernholz greifen müssen. Auf der Eisen-n Christiania-Bergen finden jetzt ebenfalls Versuche mit zfeuerung statt, aber beim Hochgebirgsübergang, der auf westlichen Bahnhälfte liegt, hat sich gezeigt, daß hier omotivenfeuerung mit Holz, wegen der starken Steigun-, nicht zur Anwendung kommen kann. Eine besondere Un-genheit bei Holzfeuerung bildet die erhebliche Funken-wicklung. Gegenwärtig werden die Funkenfänger ver-ert, um den Funkenauswurf ganz zu verhüten. Ob dies ngen wird, muß dahingestellt bleiben. Indessen sind ja neuen Feuerungsarten nur für die Dauer des Krieges und nächstfolgende Zeit berechnet, denn für das Eisenbahn-en der skandinavischen Halbinsel bleibt nach wie vor Elektrisierung der Bahnen mit Hilfe der vorhandenen sserkraft die Hauptaufgabe. M.

— **Kohlennot in Frankreich.** Der Kohlenmangel in Frank-h ist, wie der „Köln. Ztg." am 3. Mai gedrahtet wird, be-s derart groß, daß Betriebe, die für die Volksernährung ungeheurer Wichtigkeit sind, zur Einstellung ihrer Tätig-genötigt werden. Nach einer Meldung der Liberté vom April feiern die großen Mühlen von Corbeil, die für die sorgung Frankreichs mit Mehl von größter Bedeutung l, bereits seit einigen Tagen. Bezeichnend für die Unord-g im französischen Wirtschaftsleben ist die Mitteilung des ttes, daß dagegen die Wassermühlen des Departements e et Oise feiern, weil sie von der Regierung kein Getreide Vermahlen erhalten.

— **Ein Zug von einer Lawine verschüttet.** Dem „W. T. B." d aus Davos vom 30. April gemeldet: Am Sonntagaben hr stürzte bei Hochwald ob dem Davoser See von der satscha herunter eine gewaltige Lawine auf den in Davos-z von Landquart-Klosters eintreffenden Zug der Rhätischen n. Der aus einer Lokomotive, drei Personen- und einem ckwagen bestehende Zug wurde mitten auseinanderge-n, die beiden letzten Wagen etwa 50 m aus dem Gleise orfen, der übrige Teil des Zuges von der Lawine teil-se 10 bis 15 m tief zugedeckt. Die Lawine kam infolge Zusammenstoßes mit dem Zug zum Stehen. Die Insassen, entlich der letzten Wagen, konnten zum Teil unverletzt dem Zug springen oder aus den umgeworfenen Wagen gen. Sturmgeläute machte Hilfe mobil. Feuerwehren und e Scharen der in Davos internierten deutschen Soldaten e zahlreiche andere Hilfsmannschaften wurden von einem szug an die Unglücksstätte geführt. Während der gan-Nacht arbeiteten 200 Mann der bündnerischen Gebirgs-illone auf der Unglücksstätte. Der ganze Zug ist nun egraben, der erste Wagen ist fast ganz zusammenge-kt. Von den Opfern des Lawinenunglücks wurden neun Leichen geborgen. Unter den 30 Fahrgästen sind viele etzt. Viele Fahrgäste wurden von der Lawine erreicht, sie aus dem Wagen flüchteten, während sie vielleicht mit Leben davon gekommen wären, wenn sie im Wagen ge-ben wären.

— **Wasserkräfte und Elektrizitätsversorgung der Schweiz.** h einer auf amtlichen Feststellungen beruhenden Mittei-g des „Schweiz. Wasserwirtschaftsverb." belaufen sich die h verfügbaren Wasserkräfte der Schweiz, berech-nach dem Stande vom 1. Januar 1914 unter Berücksich-ng der Erstellung von Staubecken und der Regulierung Seen auf rd. 2 173 000 PS. Diese Zahl wird sich durch Auf-älterer Anlagen zugunsten von modernen Anlagen, wie z. B. an der Aare, Limmat und Reuß vorgesehen sind, noch blich vergrößern. Die Höchstleistung (der Ausbau) die-Wasserkräfte wird mindestens 8 Millionen PS betragen, Gewinnung der Wasserkraftwerke kann auf rund 20 Mil-en Kilowattstunden geschätzt werden. — Die ausge-zten Wasserkräfte der Schweiz beliefen sich am 1. Ja-r 1914 auf 848 000 PS. Die Erzeugung sämtlicher schwei-scher Elektrizitätswerke mit Energieabgabe an Dritte ug im Jahre 1916 rund 1,2 Milliarden Kilowattstunden. gegenwärtige Energiebedarf der Schweiz für die ge-te öffentliche und private Beleuchtung, den elektrischen ieb sämtlicher Bahnen, die elektrische Kraftversorgung Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft sowie für all-nein durchgeführtes elektrisches Kochen kann mit ziem-r Sicherheit auf 4,6 Milliarden Kilowattstunden geschätzt len. — Eine große Zahl von Werken ist gegenwärtig ge-nigt oder zur Genehmigung angemeldet. Die Leistung gegenwärtig genehmigten Wasserkraftwerke beträgt über 00 PS; ihr voraussichtlicher Ausbau wird sich auf Millionen Pferdestärken, ihre voraussichtliche Leistung 4 Milliarden Kilowattstunden belaufen. Das Tempo des baus dieser Wasserkräfte hängt in erster Linie davon ab, wie sich die Entwicklung des Bedarfs an elektrischer Ener-gie für allgemeine Zwecke (Beleuchtung, Industrie, Gewerbe, elektrisches Kochen und Heizen, Bahnbetriebe, elektrische Großindustrie) gestaltet. Kantone und Gemeinden haben es in der Hand, durch weiteren Ausbau ihrer eigenen Elektrizi-tätsunternehmungen sowie Förderung und Erleichterung der privaten Unternehmungen den Ausbau der Wasserkräfte zu beschleunigen. Auch die Bundesbahnen, die ihren Bedarf an Wasserkräften für die Elektrisierung schon zum größten Teile gedeckt haben, können durch eine beschleunigte An-handnahme der Elektrisierung wesentlich zum schnellen Ausbau der Wasserkräfte beitragen. F. R.

— **Die Internationale Simplondelegation.** Am 24. und 25. April hat die Internationale Simplondelegation in Bern ihre diesjährige Frühjahrssitzung abgehalten. Der von der Spezialkommission vorgelegte Rechenschaftsbericht über die Baurechnung, die Betriebsrechnung und die Gewinn- und Verlustrechnung der Simplonlinie Brig-Iselle für 1915 wurde genehmigt. Mitgeteilt wurde, daß der Verwaltungsrat der italienischen Staatsbahnen das Projekt eines zweiten Gleises auf der Strecke Domodossola-Iselle genehmigt hat, daß die Kreditbewilligung bereits vorliegt und daß man mit der Arbeit beginnen wird, sobald die Zuteilungen beendet sind. Was die Arbeiten an der zweiten Galerie des Simplontunnels angeht, so hat sich die Leitung, wie schon früher mitgeteilt, des Arbeitermangels wegen genötigt gesehen, die Arbeiten auf der Südseite für einige Zeit einzustellen. Wahrscheinlich wird die Südseite aber im Herbst wieder in Angriff genom-men werden können, und zwar durch die gegenwärtig auf der Nordseite beschäftigten Arbeiter. Wenn nicht unvorherge-sehene Ereignisse eintreten, wird der Ausbau im nächsten Frühjahr beendet. — In der Tariffrage ergab sich zwischen den Ansichten der Generaldirektion der S. B. B. und der-jenigen der italienischen Staatsbahnen völlige Übereinstim-mung. Die italienischen Staatsbahnen sind durch Dekret vom 11. Januar 1917 ermächtigt worden, ihre Tarife in an-sehnlichem Umfang zu erhöhen. F. R.

— **Zur Gründung der Schweizerischen Torfgenossenschaft.** Die in Nr. 29 als bevorstehend angekündigte Gründung einer schweizerischen Torfgenossenschaft, die u. a. die Einführung der Torffeuerung (in Mischung mit Kohle oder Briketts) im Be-trieb von Klein- und Nebenbahnen bezweckt, ist am 11. April in Bern unter dem Vorsitz des Präsidenten der Schweizerischen Eidgenossenschaft vollzogen worden. Beteiligt sind außer dem Bund zahlreiche Kantone, Gemeinden, wirtschaftliche Verbände und Industrielle. Das Genossenschaftskapital wurde auf mindestens 500 000 Fr. festgesetzt; außerdem wird noch ein entsprechendes Betriebskapital zur Verfügung ste-hen. Die Genossenschaft hat den Zweck, während des Krie-ges bzw. während der Dauer der durch den Krieg verur-sachten außerordentlichen wirtschaftlichen Verhältnisse die Nutzbarmachung der schweizerischen Torflager mit allen Mitteln zu fördern. Sie kann auch andere ihr von den Bundes-behörden zugewiesene Aufgaben übernehmen, die die Ge-winnung und Verteilung von Torf betreffen. Gewinn be-zweckt die Genossenschaft, deren Sitz Bern ist, nicht; sie führt die Aufgaben im öffentlichen Interesse unter Auf-sicht des schweizerischen Volkswirtschafts-Departements und in Verbindung mit den Bundes-, Kantons- und Gemeindebe-hörden sowie den wirtschaftlichen Verbänden durch. Zum Präsidenten des Verwaltungsrats wurde Th. Schmidlin, Direktor der Schweizerischen Seethalbahn (Präsidialverwal-tung des Kohlenverbandes schweizerischer Transportanstal-ten) gewählt. F. R.

— **Amerikanische Eisenbahnfachleute für Rußland.** Auf Grund eines Ersuchens von russischer Seite an Präsident Wilson sind Anstalten getroffen worden, 500 amerikanische Eisenbahnfachkundige nach Rußland zu senden, um den Ver-kehr auf den russischen Eisenbahnen zu reorganisieren. Die Sachkundigen sollen allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes entnommen werden, und man hofft, daß es mit ihrer Hilfe gelingen werde, den russischen Eisenbahnbetrieb nach ameri-kanischem Muster zu ordnen. M.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Aus Konstantinopel erfährt „W. T. B.": In dem amtlichen Bericht vom 24. April behaupten die Eng-länder, daß sie uns in Samarra 16 Lokomotiven, 224 Wagen und zwei Pontons voll Geschossen abgenommen hätten. Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage, da alles Material dort von uns zerstört worden ist. (Samarra ist der Anfangspunkt des bereits eröffneten Schlußstücks der Bagdadbahn in Meso-potamien, rund 100 km nördlich von Bagdad am Tigris.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Irrel-Igel zwischen den Stationen Wintersdorf (Kr. Trier) und Mesenich gelegene Bahnhof IV. Kl. Metzdorf wird ab 1. Mai d. J. für den Milchversand und ab 10. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr wieder freigegeben.

Saarbrücken, den 3. Mai 1917. (651)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1, — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1917 werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife um feste Zuschläge erhöht. Näheres enthält die am 10. Mai 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Mai 1917. (656)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Mai 1917 ist bei der Station Speikern (Seite 18 des Tarifs) die Dienstbeschränkung zu ändern in „[OR, St bed, W]“.

München, den 3. Mai 1917. (653)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1917 an ist unter I. 1. A des Warenverzeichnisses nachzutragen:

„Ammoniak, salzsaures“

Berlin, 5. Mai 1917. (654)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 1.

Am 10. Mai 1917 treten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Freiwaldau (Kr. Sagan), Priebus, Wiesau (Kr. Sagan) einerseits und Chemnitz Hbf., Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Leipzig Dresdn. Bf. andererseits in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch - Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 2. Mai 1917. (646)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1917 an erhält der Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen eine neue Fassung, wodurch, insbesondere infolge Aufhebung der bisherigen Klasse I des Ausnahmetarifs, Frachterhöhungen eintreten. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 30. April 1917. (647)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr, Teil II Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 wird die Station Schönebeck (Dir.-Bez. Magdeburg) als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, den 4. Mai 1917. (648)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab werden die Stationen Ottmachau und Frankenstein (Schlesien) in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Hefts C, Teilheft C 2 des oben bezeichneten Tarifs als Versandstationen zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, den 3. Mai 1917. (649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 20 vom 1. August 1914.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1917 erscheint der Nachtrag I. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 28. April 1917. (650)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 14 vom 1. Mai 1914.

Ab 16. Mai 1917 erscheint der Nachtrag II. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 30. April 1917. (655)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen. (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 an wird die zwanzigprozentige Ermäßigung des Düngemitteltarifs (Tfv. 2) auch von den im Abschnitt F. III. A. 3 des Tarifs 200 aufgeführten Frachtzuschlägen der badischen und elsässischen Nebenbahnen gewährt.

Berlin, den 5. Mai 1917. (659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911. Neuer Ausnahmetarif 122 (Elektrodenkohlen).

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1917 wird für die Beförderung von Elektrodenkohlen von Röthenbach b. Lauf nach Landeck bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief der Frachtsatz von 160 Pf. für 100 kg eingeführt.

München, den 30. April 1917. (657)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Westböhmisch - Tirol - Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Zucker von Aussig, Teplitzerbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 gelangen für Zucker der Pos. Z—15 c) und d), bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

A. Für Zucker der Pos. Z—15—c) (Rohzucker):

Von Aussig Teplitzer Bahnhof nach	Heller für 100 kg
Bozen-Gries	477
Innsbruck Hauptbahnhof	354
Trient	524

B. Für Zucker der Pos Z—15—d):

Von Aussig Teplitzerbahnhof nach	Heller für 100 kg
Auer	586
Blumau	557
Borgo	730
Bozen-Gries	563
Branzoll	576
Brixen	517
Brixlegg	331
Bruneck	543
Hall	382
Imst	465
Insbruck Hauptbahnhof loko*)	371
Innsbruck Westbahnhof	371
Jenbach	346
Klausen	531
Landeck	488
Lavis	615
Meran	640
Neumarkt-Tramin	588
S. Michele	611
Schwaz	357
Sterzing	478
Trient	624
Waidbruck	538
Wörgl	305

In diesen Frachtsätzen sind der österreichische Kriegszuschlag und die österreichische Frachtsteuer enthalten.

*) Die Sendungen müssen in der Station Innsbruck Hauptbahnhof bezogen und mit Straßenfahrzeug oder Schleppbahn abgeführt werden.

Wien, 4. Mai 1917. (65[illegible])
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisch - Ungarisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze von Deutschland nach Ungarn und umgekehrt (siehe Bekanntmachung in Nr. 32 dieser Zeitung) bleiben noch bis 31. Mai 1917 in Kraft.

Stuttgart, den 3. Mai 1917. (65[illegible])
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von Schienen, Vorzungenschienen und Radlenkern vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 Rmk. von „Bankekontoret“, Gl. Kongevej 1 E, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 1. Juni 19[illegible] 3 Uhr nachmittags. (6[illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 37. | 12. Mai 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zum 100. Geburtstage des Oberingenieurs Edmund Heusinger von Waldegg.

Von Wolfgang Heusinger von Waldegg, stud. ing.

Die Bedeutung der Eisenbahnen in dem gewaltigen Ringen r Völker läßt in diesen Tagen die Erinnerung an einen ann wach werden, der auf dem Gebiete des Eisenbahnesens Großes geleistet hat, dessen Name unauslöschlich mit iner Entwicklung verbunden ist. Der Oberingenieur Edund Heusinger von Waldegg erblickte vor 100 Jahren das icht der Welt. Mir, als dem Enkel, mag es vergönnt sein, dieser Stelle noch einmal seinen Freunden und Verehrern n kurzes Lebensbild dieses echten deutschen Mannes zu ben.

Er wurde als der zweite Sohn des evangelischen Predigers ugust Conrad H. v. W. am 12. Mai 1817 in Langenschwalch geboren. Schon in seiner Kindheit galt sein Haupteresse der Technik. Als Knabe verfertigte er ohne Anitung mancherlei Modelle auf der Drehbank und zeigte oße Anlage zu vielen Kunstfertigkeiten. Mit seinem 15. Lensjahre besuchte er die erste Klasse des Pädagogiums in iesbaden. Da er zunächst beabsichtigte, sich dem Buchndel zu widmen, trat er 1833 in die Helwingsche Hofbuchndlung zu Hannover als Lehrling ein. Aus Neigung zur echanik gab er diesen Beruf auf, besuchte 1837 die Univerät Göttingen und im folgenden Jahre die Universität zu ipzig, wo er besonders Mathematik, Physik und Mechanik idierte. Während seiner Studienzeit war er mit der Herllung einer von ihm erfundenen Schnellpresse beschäftigt, ren Vollendung leider infolge des Mangels an Geldmitteln heiterte. Im Jahre 1839 befiel ihn eine schwere Augenankheit, die ihn zwang, in sein Vaterhaus zurückzukehren. dieser Zeit, während er sein Augenlicht fast gänzlich veren hatte, konstruierte er eine Schreibmaschine für Erndete.

Inzwischen waren in Deutschland die ersten Eisenbahnen baut und die Eröffnung der Leipzig-Dresdener Bahn, insbendere die Fahrten auf den ersten Probestrecken, machten nen solchen Eindruck auf meinen Großvater, daß er belloß, sich diesem Zweige der Technik zuzuwenden. In der htigen Erkenntnis, daß zum Ingenieurberufe eine große hulung in der praktischen Arbeit unbedingt erforderlich , trat er — nach kurzer Tätigkeit bei einem Schlossermeister in Usingen — im Frühjahr 1840 als Maschinenschlosser in die Maschinenfabrik der Gute-Hoffnungshütte. Außer vielen Bergwerksmaschinen und der Ausbesserung der Rheindampfschiffe war auf dieser Hütte auch eine Lokomotive für die Taunus Eisenbahn-Gesellschaft im Bau. Nach ihrer Fertigstellung führte Heusinger die Maschine Ende 1841 selbst als Monteur nach Castel bei Mainz. Als ihm hier die Gesellschaft das Anerbieten machte, als Werkmeister in ihre Dienste zu treten, willigte Heusinger ein. Er wurde schon nach zwei Jahren, 1844, zum 2. Maschinenmeister in Frankfurt a. M. und 1846 zum 1. Maschinenmeister und Vorstand der Hauptwerkstätte in Castel ernannt. Im Dienste dieser Gesellschaft verblieb er über 12 Jahre und hat sich nach ihrem Zeugnis nicht nur als tüchtiger Beamter, sondern auch als ein vorzüglicher Techniker bewährt.

In dieser gesicherten Stellung wandte er sich der literarischen Tätigkeit zu, die er neben der praktischen bis zu seinem Tode in hervorragender Weise pflegte. Um die Erfahrungen des noch so jungen Eisenbahnwesens zu sammeln, gründete er 1845 das „Organ für Fortschritte im Eisenbahnwesen in technischer Beziehung“, das er — mit einer Unterbrechung von 1857—63 — bis zu seinem Tode, im ganzen 34 Jahre, geleitet hat. Durch die Gründung und Leitung dieser Zeitschrift hat er sich ein nicht hoch genug zu schätzendes Verdienst um die Eisenbahntechnik erworben.

Während seiner Tätigkeit bei der Taunus-Eisenbahn machte er auch seine bedeutendste Erfindung, nämlich die nach ihm benannte Lokomotivsteuerung (Heusingersche Steuerung), die seinen Namen bald in allen technischen Kreisen bekannt machte. Diese nur mit einem Exzenter ausgerüstete Steuerung hat eine sehr große Verbreitung, weit über die Grenzen seines Vaterlandes, gefunden. An dieser Stelle dürfte es angebracht sein, auf seine wesentlichsten Erfindungen überhaupt hinzuweisen. Im Jahre 1844 wurde ihm die Bauart der schmiedeeisernen Scheibenräder für Eisenbahnfahrzeuge mit Sicherung gegen das Springen patentiert. Die Abteilwagen mit einem seitlichen Gang sind auch seine Erfindung ebenso wie zweckmäßige Schlafwagen. Auch ein eiserner Oberbau

führt seinen Namen. Um seine auf die Lokomotive sich beziehenden Erfindungen besser zu zeigen, führte er 1851 auf eigene Rechnung den Bau einer mit seinen Neuerungen ausgerüsteten Lokomotive aus.

Die verhältnismäßig kleine Taunusbahn bot ihm aber keinen genügenden Wirkungskreis und so nahm er 1854 die Stelle eines Ober-Ingenieurs an der Frankfurt-Homburger Bahn an, die ihm von der Hessisch-Homburgischen Regierung angetragen wurde. Da der Bau dieser Bahn durch die Verhandlungen mit den verschiedenen Regierungen sich 5 Jahre hinauszog, so gründete er in der Zwischenzeit eine große Ziegelei und Tonwarenfabrik in Homburg v. d. H., die er aus Mangel an Mitteln leider nicht fortzuführen im Stande war. Nach Vollendung der Vorarbeiten zur Frankfurt-Homburger Bahn führte er noch die Vorarbeiten der Deister-Bahn und 1862/63 die der Südharzbahn aus.

Nachdem er im Anfang der 60er Jahre seinen Wohnsitz nach Hannover verlegt hatte, wandte er sich ganz der literarischen Tätigkeit zu. Er verstand es, 40 hervorragende Eisenbahnfachleute für die Bearbeitung des Großen Werkes „Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik“ zu gewinnen, das er unter selbständiger Bearbeitung vieler Abschnitte in fünf Bänden herausgab. Als Anerkennung für dieses wertvolle Werk erhielt er 1874 den ersten Preis des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für hervorragende Leistungen in der Eisenbahnliteratur. Zur besseren Veranschaulichung dessen, was Heusinger auf literarischem Gebiete geleistet hat, führe ich noch die wesentlichen Werke auf, die außer den erwähnten aus seiner Feder stammen:

1. Die drei ersten Bände des „Handbuchs der Ingenieurwissenschaften“. 2. Die eiserne Eisenbahn 1863. 3. Taunus-Eisenbahn-Almanach. 4. Musterkonstruktionen für Eisenbahnbetrieb (Eisenbahnbau). 5. Kalender für Eisenbahntechniker von 1874—1886. (Der letzte Jahrgang erschien 1912.) 6. Abbildungen und Beschreibungen der Lokomotiven nach besten und neuesten Konstruktionen. 7. Die Kalk-, Ziegel- und Röhrenbrennerei. 8. Der Gipsbrenner, Gipsgießer und Gipsbaumeister. 9. Die Schmiervorrichtungen u[nd] Schmiermittel der Eisenbahnwagen (preisgekrönt).

Neben dieser literarischen Tätigkeit unterhielt Heusing[er] einen regen Verkehr mit allen eisenbahntechnischen Verei[ni]gungen und wurde von vielen in- und ausländischen Eis[en]bahnvereinen zum Mitglied ernannt; auch stand er mit viel[en] einflußreichen Persönlichkeiten in Verbindung. So zäh[lte] er u. a. auch den Geheimen Baurat Dr. Ing. Ehrhardt von d[en] Rheinischen Metallwerken zu seinen Freunden. Schließlich [ist] es seiner Anregung und Bemühung mit zu verdanken, daß d[ie] Hochlegung und der Umbau des Hannoverschen Zentralbah[n]hofs nebst der Unterführung aller Straßen ausgeführt wur[de].

In seinem häuslichen Glück wurde mein Großvater du[rch] harte Schicksalsschläge heimgesucht. Nach jedesmaliger kur[zer] glücklicher Ehe mußte er vier Lebensgefährtinnen ins Gr[ab] sinken sehen. Er selbst ging nach einem arbeitsreichen, g[e]segneten Leben am 2. Februar 1886 in Hannover zur ewig[en] Ruhe ein.

Der Verein Deutscher Ingenieure setzte ihm ein bleibend[es] Denkmal seiner Werke im Deutschen Museum zu Münch[en]. Sein ältester, ihn überlebender Sohn, der Major Gottlieb He[u]singer von Waldegg, fand als Bataillons-Kommandeur [am] 30. Oktober 1914 in Flandern den Heldentod.

Kein besseres Wort vermag ich am Tage der 100. Wiederke[hr] seiner Geburt für diesen trefflichen Mann zu finden, als d[as], welches ihm bei seinem Tode das von ihm gegründete Org[an] zollte: „Seinen Freunden und Fachgenossen war Heusing[er] ein liebenswürdiger, stets hilfsbereiter Gefährte, seine gro[ße] Bescheidenheit und Uneigennützigkeit ließen ihn seine B[e]friedigung ausschließlich in der Förderung des gemein[en] Wohles durch stille unermüdliche Arbeit, nicht in herv[or]tretender, glänzender Lebensstellung suchen und find[en]. Keiner seiner zahlreichen Freunde und Bekannten wird d[es] Verstorbenen anders als in Anerkennung seiner großen V[er]dienste und in Trauer um den Verlust des stets mit Rat u[nd] Tat zur Hilfe bereiten, liebenswürdigen Freundes gedenk[en]. Er ging nach langer, getreuer Arbeit noch unermüdet z[ur] ewigen Ruhe ein.“

Zweite Lesung des Haushaltsplans 1917 für die Verwaltung der Reichseisenbahnen im Deutschen Reichstage.

Diese fand am 4. d. M. statt. Zunächst brachten die Abgeordneten Fuchs (Soz.) und Ickler (nl.) eine Reihe von Beschwerden aus Arbeiter- und Beamtenkreisen vor. Dann nahm Staatsminister Dr. von Breitenbach das Wort zu folgender Rede:

Meine Herren! Kein Gebiet des Deutschen Reiches leidet so schwer unter den Wirkungen des Kriegs, wie die Reichslande, und daher ist es mir vollkommen begreiflich, wenn der Herr Abgeordnete Fuchs hier lebhafte Beschwerden über die Beeinträchtigung des Verkehrs vortrug. Die Reichseisenbahnen liegen zum großen Teile im Operationsgebiet, und daraus ergeben sich weitgehende Einschränkungen, die am schwersten im Personenverkehr empfunden werden, aber gleichmäßig auch den Güterverkehr betreffen. Ich bedauere als Verkehrsminister diese Vorgänge, bin aber angesichts der Notwendigkeiten, die sich aus der Kriegslage ergeben, nur in geringem Maße in der Lage, hier Abhilfe zu schaffen. Daß es geschieht, soweit es sich mit den militärischen Interessen vereinen läßt, dessen kann der Herr Abgeordnete Fuchs sicher sein. Ich sehe davon ab, auf Einzelheiten einzugehen. Ich erkenne ohne weiteres an, daß der Paßzwang recht unbequem ist, aber er scheint mir unvermeidlich zu sein. Auch die Gepäckkontrollen, über die er sich beschwerte, sind unvermeidbar. Ich gebe aber zu, daß sie in einer Form durchzuführen sind, die den Reisenden keinen Anlaß zu gerade berechtigten Beschwerden gibt.

Meine Herren, die beiden Herren Vorredner haben sich eingehend mit der Beamtenfrage und mit der Arbeiterfrage sowie mit dem Einkommen beider Gruppen von Angestellten befaßt. Bezüglich der Beamten sehe ich davon ab, in eine spezielle Erörterung einzutreten. Ich glaube, das hohe Haus ist darüber ebenso einig, wie es nach meiner Meinung die Regierung und deren Vertreter sind, daß nach dem Kriege eine grundsä[tz]liche Nachprüfung der Frage, ob die jetzigen Bezüge der B[e]amten ausreichen, erforderlich ist; in welchem Umfange [für] die einzelnen Gruppen von Beamten das zutrifft, läßt si[ch] heute noch nicht voraussehen. Was das Lohneinkommen d[er] Arbeiter betrifft, so liegt diese Frage ja unter allen U[m]ständen völlig anders als die der Bezüge der Beamtenscha[ft]; das Lohneinkommen folgt viel unmittelbarer, den jeweilig[en] wirtschaftlichen Verhältnissen. Wir waren zu Beginn d[es] Krieges der Auffassung, daß das Lohneinkommen der Arbeit[er] der Reichseisenbahnen, das unter der Einwirkung einer eb[en] abflauenden Hochkonjunktur sehr bedeutend angestiegen wa[r], als ein angemessenes bezeichnet werden könne. Die Krieg[s]verhältnisse haben uns darüber belehrt, daß eine nennenswe[rte] Erhöhung des Lohneinkommens erforderlich war, um die L[e]bensverhältnisse der Arbeiterschaft einigermaßen erträgli[ch] zu gestalten. Nach meinem Empfinden ist auf diesem G[e]biete viel geschehen, und ich bedauere, daß der Herr Abgeor[d]nete Fuchs und zum Teil auch der Herr Abgeordnete Ickl[er] dies nicht anerkennen will. Es handelt sich um außerorden[t]liche Aufwendungen, teils durch Erhöhung der Grundlöh[ne], teils durch Gewährung von Teuerungszulagen. Für die do[ch] begrenzte Arbeiterzahl der Reichseisenbahnen wird für die[se] Zwecke im Jahre 1917 ein Mehr von $9^3/_{10}$ Mill. Mark geg[en]über dem letzten Friedensjahr, gleich 30 % des Gesamtlohn[s] aufgewendet werden. Im Durchschnitt entfällt auf jeden A[r]beiter ein Betrag von 420 ℳ mehr. Da die Teuerungszulag[en] nach dem Familienstande abgegriffen sind und sich gleic[h]zeitig den Teuerungsverhältnissen in den verschiedenen Ort[en] des Landes anpassen, wird gerade für diejenigen, die mit ein[er] reichen Familie ausgestattet sind und sich an einem teuer[en] Orte befinden — nach unserer Feststellung befinden sich 59

Arbeiterschaft an teueren Orten — die Höchstentschädi-
g gezahlt und ein über die 30% erheblich hinausgehendes
s aufgewendet werden. Es kann gar keinem Zweifel un-
legen, daß eine umfassende Lohnregelung — ich habe so-
auch im Gebiete der preußischen Staatseisenbahn eine
nregelung durch Aufbesserung der Grundlöhne vorge-
men, die 70 bis 80 Millionen erfordert — so hoch sie auch
möge, niemals alle befriedigt. Das ist ausgeschlossen;
wäre auch dann ausgeschlossen, wenn sie ganz gleich-
ig ausfiele. Die Verhältnisse in den einzelnen Orten sind
so verschieden, daß es unmöglich ist, das absolut Richtige
reffen. Aber die Verwaltung hat auf diesem Gebiete ge-
auch während des Krieges außerordentliche Erfahrungen
onnen, da sie sich gerade während des Krieges über die
önlichen Verhältnisse ihrer Angestellten, Beamten und
eiter auf das eingehendste und sorgfältigste dauernd in-
niert hat. Wenn dies richtig ist, will es mir doch zweifel-
erscheinen, ob der Abg. Ickler recht hat, wenn er sagte:
Verteilung dieser sehr erheblichen Aufwendungen, die für
öhung des Grundlohnes vorgesehen waren, sollten nur
Anhörung der Arbeiterschaft erfolgen. Ich glaube, die
ufriedenheit hätte sich dann noch sehr wesentlich ver-
rt. Etwas ganz anderes ist es, wenn ich eine Lohnord-
g für die Reichseisenbahnen oder für die preußischen
nbahnen aufstelle, die grundlegend alle Lohnfragen
lt, und wenn ich, bevor ich die Lohnordnung endgültig
stelle, die Arbeiterschaft höre. Das kann ich dem Abg.
er in Aussicht stellen: wenn die unmittelbar vor dem
ge eingeführte Lohnordnung, die heute gilt, nach dem
ge auf Grund der besonderen Verhältnisse, die sich ent-
elt haben, einer Nachprüfung unterzogen wird, dann soll
Arbeiterschaft gehört werden.

h bedaure außerordentlich, daß die Kriegslage uns zwingt,
Kräfte unserer gesamten Angestellten, der Beamten wie
Arbeiter, auf das äußerste zu beanspruchen. Zu unserer
ßen Genugtuung darf ich auch in diesem hohen Hause
stellen, daß der Betrieb auf den deutschen Eisenbahnen,
esondere in dem Gebiet der preußischen Staatseisenbahn,
völlig regelmäßiger geworden ist, und daß damit im Zu-
menhang die Beanspruchung des Personals, insbesondere
Fahrpersonals, des Lokomotiv- und Zugpersonals, erheb-
gemindert worden ist. Das schließt nicht aus, daß wir
rend des Krieges — und ich vermute, auch nach dem
ge angesichts der außerordentlich wirtschaftlichen An-
che, die an uns dann werden gestellt werden, — genötigt
werden, vom Personal Überstunden und auch Sonntags-
it zu verlangen. Aber auch hier wird man den beson-
n Verhältnissen an den einzelnen Arbeitsstellen Rech-
g zu tragen haben. Insbesondere besteht die Absicht,
sie ist heute bereits ausgeführt, dem Teil unserer
eiterschaft und Beamtenschaft, der eigenes Land besitzt,
estellen und später abernten will, den Urlaub zu gewäh-
der nötig ist, um diesen Zweck zu erfüllen. Ich kann
Grund der Beobachtungen, die ich in meinem weiten
eitskreis gemacht habe, feststellen, daß das Personal, Be-
e und Arbeiter, bei den Reichseisenbahnen wie bei den
ußischen Staatsbahnen, die großen Anforderungen, die an
elbe gestellt werden, willig hinnimmt, ja, daß es diese
orderungen freudig erfüllt. Im weitesten Umfange sind
die Reichseisenbahnen genötigt, die Frauen zur Arbeit
nzuziehen, und im allgemeinen kann man feststellen, daß,
rend bis zum Kriege die Auffassung bestand, die Frauen-
it könne ganz überwiegend nur Bureauarbeit sein, die
nen im Außendienst, auch im Werkstättendienst Gutes
en. Ihre Entlohnung erfolgt ganz in Übereinstimmung
dem, was der Herr Abgeordnete Fuchs beansprucht, nach
n Leistungen. Es ist mir eine ganze Reihe von Fällen
nnt, in denen arbeitskräftige und leistungsfähige Frauen
selben Lohn verdienen wie Arbeiter.

. H., zu meinem lebhaften Bedauern hat der Herr Abge-
nete Fuchs der Meinung Ausdruck gegeben und diese seine
ung zu begründen versucht, daß die Arbeiter der Reichs-
nbahnen von der Verwaltung als Staatsbürger minderen
ges angesehen würden. Gegen diese Auffassung muß ich
bestimmt Einspruch erheben. M. H., wir sind durchaus
er Lage, in dieser Richtung eine sehr sorgfältige Nach-
ung zu ertragen, und ich bin davon durchdrungen, daß,
n diese Nachprüfung erfolgt, diese Behauptung des Herrn
eordneten Fuchs sich als durchaus unzutreffend erweisen
de. Warum stellt er sie auf? In diesem Falle im Zu-
menhang mit den Erörterungen, die gelegentlich der Ver-
hiedung des Hilfsdienstgesetzes hier gepflogen worden
. Ich will auf die Frage, die damals sehr eingehend unter
aftesten Debatten erörtert wurde, nicht im einzelnen ein-
n, ich möchte aber feststellen, daß ich als preußischer
ister der öffentlichen Arbeiten und als Chef der Reichs-
eisenbahnen das, was der Reichstag in der entscheidenden
Sitzung beschlossen hat, durchaus loyal ausgeführt, ja über
das noch hinaus zugunsten der Arbeiterschaft, für deren
Interessen der Reichstag eintrat, Bestimmungen getroffen
habe.

Den Antrag Bassermann, den der Reichstag in der bezüg-
lichen Sitzung angenommen hat, den Bundesrat zu ersuchen,
bei den Einzelstaaten darauf hinzuweisen, daß die in §§ 11
und 12 des Hilfsdienstgesetzes vorgesehenen Einrichtungen
in möglichst umfassenden Maße auch auf die Staatseisenbahn-
betriebe ausgedehnt werden möchten, habe ich wörtlich er-
füllt. Es handelte sich um die Einführung oder Ausgestal-
tung der Arbeiterausschüsse, der Arbeiterausschüsse, die bei
den preußischen Staatseisenbahnen und den Reichseisen-
bahnen bereits seit mehr als einem Vierteljahrhundert be-
stehen, aber in ihren inneren Einrichtungen bezüglich ihres
Wertes vielfach bislang angezweifelt wurden. Gerade diese
Zweifel und diese ständigen Bemängelungen der Wirksam-
keit der Arbeiterausschüsse hatten mir bereits in Friedens-
zeit Anlaß gegeben, eine umfassende Revision dieser Be-
stimmungen vorzunehmen, an der ich nur durch den Krieg
verhindert wurde. Ich war daher erfreut, als durch diese
Resolution im Kriege das Ansinnen an mich gestellt wurde,
nunmehr mit diesem Plane herauszukommen. Der Beschluß
des Reichstags datiert, wenn ich nicht irre, vom November
vorigen Jahres. Anfang dieses Jahres sind die Arbeiteraus-
schüsse bei den preußischen Staatseisenbahnen und den
Reichseisenbahnen nach den neuen Bestimmungen umgebildet
worden. Ich lege ganz entschieden Wert darauf — und
das ist auch sämtlichen Behörden mitgeteilt worden —, daß
in diesen Arbeiterausschüssen die Lohnfragen nicht nur in
dem Sinne erörtert werden, daß die Vertreter der Arbeiter-
schaft Anregungen geben oder Gutachten erstatten, nein, es
soll im eigentlichen Sinne des Wortes über die Lohnfragen
verhandelt werden. Ich wünsche, daß aus diesen Verhand-
lungen etwas herauskommt, und eben um diesem Wunsche
und dieser Absicht noch schärfer Ausdruck zu geben, habe
ich eine neue Einrichtung geschaffen, die die Arbeiterschaft
schon seit Jahren gewünscht hatte, und bei den Provinzial-
behörden, hier bei den Reichseisenbahnen bei der General-
direktion in Straßburg einen Bezirksausschuß eingerichtet,
der besteht aus gewählten Vertretern der Arbeiterschaft, ge-
wählt von den Arbeiterausschüssen, die unter dem Vorsitz
des Präsidenten der Generaldirektion oder seines Vertreters
tagen und eben diese Fragen, selbstverständlich von allge-
meineren Gesichtspunkten, behandeln und durchdiskutieren
sollen. Die Arbeiterschaft hat in dieser Einrichtung auch
einen erheblichen Fortschritt erblickt.

Ich habe Kenntnis davon, daß ein großer Verband, zu
dessen Wortführer der Herr Abgeordnete Ickler sich gemacht
hat, nicht völlig einverstanden ist mit dem, was geschaffen wor-
den ist, und zwar deshalb, weil Anträgen nicht entsprochen ist,
die darauf hinausliefen, Schlichtungsausschüsse zu schaffen, die
über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiterschaft
Entscheidung treffen sollen. Die grundsätzlichen Bedenken,
die gegen die Einrichtung solcher Ausschüsse sprechen, hat
der Herr Staatssekretär des Innern bei der Behandlung des
Hilfsdienstgesetzes eingehend dargetan. Ich kann nur auf
dasjenige Bezug nehmen, was er ausführte. Sein Hauptge-
sichtspunkt war, daß diese Schlichtungsausschüsse Stellen
sind, die außerhalb der Verwaltung stehen und nicht in der
Lage sind, über die Bedürfnisse und Notwendigkeiten eines
so großen, einheitlichen, geschlossenen Betriebes, wie über
die Wirkungen ihrer Entschließungen im einzelnen Falle sich
ein richtiges Bild zu machen. Die Auffassung, daß ein Staats-
eisenbahnbetrieb oder ein Reichseisenbahnbetrieb vergleichbar
wäre mit einem industriellen Betrieb, der an einem Ort oder an
einige wenige Orte gebunden ist, ist völlig unzutreffend. Die
Außenbetriebe der deutschen Eisenbahnen arbeiten mit
vielen Tausenden von einzelnen Dienststellen. Die preußi-
schen Staatseisenbahnen haben meines Erinnerns 10 000
solcher Betriebsstellen. An allen diesen Stellen können
Meinungsdifferenzen über Lohn- und Arbeitsfragen ent-
stehen. Heute werden alle diese Fragen im letzten Ende
nach sehr sorgfältiger Durchsicht und Prüfung an einer
Stelle, von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, einheit-
lich für das ganze große Gebiet entschieden. Die einzelnen
Dienststellen sind zu vergleichen den Speichen eines Rades;
weicht eine Speiche dem Druck, dann bricht das Rad zusam-
men. Ich bitte, mich auf diesen Vergleich nicht festzunageln,
aber in vieler Beziehung trifft er zu. Es wäre eine unge-
heuerliche Vorstellung, wenn ein Schlichtungsausschuß im
Westen Preußens oder ein Schlichtungsausschuß in den
Reichslanden über Lohn- und Arbeitsbedingungen eine Ent-
schließung faßte, einen Spruch fällte, dessen Wirkungen sich,
wie es gar nicht anders denkbar ist, im Bereich der Staats-
oder Reichseisenbahnen von der einen Seite Deutschlands bis

zur anderen Seite Deutschlands fortpflanzen. Denn dann könnte es sich leicht ereignen, daß, was vielleicht für den Westen zutreffend entschieden ist, für den Osten oder für die Mitte absolut nicht mehr paßt.

Es sind rein sachliche Erwägungen, die mich veranlaßt haben, als das bedeutsame Gesetz in Vorbereitung war, auf die lebhaften Bedenken hinzuweisen, die gegen die Einführung von Schlichtungsausschüssen für den Reichseisenbahnbetrieb, wie für den Staatseisenbahnbetrieb sprechen. Der Herr Abg. Fuchs meinte, mein Geist hätte genügt, diese Anregung zu Fall zu bringen. So kühn bin ich nicht, ich bin vielmehr der Auffassung, die ruhige, die sachliche Beurteilung des Reichstags hat genügt, um die Bestimmung nicht anzunehmen. Ich gebe meiner inneren Überzeugung vollen Ausdruck, daß ich die Einführung dieser Bestimmung für ein Unglück angesehen haben würde.

Der Herr Abg. Ickler hat sich dann in anerkennender Weise über die Organisation geäußert, die die Staats- und Reichseisenbahnverwaltung für die Nahrungsmittelverteilung an ihre Bediensteten eingerichtet hat. Ja, m. H., ich bedaure außerordentlich, daß auf diesem Gebiete nicht noch mehr geschehen kann, aber angesichts der Rationierung der Lebensmittel kann es ja immer nur in begrenztem Umfange geschehen. Was auch immer hier tatsächlich geschehen ist und noch geschehen wird, so kann es sich dabei immer nur um eine Nachhilfe handeln. Aber ich bin mit dem Herrn Abg. Ickler durchaus der Meinung, daß es von höchstem Werte ist, wenn unsere Arbeiterschaft und unsere Beamtenschaft, die es nicht leicht hat — ein großer Teil unserer Beamtenschaft hat ein erheblich geringeres Einkommen als die Arbeiterschaft —, wenn beide Gruppen von Bediensteten erkennen, daß die Verwaltung, die für sie sorgt und sich um sie sorgt, gerade auf diesem schwierigsten Gebiete auch alles tut, was sie nur irgend tun kann.

Die Rede wurde beifällig aufgenommen.

Hierauf nahm der Abgeordnete Schirmer (Zentr.) das Wort, um insbesondere zu beklagen, daß das Eisenbahnpersonal nicht der Gewerbeordnung unterstehe, daß ein Staatsarbeiterrecht nicht vorhanden sei, und daß auch die Wohltat der neu geschaffenen Schlichtungsstellen dem Eisenbahnpersonal nicht zuteil würde. Der Abgeordnete Warmuth (D. Fraktion) brachte allerhand Schwierigkeiten im Personenverkehr der Eisenbahnen zur Sprache und ging dann auf eine Erfindung ein, die der Ingenieur Kunert in Breslau gemacht habe, durch die außerordentlich an Kohle gespart, die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven erhöht und die Entwicklung von Kesselstein verhindert werde. Die Eisenbahnverwaltung habe sich diesem Apparat gegenüber bisher ablehnend verhalten. Dieser Beschwerde schloß sich der Abgeordnete Gothein (Fortschr. Volksp.) an. Der Abgeordnete Haegy (Els.) erkannte die Leistungen des Reichseisenbahnpersonals, das zum Teil unter dem Feuer der feindlichen Kanonen arbeiten mußte, lebhaft an und brachte noch einige Wünsche aus diesen Kreisen vor.

Hieran schloß sich eine weitere Rede des Staatsministers Dr. v. Breitenbach, in der er zunächst für die den Leistungen der Reichseisenbahnen gezollte Anerkennung dankte, auch er habe den Eindruck, daß diese Verwaltung unter den schwierigen Verhältnissen, die der Krieg mit sich gebracht hat, Großes geleistet habe bis zum heutigen Tage und sicher bis zum Schlusse des Krieges und noch darüber hinaus nicht erlahmen werde.

Sodann erklärte er bezüglich der Beamtengehälter, nicht schon jetzt Stellung nehmen zu können. Für die Werkführer und Wagenaufseher werde eine andere Gehaltsregelung, vielleicht auch eine Organisationsänderung erfolgen müssen. Dann fuhr er fort: „Dem Herrn Abg. Dr. Haegy gegenüber darf ich feststellen, daß die Einkommensverhältnisse der Arbeiterschaft wie auch der Beamtenschaft von Beginn des Krieges an sehr sorgfältig geprüft und verfolgt worden sind, daß bereits wenige Monate nach Beginn des Krieges mit den ersten Teuerungszulagen vorgegangen worden ist, und daß dieses Vorgehen sich ständig, mindestens fünf- bis sechsmal wiederholt hat, bis wir zu Beginn des Jahres zu einer umfassenden Regelung kamen, bei der Arbeiterschaft durch eine Erhöhung der Grundlöhne, bei der Beamtenschaft durch eine sehr nennenswerte Erhöhung der Kriegsteuerungszulagen.

Der Herr Abg. Warmuth und der Herr Abg. Gothein haben sich mit großer Wärme eingesetzt für eine rein technische Frage, für die Einführung eines Wasserumlaufapparats, den Herr Kunert in Breslau erfunden hat. Ich kann nur meinem Bedauern Ausdruck geben, daß die Herren es nicht für angezeigt erachtet haben, mir vorgängig von dieser ihrer Absicht Kenntnis zu geben; denn es handelt sich um wirkliche Intimitäten der Technik, die hier wohl von einem oder zwei Herren vorgetragen werden können, die aber, glaube ich, von der ganz überwiegenden Mehrzahl überhaupt nicht aufgenommen werden können. Es scheint mir doch in hohem Maße gefährlich, eine solche Frage mit solcher Wärme und mit s scharfen Angriffen gegen den Vertreter der Reichseisenbah leitung hier geltend zu machen. Denn das stelle ich fest die Frage ist durchaus strittig und nicht geklärt. Sie ist i dem ersten technischen Organ, was die deutschen Eisenbahne auf dem Gebiete des Lokomotivenbaues besitzen, dem deu schen Lokomotivausschuß, in dem die hervorragendsten Ma schinentechniker sitzen, geprüft und noch nicht reif befunde worden. Es sind Versuche angestellt worden. Es sind ein Reihe von Lokomotiven mit dieser Einrichtung ausgestatte die bei Ausbruch des Krieges, wie vorauszusehen, in all Winde gegangen sind. Es liegen auch bis in die neuest Zeit abfällige Berichte vor von solchen Eisenbahndirektione die noch einige dieser Lokomotiven in Betrieb haben. Ic verurteile die Einrichtung nicht. Ich will nur damit gelten machen, daß diese Frage durchaus umstritten und gar nich so zweifellos ist, wie sie uns hier vor Augen geführt worde ist; im Gegenteil. Trotzdem lehne ich es nicht ab, die An gelegenheit weiter zu prüfen, und in diesem Sinne ist vo der heutigen Sitzung und ohne Kenntnis, was heute sich hie vollziehen würde, ein Auftrag erteilt.

Ich bedauere außerordentlich, daß in diesem Zusammen hange mein erster Techniker auf dem Gebiete des Maschinen wesens unter Namensnennung, Exzellenz Wichert, ange griffen worden ist und ihm vorgeworfen wurde, daß e einen haltlosen Einwand gemacht habe. Ich glaube, da wird in den Kreisen seiner Fachgenossen einen schlechte Eindruck machen. Eins aber nehe ich für die Reichseisen bahnen und die preußischen Staatsbahnen voll in Anspruch auf dem Gebiete des Lokomotivenbaues sind sie führend ge wesen. Meine Herren, wenn Sie in der Lage wären, zu ver folgen, was sich auf dem Gebiete des Lokomotivenbaues im Laufe der letzten zehn Jahre vollzogen hat, dann würde Sie ein anderes Urteil fällen. Die Einführung der Heiß dampfmaschine, die die preußischen Staatseisenbahnen un Reichseisenbahnen in einer Fülle besitzen, wie keine Ver waltung der Welt, hat die ungeheuren wirtschaftlichen Er folge und zum Teil auch unsere Kriegserfolge herbeigeführ Ich habe mich mit einer gewissen Wärme ausgesprochen Sie werden es verstehen, wenn aus einem Spezialgebiet de Technik heraus der Minister unvorbereitet vor eine Frag gestellt wird, die doch höchst zweifelhaft ist.

Es sind noch weitere Beschwerden vorgebracht, die ich i ihrer Bedeutung zu würdigen weiß, insbesondere ein lebha tes Unbehagen über den Verkehr in den Personen- un Schnellzügen. Wir haben uns zu Einschränkungen verstehe müssen, Einschränkungen, die nicht so weitgehend sind wi in den feindlichen Staaten, die aber immerhin doch von de reisenden Publikum als sehr unbequem empfunden werde Ich halte es durchaus für richtig, was gesagt worden ist, da das Reisen heute eine schwere Last ist, daß keiner reise wird, der nicht reisen muß. Für die Verwaltung ist es an gesichts der Überfüllung der Züge eine außerordentlich Schwierigkeit, Ordnung in den Zügen zu halten, zumal il Aufsichtspersonal vermindert ist und zumal das fahrend Publikum — das möchte ich doch auch hervorheben —, d Fahrgäste selbst in vielen Fällen Partei nehmen, wenn sie Unregelmäßigkeiten herausstellen, gegen die Aufsichtsorgan Das haben wir leider bei einer großen Anzahl von Beschwe den bis in die neueste Zeit empfinden müssen.

Ein ganz zweifelloser Mißstand ist es, daß der Schla wagenverkehr dadurch erheblich behindert wird, daß ei Verkauf von Schlafwagenkarten von den Hotelportiers, d sie aufkaufen, stattgefunden hat. Diesem Mißstand habe ic dadurch zu begegnen versucht, daß vor einiger Zeit ang ordnet worden ist, die Schlafwagenkarten nur mit den Fah karten zusammen zu verkaufen. Das gilt freilich nicht fi diejenigen, die genötig sind, Schlafwagenplätze telegr phisch zu bestellen, wie es vielfach bei dem Verkehr vo entfernten Orten, insbesondere von der Front, der Fall ist.

Noch einmal möchte ich zurückkommen auf die Gestaltun der Teuerungszulagen, wie wir sie der Arbeiterschaft g währen. Wir unterscheiden zwischen großen, größere kleinen Orten und ländlichen Gebieten. Dem Herrn Vorredn kann ich nicht beipflichten, daß ein vollständiger Ausglei in den Kosten der Lebenshaltung stattgefunden hat. D Lebensverhältnisse und die Kosten der Lebenshaltung sin heute noch, so erheblich sie an sich sind, verschieden; ic gebe aber ohne weiteres zu, daß in dieser Frage nicht schem tisch verfahren werden darf, daß vielmehr auch im Einze falle nachgeprüft werden muß, ob nicht ein ländlicher O unter besonderen Teuerungsverhältnissen leidet."

Der Etat der Reichseisenbahnverwaltung wurde hiera bewilligt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Überweisung unfallverletzter Eisenbahnbediensteter an Lehrwerkstuben für Kriegsbeschädigte.** In einem an den Hauptausschuß der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen gerichteten, auch den Eisenbahndirektionen und dem Eisenbahn-Zentralamt mitgeteilten Erlasse vom 1. d. M. weist der preußische Eisenbahnminister darauf hin, daß die von der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn in Breslau, Jena und Frankfurt (Main) eingerichteten Lehrwerkstuben sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens so bewährten, daß sie in Ärztekreisen und bei den zuständigen Stellen der Heeresverwaltung Anerkennung gefunden haben. Ihre vortrefflichen Einrichtungen haben die besten Erfolge bei der Ertüchtigung kriegsbeschädigter Eisenbahnbediensteter und kriegsbeschädigter Söhne von Eisenbahnbediensteten gezeitigt. Sie versprechen auch für die Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit der durch Unfälle verletzten Eisenbahnbediensteten erhebliche Vorteile. Der Minister hält es deshalb für angezeigt, auch den unfallverletzten Beamten und Arbeitern die Einrichtungen der Lehrwerkstuben zugute kommen zu lassen, und bestimmt, daß solche Verletzte in geeigneten Fällen den Lehrwerkstuben für Kriegsbeschädigte in Breslau, Jena und Frankfurt (Main) zur Gewöhnung an den Gebrauch von Ersatzgliedern bei der Ausübung handwerksmäßiger Tätigkeit auf Kosten der Eisenbahnverwaltung überwiesen werden. Über die im Ersatzgliederbau gemachten Erfahrungen werden von der Prüfstelle Veröffentlichungen (Merkblätter) herausgegeben, die durch den Verein Deutscher Ingenieure in Berlin NW. 7, Sommerstraße 4 a, zu beziehen sind. Wegen ihrer Wichtigkeit für die Behandlung der Unfallverletzten sind die Merkblätter von dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt für alle Eisenbahndirektionen gemeinsam zu beschaffen und diesen zu überweisen. Die Bahn- und Bahnkassenärzte sind auf diese Veröffentlichungen aufmerksam zu machen.

— **Viehversicherungskasse der oldenburgischen Staatsbahnen.** Der Umstand, daß eine große Zahl von Unterstützungsanträgen der Eisenbahnbediensteten mit Schäden begründet wurden, die durch Absterben von Kleinvieh verursacht worden waren, hat die oldenburgische Eisenbahndirektion veranlaßt, eine Viehversicherungskasse für die Beamten und Arbeiter der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung ins Leben zu rufen. Die Kasse ist am 1. April d. J. in Wirksamkeit getreten. Sie bietet den Besitzern von Kleinvieh Gelegenheit, gegen Leistung möglichst niedriger Beiträge ihre Tiere gegen Schadenfälle infolge Absterbens zu versichern. Aufgenommen werden Schweine, Schafe und Ziegen, die mindestens acht Wochen alt sind. Die Versicherungsgebühr beträgt für jedes versicherte Schwein 50 Pf. und für ein Schaf oder eine Ziege 40 Pf. vierteljährlich. Mehr als 4 Tiere können von einem Mitgliede gleichzeitig nicht versichert werden. Fehlbeträge der Kasse werden gegebenenfalls durch Zuschläge zu den Beiträgen gedeckt. Für die Wertberechnung bei Entschädigungen sind bestimmte Grundsätze festgelegt. Zur Entgegennahme der Anmeldungen, Ausfertigung der Mitgliedscheine, Aufstellung der Beitragslisten usw. sind für die einzelnen Bezirke die Bahnmeister als Bezirksvorsteher bestimmt worden. Die gesamte Geschäftsführung wird durch die verschiedenen Dienststellen besorgt. Zu den Kosten der Kasse leistet die Verwaltung einen jährlichen Zuschuß. Die neue Einrichtung wird allgemein dankbar begrüßt und schon jetzt lebhaft in Anspruch genommen.

— **Zugzusammenstoß auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Am 8. d. M., nachmittags gegen 5½ Uhr fuhr ein Zug, der von der Station Schönhauser Tor kam, vor dem Bahnhof Alexanderplatz auf einen dort haltenden Zug auf. Der Zusammenstoß war sehr heftig.

Die Direktion der Hochbahngesellschaft erläßt über den Unfall in den Tageszeitungen vom 9. d. M. folgende Mitteilung: Gestern abend gegen ¾6 Uhr ereignete sich auf der Untergrundbahn kurz vor der Einfahrt zum Bahnhof Alexanderplatz ein Betriebsunfall, bei dem bedauerlicherweise auch Fahrgäste zu Schaden gekommen sind. Ein vom Nordring kommender Zug war kurz vor der Einfahrt zum Bahnhof Alexanderplatz schadhaft geworden und zum Halten gekommen. Die beiden nachfolgenden Züge rückten vorschriftsmäßig auf, der Führer des folgenden vierten Zuges, der aber entgegen der Vorschrift die Geschwindigkeit nicht genügend vermindert hatte, fuhr auf den letzten Zug auf, wodurch einige Wagen erheblich beschädigt wurden. Hierbei wurden etwa 20 Personen hauptsächlich durch Glassplitter leicht verletzt; außerdem erlitt eine Frau schwerere Schnittwunden am Kopf, eine andere zog sich beim Herausspringen aus dem Wagen eine Fußverletzung zu; beide wurden in ein Krankenhaus geschafft. Die übrigen leicht Verletzten wurden auf dem Bahnhof selbst verbunden und konnten sich ohne fremde Hilfe entfernen. Der Betrieb wurde auf der ganzen Strecke Spittelmarkt-Nordring unterbrochen, auf der Teilstrecke Spittelmarkt-Alexanderplatz konnte er um 7.40 Uhr wieder aufgenommen werden.

Der Betrieb auf der Untergrundbahnstrecke ist am Tage nach dem Unfall früh wieder in vollem Umfang aufgenommen. Die Untersuchung ist in vollem Gange. Über die Ursachen des Unfalles sind in den Tageszeitungen vielfach irrige Mitteilungen verbreitet. Wir werden hierüber in nächster Nummer aus zuverlässigster Quelle an leitender Stelle berichten.

— **Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Zum 1. Mai ist auch in diesem Jahre kein neues Fahrscheinverzeichnis, sondern nur ein Berichtigungsblatt IV zum Verzeichnis vom 1. Mai 1914 ausgegeben worden. Die wichtigsten Änderungen sind die Einstellung des Verkehrs auf zusammengestellte Fahrscheinhefte mit der Schweiz, über die schon in Nr. 34 dieser Zeitung (S. 286) berichtet ist, und die Einschränkung dieses Verkehrs mit Schweden. Beide Maßnahmen sind nur für die Dauer des Krieges berechnet, sie sind auf die Einführung von Tariferhöhungen in diesen beiden Ländern zurückzuführen, deren Durchführung im Vereinsreiseverkehr während des Krieges untunlich war.

Für den Verkehr mit Schweden stehen künftig nur noch 17 Fahrscheine zur Verfügung, allerdings für die wichtigsten Strecken, nämlich von Malmö und Trälleborg nach Göteborg und nach Stockholm und von Göteborg nach Kornsjö, Charlottenberg gr. und Stockholm; jedoch werden auch diese Scheine innerhalb Schwedens, Norwegens und Dänemarks nicht verkauft, ferner sind sie nur in der Richtung von Deutschland, also im allgemeinen nur in Heften für einfache Fahrt, verwendbar. Eine ähnliche Einschränkung des Verkehrs mit Norwegen steht bevor.

— **Eildampferverkehr.** Den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin sind amtlicherseits Fahrpläne des Eildampferverkehrs Magdeburg-Berlin-Königsberg mit Anschluß nach Tilsit und Kowno sowie Magdeburg-Berlin-Danzig zugegangen. Sie liegen einschließlich Benennung derjenigen Firmen, denen die Annahme von Privatgütern nach Maßgabe des vorhandenen Laderaums übertragen worden ist, im Verkehrsbureau der Korporation der Kaufmannschaft aus.

— **Personalnachrichten.** Dem bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Eisenbahnverkehrsinspektor Fischer in Mülhausen (Els.) ist aus Anlaß der Vollendung einer 50jährigen Dienstzeit der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen worden.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungsrat Paetzolt in Posen, für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Schönborn in Frankfurt (Oder) und Wiskott in Magdeburg und für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Oberbörsch in Essen sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Erwin Rosenthal in Ratibor und Oberbeck in Essen. — Der Regierungs- und Baurat Römer, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Crefeld, ist gestorben.

Österreich.

— **Kündigung des Art. 13 des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen.** Nach Ziffer 1 und 6 des genannten Artikels werden bei Leitung von Gütern über einen Hilfsweg die für den unterbrochenen Weg gültigen Frachten nicht nur für die bei Eintritt der Verkehrsstörung bereits übernommenen, sondern auch für die innerhalb sieben Tagen nach diesem Zeitpunkt aufgegebenen Güter aufrechterhalten.

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen haben diese Bestimmungen zum 1. August 1917 gekündigt, weil die Aufrechterhaltung der darin den Verfrachtern zugestandenen Vergünstigung mit den geldlichen Interessen der österreichischen Staatsbahnen nicht mehr vereinbar erschien, nachdem die

durch den Krieg hervorgerufenen Veränderungen in den Betriebsverhältnissen der Eisenbahnen häufigere Umleitungen nötig machen. Für den Bereich der k. k. priv. Südbahngesellschaft ist der Art. 13 schon seit 1. Mai 1914 außer Kraft getreten. Für den übrigen Vereinsbereich bleiben die genannten Bestimmungen jedoch unverändert in Kraft.

— **Zum Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau** äußerte sich die Wiener „Zeit" kürzlich wie folgt: Die Großschiffahrtstraße, zu der jetzt der erste Grundstein gelegt worden ist, kann nur dann entstehen, wenn die Fortführung des Werkes über Passau hinaus gesichert ist. Das kann nur dadurch geschehen, daß die am Donauverkehr interessierten Uferstaaten, in erster Linie Österreich-Ungarn, den Ausbau der Donau auf ihrem Hoheitsgebiet in unmittelbarem Anschluß an die Grenze des Deutschen Reiches weiterzuführen bereit sind, und zwar unter denselben technischen Voraussetzungen und unter Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel. Des ferneren wäre dann der Teil des Flußlaufes der Donau in das Gesamtprojekt einzugliedern, der das Gebiet jener Länder berührt, mit denen die Mittelmächte derzeit im Kriege stehen oder deren Gebiet sie besetzt halten. Die daraus entstehenden komplizierten Fragen können mithin begreiflicherweise nur im Zusammenhang mit dem Ausgang des Krieges und den dann zu formulierenden Friedensverträgen endgültig gelöst werden. Dies um so mehr, als auch die völkerrechtliche zwischenstaatliche Grundlage nicht so leicht zu lösen sein wird. Die Geschichte der europäischen Donaukommission, der Uferstaatenkommission, der gemischten Kommission auf Grund des Artikels 55 des Berliner Vertrages, zeigt den chaotischen Rechtszustand, der vor dem Kriege hinsichtlich des Donauverkehrs bestanden hat.

Was hat Österreich von dem projektierten Kanal zu erwarten? Nur Vorteile. Der große Durchzugsverkehr, der von Rotterdam und Amsterdam über unser Gebiet gehen dürfte, wird auch unser wirtschaftliches Leben befruchten. Gewiß können daraus durch das Entstehen verschiedener Konkurrenzbestrebungen für einzelne Industrie- und Handelszweige auch Schädigungen erwachsen. Aber Österreich wird es vollkommen in der Hand haben, sie durch freundschaftliche Vereinbarungen mit unseren Bundesgenossen aus der Welt zu schaffen. Das Mittel hierzu dürften Abgaben für gewisse Durchzugsgüter bilden. Werden doch beispielsweise bei Grein mit außerordentlich großen Kosten verknüpfte Sprengungs- und Regulierungsarbeiten unternommen werden müssen, um den vorgesehenen Schiffen von 1200 t — derzeit können dort nur solche von 600 t fahren — die Passage zu ermöglichen. Diese Stelle ist gleichsam als ein zweites Eisernes Tor anzusehen und rechtfertigt spezialisierte Kanalabgaben.

— **Die Kohlentarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Wie nach einer Mitteilung des „Eisenbahnblatt" in den Kreisen der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft verlautet, ist der Regierung eine Eingabe zugegangen, die mit Rücksicht auf die neueste Gestaltung der Förderung hervorhebt, daß die Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wesentlich niedriger als die der Staatsbahnen sind. Es gehe nicht an, diese offenbar im Interesse der Kohlenwerke geschaffenen Abweichungen aufrecht zu halten. Ein Vergleich der Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Bahn und der Staatsbahnen in einigen Relationen gibt nun das Bild, daß der Braunkohlentarif für die Wagenladung zu 10 t in den Entfernungen von 13—52 km auf der Aussig-Teplitzer Bahn rund 2—15 K. niedriger ist als der der Staatsbahnen. Schon aus dem vorstehenden Vergleiche geht hervor, daß die Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Bahn wesentlich niedriger als die der Staatsbahnen sind. Diese Abweichungen sind darauf zurückzuführen, daß in der Konzessionsurkunde der Unternehmung bei der Tarifbildung gewisse Grenzen gesetzt sind, Grenzen, innerhalb deren sich eben auch die jetzt geltenden Tarife halten mußten. Das erklärt es denn auch, daß die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn für diese, dem Interesse der Unternehmung abträglichen Abweichungen nicht verantwortlich gemacht werden kann. Im übrigen verweist man darauf, daß jene Tarifunterschiede den Staatsbahnen selbst keineswegs Vorteil bringen, da die letzteren, um von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nicht unterboten zu werden, schließlich vielfach deren niedrigere Braunkohlentarifsätze wieder selbst übernehmen müssen. Wie die Verwaltung der Unternehmung an diesen Tarifabweichungen aus den angegebenen, mit den Konzessionsbedingungen zusammenhängenden Gründen nichts ändern konnte, ist es anderseits anzunehmen, daß die Regierung diese Abweichungen und deren für die Staatsbahnen schadenbringende Wirkung erkannt hat, indem sie in der Verordnung über die Frachtsteuer die Möglichkeit vorgesehen hat, die Privatbahnen notwendigenfalls auch zum Überschreiten der Konzessions-Höchsttarife zu ermächtigen (§ 15 der kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar d. J. über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr).

— **Das westgalizische Rohölgebiet.** Dadurch, daß die Petroleumeinfuhr der Mittelmächte derzeit ganz unterbunden ist und daß die Monarchie dazu beitragen muß, die verbündeten Reiche und die besetzten Gebiete mit Petroleum zu versorgen, ergibt sich eine Petroleumknappheit, deren Behebung sich auch das westgalizische Revier sehr angelegen sein läßt. Allerdings vollzieht sich die Arbeit in den Gruben ebenso wie die Errichtung neuer Schächte und die Vertiefung der vorhandenen Förderschächte unter erschwerten Bedingungen, unter denen besonders Mangel an Arbeitern, an fachlich geeigneten Kräften und Kohlenmangel hervorzuheben wären. Trotzdem beträgt die Förderung durchschnittlich 6000 t monatlich; sie könnte in außerordentlichem Maße erhöht werden, da man dank dem vorhandenen Bodenreichtum nach fachmännischen Berechnungen im Gebiete von Krosnienko 5000 Schächte errichten könnte. In der Gegend von Krosno befinden sich Raffinerien, und zwar in Jaslo, Jedlicz, Maryampol und Bialobrzeg, von denen zwei größere zwei nur geringere Beschädigungen infolge der hier seinerzeit durchgeführten Kämpfe erlitten haben. Die Raffinerie von Bialobrzeg (Krosno), die älteste des Landes, erzeugt gegenwärtig Benzin, Petroleum, Automobil- und Schmieröle, Paraffin, Kerzen und Asphalt. Die Schächte in Winnica stellen Erdgas her; von hier aus wird eine Erdgasleitung über Jaslo nach Krosno führen, an deren Legung gegenwärtig gearbeitet wird. Neue Raffinerien werden in Sekowa, Lubatow und Bialobrzeg errichtet. Die Gruben des westgalizischen Petroleumreviers stehen im Eigentum deutschen, französischen und polnischen Kapitals.

— **Lagerhaus der Stadt Wien.** Im Stadtrat wurde kürzlich der Geschäftsbericht des Lagerhauses der Stadt Wien für das Geschäftsjahr 1915/16 genehmigt. Das zweite Geschäftsjahr der Kriegszeit erhöhte die Anforderungen, die an das Lagerhaus gestellt wurden, noch mehr. Das Geschäft nahm einen gewaltigen Umfang an. Der gesamte Umsatz betrug 80 185 Wagenladungen (um 54 480 Wagenladungen oder 212 % mehr als 1913), der durchschnittliche Tagesumsatz 271 Wagenladungen (um 185 Wagenladungen oder 215 % mehr als 1913). Der höchste Lagerstand belief sich auf 8044 Wagenladungen, der höchste Tagesumsatz auf 911 Wagenladungen. Der höchste Versicherungswert des Warenlagers betrug 90 480 756 K., der Geldumsatz 473 363 978 K. (um 434 685 715 K. oder 1123 % mehr als 1913). Am 29. April wurde das neue Kühllagerhaus der Stadt Wien eröffnet. Daß die Erbauung des Kühllagerhauses einem Bedürfnis entsprach, zeigte sich gleich nach der Eröffnung in der starken Benutzung. Bis Ende Juni wurden 3 402 170 kg Waren eingelagert und 713 254 kg ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 30. Juni 2 688 916 kg im Versicherungswert von 11 287 900 K. Auch weiterhin entwickelte sich der Betrieb überaus günstig, so daß das Kühllagerhaus Mitte Oktober 1916 voll belegt war und Waren im Versicherungswert von 35 Millionen Kronen enthielt. Am 16. Mai wurde das von der Gemeinde angekaufte Lagerhaus Zwischenbrücken, früher S. & W. Hoffmann, in den Betrieb des Lagerhauses der Stadt Wien übernommen. Durch die Angliederung dieses Lagerhauses wird der Gesamtfassungsraum der der Gemeinde zur Verfügung stehenden Lagerhäuser auf 10 000 Wagenladungen erhöht. Es ist dies beinahe der halbe Jahresbedarf der Stadt Wien an Getreide.

— **Personalnachrichten.** Der langjährige Staatsbahndirektor in Pilsen Hofrat Franz Strzizek ist nach 44 jähriger Dienstzeit auf eigenes Ansuchen in den Ruhestand getreten. Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in ihm einen ausgezeichneten Beamten von hervorragenden Eigenschaften und vorbildlicher Pflichttreue, der sich insbesondere im Kriege hohe Verdienste erworben hat.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Lokomotiven für die französische Südbahn.** Die französische Südbahn, die vor einigen Jahren den Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom von 12 000 V und 16⅔ Per, abgesehen von einigen Zweigstrecken, auch auf den rd 45 bezw 55 km langen Teilstrecken Perpignan-Villefranche und Montréjeau-Pau ihrer Hauptlinie eingeführt hat, beabsichtigt nach Kriegsschluß die Elektrisierung dieser zweiten Strecke einerseits bis Toulouse und anderseits bis Bayonne auszudehnen. Sie hat zu diesem Zwecke der Westinghouse-Gesellschaft acht neue Lokomotiven Bauart 2-C-2 in Auftrag gegeben, deren Hauptdaten nach „El. Ry Journ." die folgenden sind. Während die erste Westinghouse-Lokomotive der Süd-

ahn mit zwei hochgelegenen 600 PS-Motoren ausgerüstet war, die mittels Dreieck- und Zahnradantrieb auf die Achsen rbeiteten, erhalten die neuen Lokomotiven je drei Doppelnotoren von 2 × 300 PS bei 312 V und 790 Uml/min, die in er bekannten Weise mittels Zahnrädern auf eine mit den Triebrädern elastisch gekuppelte Hohlwelle arbeiten. Sie werden eine Dauerleistung von 1500 PS und eine Stundenleistung von 1800 PS entwickeln, wobei die höchste Geschwinigkeit auf 100 km/h angesetzt ist. Jede Lokomotive wird mstande sein, auf 5‰ Steigung ein Zuggewicht (einschl. Lokomotive) von 300 t mit 85 km, auf 16 ‰ Steigung einen ug von 200 t mit 60 km, und auf 32 ‰ Steigung einen Zug on 160 t mit 50 km/h Geschwindigkeit zu ziehen. Die Länge er Lokomotiven über Puffer beträgt 15,16 m; ihr Gewicht rird nicht angegeben. („Schweiz. Bauztg.").

— **Verschüttung eines Zuges der Rhätischen Bahn bei Davos urch eine Lawine.** Zu diesem bereits gemeldeten Unglück rird uns noch geschrieben: Die seit etwa 2 Wochen stattfindenen Lawinenstürze in den Schweizer Alpen haben am 29. April u einer folgenschweren Katastrophe geführt: Der um 5.08 bends von Landquart-Klosters in Davos-Platz eintreffende ug der Rhätischen Bahn wurde 5 Minuten unterhalb der tation Davos-Wolfgang von einer gewaltigen Lawine, die eim Höhwald ob dem Davoser See von einer sehr steilen Wand der Alp Drusatcha am Hörnli abstürzte, gepackt, mitten useinandergerissen und zum Teil verschüttet. Der Zug betand aus der Lokomotive, einem Personenwagen II. und III., wei Personenwagen III. Klasse und einem Geäckwagen. Davon wurden die beiden hinteren Wagen twa 50 m weit aus dem Gleis herausgeschleudert. rährend die Schneemassen die beiden Vorderwagen teilweise) bis 15 m tief begruben. Infolge des Zusammenstoßes kam ie Lawine anscheinend zum Stehen und fuhr nicht mehr reit über die Bahnlinie hinaus. Die Fahrgäste, namentlich ie Insassen der hinteren Wagen, konnten zum Teil unveretzt aus dem Zuge springen oder aus den umgeworfenen Vagen steigen. Immerhin ist eine ganze Reihe tödlich verunglückt. Bei der Niederschrift dieses Berichtes waren bereits 9 Leichen, darunter 3 Frauen und der Zugführer georgen. In den völlig verschütteten vorderen Wagen wird och eine beschränkte Anzahl Verunglückter vermutet, eben) in der zwischen den beiden Zughälften liegenden Hauptasse der Lawine, die mehrere aus dem Zug gesprungene eisende bedeckt zu haben scheint. Die genaue Feststellung rird dadurch erschwert, daß zahlreiche Reisende der hinteren Vagen die Unglücksstätte ohne Kontrolle verlassen haben. ie bei dem toten Zugführer gefundene Zugkontrolle zeigt, aß der Zug von 49 Personen besetzt war. Lokomotivführer nd Heizer sind gerettet. An der Bergung der noch Verhütteten wird fieberhaft gearbeitet. Sturmläuten brachte enige Minuten nach Eintritt des Unglücks in Davos Hilfe ı Gang. Die Feuerwehren von Davos-Platz und -Dorf, der ettungstrupp des Schweizerischen Alpenklubs, mehrere undert in Davos internierte deutsche Soldaten und zahlreiche ndere Hilfsmannschaften wurden in Rettungszügen an den rt des Unglücks geführt, so daß gegen 11 Uhr abends nahezu 00 Mann mit der Ausgrabung beschäftigt waren, denen sich egen Mitternacht zu Ablösungszwecken noch 250 Mann aus dem ngadin herbeigerufener schweizerischer Grenzschutztruppen tgesellten. Da die Linie über Filisur offen ist, ist Davos cht vom Verkehr abgeschnitten. Bemerkenswert ist, daß ı letzten Frühjahr eine weniger mächtige Lawine an genau erselben Stelle niederging, was damals eine wesentliche Verpätung des gleichen Abendzuges zur Folge hatte F. R.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Die Generaldirektion der S. B. B. hat beim Verwaltungsrat beantragt, für die Erstellung eines zweiten Gleises Dailes-Lpondes einen Kredit von 3 200 000 Fr. zu gewähren. Die starke Vermehrung des Verkehrs auf der Strecke läßt den Ausbau auf Doppelspur nötig erscheinen. — Die Befürchtung, daß die im vorigen Jahr vorgenommene Erhöhung der Fahrpreise um 10 % die Entnahme von Generalabonnements ungünstig beeinflussen würde, hat sich, wie die Generaldirektion der S. B. B. im Geschäftsbericht für 1916 hervorhebt, als grundlos erwiesen. Im Vergleich mit 1915 ergab der Verkehr mit Generalabonnements folgende Ziffern:

	Kartenzahl 1916	Kartenzahl 1915
Kurzfristige Karten . . .	12 521	11 078
Langfristige Karten . . .	25 174	20 217
Zusammen . . .	37 695	31 295

	Einnahmen 1916 Fr.	Einnahmen 1915 Fr.
Kurzfristige Karten . . .	985 817	806 859
Langfristige Karten . . .	6 275 832	4 898 357
Zusammen . . .	7 261 649	5 705 216

Es war also gegenüber 1915 eine Zunahme der Kartenzahl um 6400, eine Vermehrung der Einnahmen um 1 556 433 Fr. zu verzeichnen, von denen 1 156 971 Fr. auf die S. B. B. entfielen. — Die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die bisher von den S. S. B. betrieben wurde, ist am 1. Mai zum Selbstbetrieb übergegangen. — Am 1. Mai ist zwischen dem französisch-schweizerischen Übergangspunkt Delle transit einerseits und der Mehrzahl der schweizerischen Normal- und Schmalspurstationen anderseits ein neuer Gütertarif in Kraft getreten. Die im alten Tarif enthaltenen, nach französischen Verkehrszonen abgegrenzten Gruppentaxen sind nicht übernommen worden; ebenso sind die im bisherigen Tarif enthaltenen Ausnahmetarife bis auf einen weggefallen. Durch diese beiden Maßnahmen werden für viele Relationen, namentlich ostschweizerische, erhebliche Tariferhöhungen bedingt, von denen gegenwärtig die im bisherigen Ausnahmetarif Nr. 202 für Holz aufgeführten Güter am meisten betroffen werden. — Ein treffliches Zeichen der Zeit ist die von der Lausanner „Revue" gebrachte Meldung, daß die schweizerischen Eisenbahner, die mit Bundesbahn-Lokomotiven und -Wagen nach Cette und Marseille fahren, um die dort für die Schweiz eintreffenden Waren abzuführen, an der Grenze jeweils einer peinlichen Prüfung auf Herkunft und Abstammung unterzogen werden. Wer einen deutsch-schweizerischen Namen trägt, ist von vornherein verdächtig und muß, um nach Frankreich hineingelassen zu werden, nachweisen, daß auf mindestens zwei Generationen zurück weder Blutsverwandtschaft noch Verschwägerung mit einem Reichsdeutschen vorliegt. Nur wer die Probe besteht und dartun kann, daß in seinen Adern nicht ein Tropfen teutonischen Blutes rinnt, darf weiter fahren. Da diese Maßnahme häufig zu großen Zeitverlusten führt, also nicht gerade geeignet ist, den sich ohnedies äußerst langsam vollziehenden Abtransport der von der Schweiz dringend benötigten Lebensmittel usw. zu erleichtern, kann man sich vorstellen, wie sehr die Schweizer von diesem neuen französischen Beweis freundnachbarlichen Entgegenkommens erbaut sind. — Durch einen Beschluß vom 27. 4. hat der Bundesrat die Schöllenen-Bahn gemäß Art. 19 der Dienstbefreiungsordnung von 1913 als eine den öffentlichen Interessen dienende Transportanstalt bezeichnet. F. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind rlassen worden:

Nr. I 68 vom 1. Mai d. Js. an die am Vereinsreiseverkehr eteiligten Verwaltungen, betreffend die Statistik des Vernsreiseverkehrs (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. IV 1 vom 2. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Art. 13 des Übereinkommens zum Betriebs-Reglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1917 wern die Frachtsätze für Wagenladungen im Binnen- und direkten Güterverkehr erhöht, und zwar wird an Stelle des bisherigen Frachtzuschlages den Frachtsätzen aller Wagenladungsgüter (allgemeine Wagenladungsklasse, Spezialtarife und Ausnahmetarife) gleichmäßig ein Frachtzuschlag von 4 Pfg. hinzugerechnet.

Gernrode a. H., den 7. Mai. 1917. (663)
Die Direktion
der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw.

Mit dem 10. Juli 1917 tritt im Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw. der Absatz E des Warenverzeichnisses für Kupfervitriol zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Mai 1917. (661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für präparierte Kindermilch usw., totes Wild und totes Geflügel usw. Tfv. 2 IV. u.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1917 wird die Tarifstelle C „Totes Wild und totes Geflügel, auch zerlegt" im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Mai 1917. (660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn Güterverkehr.

Mit dem 10. Juli 1917 tritt der Ausnahmetarif 6 d für Steinkohlenasche usw. außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Mai 1917. (666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, ist die Ziffer III (Aufnahmestempelgebühr) mit 1. Mai 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

München, im Mai 1917. (665)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Tarif Teil II, 1. Heft.

Am 31. Juli 1917 tritt der Ausnahmetarif 12 (Käse) außer Kraft. Über die eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wienerstraße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 7. Mai 1917. (664)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. namens der betr. Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Heft 2.

Am 15. Mai 1917 tritt im Ausnahmetarif 1 b für Stammholz zwischen den Stationen Dillingen (Donau) und Neuhausen (Sa.) der Frachtsatz von 152 Pf. für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 10. Mai 1917. (670)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1, 1500, 2000).

Am 15. Mai 1917 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom 1. Mai 1917 der Nachtrag I;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Mai 1916 der Nachtrag IV;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. April 1913 der Nachtrag V;
4. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Mai 1916 der Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Verkehrserleichterungen treten — mit Wirkung vom 15. Juli d. J. — auch einige Tariferhöhungen ein. Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Zum gleichen Zeitpunkt erscheint zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B nebst Erläuterungen und Entscheidungen sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis" vom 1. Mai 1916 der Nachtrag IV, der nebem dem vollständigen Wortlaut des Nachtrags unter 2. unverbindliche Erläuterungen enthält.

Druckabzüge der Nachträge können vom 14. Mai d. J. an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 8. Mai 1917. (671)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten im Ausnahmetarif 93 für Eisen und Stahl usw. in Sendungen zu 10 t zur Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiete folgende neue Anwendungsbedingungen in Kraft:

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahnen, oder zu Schiff auf Binnenwasserstraßen, nicht aber mit der Eisenbahn angefahren werden (unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk).

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 11. Mai 1917. (673)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch - Schweizerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 13 für Käse im Tarif, Teil II, Heft 1, tritt mit Ablauf des 31. Juli 1917 außer Kraft.

Stuttgart, den 8. Mai 1917. (669)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Mai erscheint ein Nachtrag XIII zum Personen- und Gepäcktarif der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 Pfg. bezogen werden.

Dresden, den 9. Mai 1917. (667)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Preußisch/Oldenburgisch - Sächsischer Staatsbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr

Die unterm 24. Februar 1917 angekündigten Tariferhöhungen im V[illegible]kehre mit den Grenzstrecken Nied[illegible]grund-Bodenbach/Tetschen und Zitta[illegible] Reichenberg sind am 1. Mai d. J. [illegible] Kraft getreten. Sie hatten neben Me[illegible]fahrpreisen von 10—20 Pf. die E[illegible]gänzung der Besonderen Ausführung[illegible]bestimmungen zur Folge, wonach je[illegible] die österreichische Gepäck- und Frac[illegible]steuer anteilig erhoben wird. Über d[illegible] Höhe der Steuerbeträge geben die ei[illegible] bezogenen Stationen und unser Ve[illegible]kehrsbureau Auskunft.

Halle (Saale), den 9. Mai 1917. (67[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Verdingung von Kleineisen.

83 t Laschenschrauben,
40 t Schwellenschrauben,
28 t Klemmplatten,
392 t Wanderklemmen,
145 t Hakennägel.

Verdingungsunterlagen liegen b[illegible] unserer Materialienverwaltung hie[illegible]selbst zur Einsicht aus und können v[illegible] dieser Dienststelle gegen Einsendu[illegible] von 50 Pfg. bezogen werden. Ang[illegible]bote sind verschlossen und mit en[illegible]sprechender Aufschrift bis zum 25. M[illegible] vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt d[illegible] Öffnung, an uns einzureichen.

Schwerin (Meckl.), den 5. Mai 191[illegible]
Großherzogliche General-Eisenbah[illegible]direktion. (66[illegible])

Verdingung von Arbeiten.

Für die Herstellung von 2 Dien[illegible]wohngebäuden für je 2 mittlere B[illegible]amte bei dem Bahnhofe Wengero[illegible] soll die Ausführung von Los 1 entha[illegible]tend die Maurerarbeiten und Nebe[illegible]arbeiten, Los 2 enthaltend die Zimme[illegible]arbeiten einschließlich Lieferung d[illegible] Baustoffe vergeben werden. Zeic[illegible]nungen und Bedingungen liegen vo[illegible] 9. Mai ab im Zimmer 201 der Eise[illegible]bahndirektion Saarbrücken und im B[illegible]reau des Eisenbahnbetriebsamtes 3 [illegible] Trier zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen v[illegible] Los 1 und 2 können gegen port[illegible] und bestellgeldfreie Einsendu[illegible] von 1,50 *M* für Los 1 und 1,00 *M* f[illegible] Los 2 (mit Zeichnungen von 3,00 [illegible] bzw. 1,75 *M*) in bar (nicht in Brie[illegible]marken) nur durch das Hauptbure[illegible] der Eisenbahndirektion Saarbrück[illegible] bezogen werden. Angebote sind ve[illegible]siegelt unter der Aufschrift „Angeb[illegible] auf Ausführung von Los 1 Maure[illegible]arbeiten und Los 2 Zimmerarbeiten z[illegible] Herstellung von 2 Dienstwohng[illegible]bäuden für je 2 mittlere Beamte b[illegible] dem Bahnhofe Wengerohr" bis zu[illegible] 22. Mai d. J. vormittags 11½ Uhr, de[illegible] Zeitpunkte der Eröffnung derselb[illegible] im Zimmer 137, porto- und b[illegible]stellgeldfrei an uns einzusende[illegible]

Die Bedingungen für die Bewerbu[illegible] um Arbeiten und Lieferungen und d[illegible] allgemeinen Vertragsbedingungen si[illegible] in der ersten Beilage zum Deutsch[illegible] Reichsanzeiger und Preußischen Staat[illegible]anzeiger Nr. 69 vom 21. März 1917 a[illegible]gedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 2. Ju[illegible] 1917.

Saarbrücken, 3. Mai 1917. (67[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 38. 16. Mai 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 30. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Zugzusammenstoß auf der Berliner Hochbahn.

ie im menschlichen Leben die Krankheiten, so haben im kehrsleben die Unfälle zeitweise epidemischen Charakter. m 1. Mai d. J. stieß auf der Elberfelder Schwebebahn ein mit einem auf der Strecke liegen gebliebenen Vorzug mit er Kraft zusammen, so daß der zweite Wagen des Vor-s vom Gleise abgehoben und in die Wupper geworfen de. (Zu vergl. der Bericht in Nr. 36 vom 9. Mai d. Ztg.) Unglück wurde durch die Nachlässigkeit eines Wagen-rers verschuldet, der beim Überfahren eines Haltsignals rlassen hatte, vorschriftsmäßig die Fahrgeschwindigkeit rermindern; infolge einer Bahnkrümmung war er des Vor-s erst im letzten Augenblick ansichtig geworden. Bei Unfall wurden 6 Personen leicht verletzt.

ie ferner in einigen Berliner Tageszeitungen kurz er-int wurde, ereignete sich am 9. d. M. in Berlin ein Straßen-nunfall, indem ein an der Ecke Acker- und Bernauerstraße ndlicher Straßenbahnzug der Linie 22 der Großen Berliner ßenbahn von einem in voller Fahrt die abschüssige Ber-erstraße herabkommenden Ostringzug der Berliner städti-n Straßenbahn im Rücken angefahren wurde. Eine er-tiche Anzahl von Fahrgästen erlitt leichte Verletzungen.

ährend die Tagespresse sich mit Straßenbahnunfällen er-ungsgemäß nur ganz leichthin zu beschäftigen pflegt, da beim Leserkreise — gleichviel aus welchen Gründen — ir nur ein geringes Interesse vorauszusetzen pflegt, waren sämtlichen hauptstädtischen Zeitungen mit seitenlangen ichten gefüllt, als sich am 8. d. M. auf der Berliner Unter-udbahn zwischen den Bahnhöfen Schönhauser Tor und xanderplatz ein dritter Unfall der beschriebenen Art zu-. Auch hier wurde ein Zusammenstoß dadurch herbeige-rt, daß ein Zug über ein Haltsignal mit zu großer Ge-vindigkeit einen Streckenabschnitt durchfuhr. Der in der gen Nummer d. Ztg. enthaltene kurze Bericht über diesen all soll nachstehend durch eine ausführlichere Darstellung Sachverhalts ergänzt werden.

ie in Betracht kommende Strecke ist mit dem selbsttätigen nalsystem ausgerüstet, das die Hochbahngesellschaft be-s auf einem großen Teil ihrer Linien zur Durchführung racht hat. Die Betriebsvorschriften gestatten nun in derselben Weise, wie auf den mit den selbsttätigen Signaleinrichtungen ausgerüsteten londoner, neuyorker und anderen großstädtischen Schnellbahnen, daß ein Zug unter Beachtung bestimmter Vorschriften über ein in der Haltstellung vorgefundenes Signal in Schrittgeschwindigkeit vorrücken darf. In dem Regelbuch der Londoner Untergrundbahnen heißt es für diesen Fall wie folgt:

> Wenn ein Zugfahrer ein s e l b s t t ä t i g e s S i g n a l in der Haltstellung vorfindet und s e h e n k a n n, daß d i e S t r e c k e v o r i h m f r e i i s t, hat er den Zugbegleiter durch Rufsignal zu verständigen und eine Minute am Haltsignal zu warten. Wenn das Signal nach einer Minute noch auf „Halt" steht, hat er den Fahrsperren-Bremshahn am vorderen Ende des Zuges zu schließen und vorsichtig am Signal vorbeizufahren, wobei er seinen Zug so vollkommen in der Gewalt haben muß, daß er sofort vor jedem Hindernis anhalten kann. Der Zugbegleiter hat an der Spitze des Zuges mit dem Fahrer zusammen die Strecke scharf zu beobachten. Der Zug ist mit großer Vorsicht weiterzuführen, bis er die nächsten beiden Hauptsignale vor ihm (falls sie „Fahrt frei" zeigen) überfahren hat. An der nächsten Station ist der Fahrsperren-Bremshahn wieder zu öffnen. Der Zugbegleiter kann dann an seinen Platz zurückkehren, worauf der normale Betrieb wieder aufgenommen wird. Wenn auf das gestörte Signal noch weitere Signale in der Haltstellung folgen, ist das beschriebene Verfahren weiter zu befolgen. In Fällen, i n d e n e n d a s n ä c h s t f o l g e n d e S i g n a l infolge von Bahnkrümmungen, oder wegen Nebels oder aus anderen Ursachen nicht g e s e h e n w e r d e n k a n n, m u ß d e r Z u g b e g l e i t e r d e m Z u g e z u F u ß v o r a u f g e h e n; der Fahrer hat ihm mit dem Zuge im Schrittmaße auf mindestens Wagenlänge zu folgen und seine Handsignale zu beachten. Sobald klar zu erkennen ist, daß die vorliegende Strecke frei ist, hat der Zug zur Aufnahme des Zugbegleiters anzuhalten.

Die Bestimmungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn sind der vorstehenden Regel nachgebildet. Sie lauten wie folgt:

(¹). Wenn ein Zugfahrer ein selbsttätiges Signal in der Haltstellung findet und sehen kann, daß der vorliegende Streckenabschnitt frei ist, hat er den Zugbegleiter zu verständigen und eine Minute am Haltsignal zu warten. Ist das Signal nach einer Minute nicht in die Fahrstellung gegangen, so hat der Zugfahrer nach Zustimmung des Zugbegleiters den Bleiverschluß des im Fahrerstande hängenden Bremsschlüssels zu lösen und diesen dem Zugbegleiter auszuhändigen. Letzterer setzt den Schlüssel auf den an der Decke befindlichen Zapfen und hält ihn in dieser Stellung mit einem Druck nach rechts herum fest. Ist der erste Wagen am Haltsignal vorbeigefahren, wobei der Zugfahrer den Zug so in der Gewalt haben muß, daß er vor jedem Hindernis sofort anhalten kann, so wird der Bremsschlüssel wieder entfernt und dem Zugfahrer zurückgegeben, der ihn sofort wieder an seinen Platz hängt. Bis zur Vorbeifahrt des Zuges an den beiden nachfolgenden „Fahrt frei" zeigenden Hauptsignalen ist die Geschwindigkeit auf 15 km in der Stunde zu ermäßigen. Wenn sich hinter dem gestörten Signal noch weitere Signale in der Haltstellung befinden, ist das vorgeschriebene Verfahren weiter zu befolgen.

(²). Ist infolge von Krümmungen, Nebel oder aus anderen Ursachen der vorliegende Streckenabschnitt bis zum nächstliegenden Hauptsignal nicht zu übersehen, so ist der Zug, bis die Übersicht möglich ist, in Schrittgeschwindigkeit (5 km in der Stunde) weiterzuführen und alsdann nach (1), Absatz 2 und 3, zu verfahren. Der Zugbegleiter hat in diesem Falle bis zum nächstliegenden Bahnhof seinen Platz im Fahrerstande neben dem Zugfahrer zu nehmen und ihn hinsichtlich der Befolgung dieser Vorschrift zu überwachen.

Die Gegenüberstellung der Vorschriften zeigt, daß in beiden Fällen das Vorhandensein von Fahrsperren vorausgesetzt ist, die beim selbsttätigen Signalsystem mit den Signalen verbunden zu sein pflegen. Aus diesem Grunde ist die vorübergehende Außerkraftsetzung der Bremslöser vorgesehen, da andernfalls der Zug beim Überfahren des Haltsignals durch die Fahrsperre selbsttätig festgebremst würde. Auf die zur Außerkraftsetzung des Bremslösers vorzunehmenden Handhabungen, wie sie in den Vorschriften für die verschiedenartigen Fahrsperreneinrichtungen aufgeführt sind, ist hier nicht weiter einzugehen.

Bei Vergleichung der Regeln fällt der Unterschied ins Auge, daß auf den ausländischen Schnellbahnen der Zugbegleiter dem im Schrittmaß zu befördernden Zug voraufzugehen hat, während er auf der Berliner Hochbahn in den Fahrerstand treten und den Fahrer bei der Beobachtung der Strecke unterstützen muß. Es entspricht auch den Anschauungen der preußischen Statseisenbahn-Verwaltung, daß man in so wichtigen Fällen die Führung der Züge nicht dem Fahrer allein überlassen, sondern noch eine zweite verantwortliche Person zur Überwachung hinzuziehen sollte. Die Auffassung bestätigt nur, was ich an anderer Stelle *) sehr ausführlich dargelegt habe, daß die menschliche Psyche im Sicherheitsdienst der Eisenbahnen immer ein unzuverlässiger Faktor bleiben wird und so weit wie möglich ergänzt, gegebenenfalls durch selbsttätig wirkende Einrichtungen ersetzt werden sollte. In der Tat muß die Abweichung der deutschen Regel von der englischen, die für die Befolgung der Vorschriften auf dem fahrenden Zuge zwei zusammenwirkende Personen verantwortlich macht, als eine Verbesserung bezeichnet werden. In Fällen, in denen der Zugbegleiter dem Zuge voraufmarschiert, wäre auch dieser gefährdet, ohne daß die Wahrscheinlichkeit des Zusammentreffens mit einem auf der Strecke haltenden Zuge gemindert wäre; die Gefahrmöglichkeit wäre vielmehr sogar gesteigert.

Nun zum Unfall selbst.

Ein von der Station Schönhauser Allee in der Richtung Alexanderplatz fahrender Sechswagenzug kam unmittelbar vor dem Einfahrsignal des Bahnhofs Alexanderplatz — vergl. die beistehende Skizze — infolge eines Schadens an der Luftdruckbremse zum Stillstand. Die Anwesenheit des Zuges in dem Gleisabschnitt G zwang das Ausfahrsignal der Station Schönhauser Allee, in der Haltstellung zu verharren, da im Abschnitt G der Gleisstrom durch den zum Stillstand gekommenen Zug von den Signalmitteln abgeschaltet war. Für diesen Fall war das in den vorstehenden Betriebsregeln gekennzeichnete Abfertigungsverfahren zur Anwendung zu bringen, nach dem die Züge gewissermaßen auf Sicht einander folgen. Es ist bekannt, daß auf verschiedenen amerikanischen Stadtschnellbahnen, wie in Chicago, sogar im laufenden Betriebe auf Sicht gefahren wird.

Der Folgezug erhielt nun vom Bahnsteigbeamten der Station Schönhauser Allee die Zustimmung zur Abfahrt unter den für den Fall der Haltanzeige des Signals erlassenen Bestimmungen. Die Zugbegleiterin — als Zugbegleiter sind z. Zt. auf der Hochbahn zum großen Teil weibliche Kräfte eingestellt — trat in den Fahrerstand und Fahrer und Begleiterin führten den Zug vorschriftsmäßig in Schrittgeschwindigkeit bis nahe an den Vorzug heran. Ein zweiter Zug wurde in der gleichen Weise abgefertigt. Auch beim dritten Zuge wiederholte sich das vorgeschriebene Abfertigungsverfahren. Die Zugbegleiterin trat nach erteilter Zustimmung zur Abfahrt in den Stand des Fahrers, der ganz langsam anfuhr. Alsbald nach Antritt der Fahrt jedoch ging dieser dazu über, weitere Stufen einzuschalten, und so

---

*) Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

[illegible] es, daß der Zug schließlich die volle Geschwindigkeit [illegible]eichte, ebenso wie es bei dem bereits erwähnten Schwebe[illegible]hnunfall in Elberfeld der Fall gewesen war. Auch inso[illegible]n besteht Übereinstimmung zwischen den beiden Fällen, [illegible] die in dem Streckenabschnitt zum Stilliegen gekommenen [illegible]ge in Krümmungen sich befanden und vom Folgezug erst [illegible]f kurze Entfernung wahrgenommen werden konnten. Der [illegible]gfahrer setzte nun in der Tat, ohne von der Zugbegleiterin [illegible]rau gehindert worden zu sein, die Fahrt mit voller Ge[illegible]windigkeit fort, bis die roten Schlußlaternen des Vorzuges [illegible] Sicht kamen. Obwohl noch im letzten Augenblick die [illegible]ftdruckbremse betätigt wurde, konnte doch der Zusammen[illegible]ß nicht mehr verhindert werden. Auch im vorliegenden [illegible]lle kam eine erhebliche Anzahl von Personen zu Schaden; [illegible]h ging es glücklicherweise auch diesmal ohne nennenswerte [illegible]rletzungen ab.

[illegible]er Unfall hebt sich aus der großen Reihe ähnlicher Vor[illegible]mmnisse nur insofern hervor, als er zeigt, daß auch das [illegible]sammenwirken zweier „denkender Menschen" nicht immer [illegible]nügt, um ein Vorkommnis zu verhüten, zu dessen Verhin[illegible]rung sie beide doch mit vollem Bewußtsein die vorbeu[illegible]nden Maßnahmen selbst mit eingeleitet haben. Die Fälle, [illegible] denen vorschriftswidrig zu hohe Fahrgeschwindigkeiten an[illegible]gwendet werden, bilden sonst ja ein stehendes Kapitel im Eisenbahnbetriebe. Sie werden sich auch niemals ausrotten lassen.

Es liegt nun die Frage nahe und ist in der Tagespresse verschiedentlich errörtert worden, welche Verhinderungsmittel es gegen Ereignisse vorliegender Art wohl geben könnte. Der Fachmann weiß recht gut, daß eine zu weitgehende Vermehrung der Unfallverhütungsmittel wieder neue Gefahrquellen mit sich bringt; er weiß, daß in der Anwendung solcher von Erfindern und Laien in ausgiebigstem Maße angepriesenen Mittel Maß gehalten werden muß. Selbstverständlich wird auch im vorliegenden Falle von den Behörden, nicht in letzter Linie aber auch von der Hochbahngesellschaft selbst, reiflich erwogen werden, ob und durch welche Maßregeln dennoch Unfälle der vorliegenden Art eingeschränkt werden könnten. Daß die menschliche Psyche dahin gebracht werden könnte, selbst einfache Vorschriften immer vollkommen korrekt zu handhaben, ist ausgeschlossen; sie versagt um so häufiger, je verwickelter die Apparate und damit die Dienstvorschriften werden.

Ein weiteres Eingehen auf den Vorfall würde im Augenblick verfrüht sein. Die amtlichen Untersuchungen darüber sind eingeleitet; von dem Ergebnis wird s. Zt. Mitteilung gemacht werden.

Kemmann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vorlage an den preußischen Landeseisenbahnrat wegen [illegible]höhung der Personentarife.** Dem Landeseisenbahnrat hat [illegible] Eisenbahnminister eine Vorlage zugehen lassen, nach der [illegible]e Erhöhung der regelrechten Einheitssätze für die Per[illegible]nenbeförderung voraussichtlich zum 1. Januar 1918 ein[illegible]ten wird. Die vom Reichstag beschlossene Verkehrsbe[illegible]uerung beträgt in der 1. Klasse 16 %, in der 2. Klasse [illegible] %, in der 3. Klasse 12 % und in der 4. Klasse 10 % des [illegible]hrpreises. Die Eisenbahnverwaltung sieht sich aber mit [illegible]cksicht auf die starke Steigerung aller ihrer Ausgaben, be[illegible]nders wegen des Anwachsens der sächlichen Kosten für [illegible] Rohstoffe genötigt, die Fahrpreise noch über den Steuer[illegible]schlag hinaus zu erhöhen. Und zwar will sie die der Be[illegible]hnung der Fahrpreise zugrunde liegenden Einheitssätze [illegible]ächst zugunsten der Eisenbahnverwaltung um 10 % er[illegible]hen, wozu dann noch die oben genannten Steuerzuschläge [illegible]ten würden. Sie kommt auf diese Weise zu den neuen [illegible]nheitssätzen:

4. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
2,4 Pf.	3,7 Pf.	5,7 Pf.	9,0 Pf.
[illegible]genüber bisher:			
2,0 Pf.	3,0 Pf.	4,5 Pf.	7,0 Pf.

[illegible] 1 km. Dieses bedeutet gegenüber den alten Einheitssätzen [illegible]e Erhöhung um:

4. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
20 %	23,33 %	26,67 %	28,57 %

[illegible]ir werden auf die Vorlage zurückkommen.

— **Pfingstverkehr.** Die Lokomotiven und Wagen werden [illegible]genblicklich für die Bedürfnisse der kämpfenden Heere, der [illegible]lksernährung und Kriegswirtschaft gebraucht. Für die [illegible]wecke des Personenverkehrs stehen sie nur in geringem Um[illegible]nge zur Verfügung. Bei größerem Andrang sind Überfüllun[illegible]n und Zugverspätungen unvermeidlich. Dadurch werden die [illegible]ge für den Heeresbedarf und die Volksernährung in Mit[illegible]denschaft gezogen. Der Ernst der Stunde verlangt dringend, [illegible] die sonst üblichen Ausflüge und Vergnügungsfahrten zu [illegible]mmelfahrt und Pfingsten unterbleiben. Sonderzüge wer[illegible] für diese Zwecke überhaupt nicht abgelassen. Mit Zurück[illegible]iben beim Reiseantritt oder unterwegs ist um so mehr zu [illegible]hnen, als der Fahrkartenverkauf in vielen Fällen einge[illegible]ränkt werden muß. Bahnsteigkarten werden in der Zeit [illegible]m 16. bis einschl. 29. d. M. nicht ausgegeben werden. Wer [illegible]ht unbedingt reisen muß, der verzichte auf Benutzung der [illegible]senbahn. Das Vaterland verlangt das.

— **Einlösung von Zinsscheinen.** Sämtliche Kassen der säch[illegible]chen Staatseisenbahnverwaltung haben bisher schon Zins[illegible]heine von Schuldverschreibungen aller Art des Deutschen Reichs und des Königreichs Sachsen sowie von sächsischen Landrentenbriefen und Landeskulturrentenscheinen nach Eintritt des aufgedruckten Fälligkeitstages, die Zinsscheine der Reichsschuldverschreibungen auch schon vom 21. des dem Fälligkeitstermine vorausgehenden Monats ab, die Zinsscheine der Sächsischen Staatsschuldverschreibungen schon innerhalb der letzten 14 Tage von dem Fälligkeitstage an Geldesstatt in Zahlung genommen. Neuerdings sind noch die Güterkassen angewiesen worden, die Zinsscheine der Kriegsanleihen auch einzulösen, soweit ihre Kassenbestände es zulassen.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der Vereinsversammlung am 17. April, die unter dem Vorsitz Sr. Exzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert stattfand, hielt Geheimer Oberbaurat Kunze einen Vortrag über die von ihm erfundene und nach einem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach ihm benannte Bremse, die „Kunze-Knorr-Bremse" für Schnellzüge. Wie der Vortragende ausführte, hat die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung in letzter Zeit den bedeutsamen Entschluß gefaßt, für die Personen- und Schnellzüge eine neue durchgehende Luftdruckbremse einzuführen, die, wie es den Anschein hat, in absehbarer Zeit auch als Güterzugbremse, wenigstens im mitteleuropäischen Verkehr, ausgedehntere Verwendung finden wird. Bei diesem Entschluß handelt es sich um einen Gegenstand, der den Eisenbahnverwaltungen Hunderte von Millionen Kosten auferlegt und der, einmal durchgeführt, nach wenigen Jahren nicht wieder verlassen werden kann.

Schon bei der Einführung der durchgehenden Bremsen für Personenzüge wurde es als ein Mangel empfunden, daß die Bremskraft der sogenannten Einkammerbremse (Westinghouse) zwar nach Bedürfnis gesteigert, nicht aber ebenso rückwärts ermäßigt, sondern immer nur vollständig aufgehoben werden konnte. Die preußische Staatsbahnverwaltung hatte sich deshalb seinerzeit für die Einführung der einfacheren und für die damaligen Betriebsverhältnisse ausreichenden Luftdruckbremse von Carpenter, einer sogenannten Zweikammerbremse, entschieden und ging erst später zur Westinghouse-Bremse über. Andere Staaten hatten mit Rücksicht auf ihre Gebirgsstrecken Vakuumbremsen eingeführt. Die neue Bremse mußte alle Bedingungen, die die Eisenbahnverwaltungen — besonders auch die mit steilen Bergstrecken — zu stellen hatten, restlos erfüllen; sie mußte also vor allem ein stufenweises Lösen der Bremskraft gestatten und unerschöpfbar in ihrer Wirkung sein. Das gelang durch eine Vereinigung der Einkammer- mit der Zweikammerbremse. Während bei der ersteren Druckluft in den Bremszylinder eingelassen wird, muß bei der Zweikammerbremse Luft ins Freie abgelassen werden. Läßt man nun die nutzlos ins Freie abströmende Druckluft der Zweikammerbremse in den Bremszylinder der Einkammerbremse überströmen, so ergibt die einfache Luftmenge ungefähr die doppelte Bremskraft, die eine im Einkammer-, die andere im Zweikammerzylinder. Die neue Bremse ist also nicht nur wirtschaftlich von Vorteil, sondern sie ermöglicht auch ein schnelleres Wiederauffüllen

der Luftbehälter der Fahrzeuge nach dem Bremsen und gestattet auch die wichtige Rückwärtsregulierbarkeit der Bremskraft.

Der Bremsweg ist abhängig von der Reibung zwischen Rad und Bremsklotz und zwischen Rad und Schiene und ferner von der zulässigen Verzögerung. Nimmt man eine Verzögerung von 1,35 m in der Sekunde an, die, wenn sie nicht zu plötzlich einsetzt, der Fahrgast noch ertragen kann, so wird der kürzeste Bremsweg eines mit 100 km Geschwindigkeit fahrenden Zuges, dessen sämtliche Achsen gebremst werden, wenn von den inneren Widerständen des Zuges abgesehen wird, etwa 290 m betragen. Eine gewisse Schwierigkeit für das gleichmäßige Bremsen besonders langer Züge erwächst aus dem nicht gleichzeitigen Einsetzen der Bremskraft am Anfang und Ende des Zuges, wodurch die Zug- und Stoßvorrichtungen stark beansprucht werden. Durch Versuche ist festgestellt worden, daß bei langen Zügen und Schnellbremsungen bei geringen Geschwindigkeiten die Spannungen in den Zugvorrichtungen bis auf 40 000 kg anwachsen. Um diese Mißstände wenigstens bei den D-Zugwagen mit ihrem langen Pufferhube soweit wie möglich zu beseitigen, ist bei diesen das Pufferspiel durch Reibungsbacken abgedrosselt worden, auch ist die bisher starre Zugstange durch Einschaltung einer Feder elastisch gemacht worden, was außerdem das Anfahren schwerer Züge erheblich erleichtert hat.

An zahlreichen Lichtbildern erläuterte der Vortragende eingehend die Einrichtungen und die Wirkungsweise der neuen Bremse und stellte zum Schluß in Aussicht, in der nächsten Vereinsversammlung die Kunze-Knorr-Bremse für Personen- und Güterzüge vorzutragen.

Der Vortrag fand allgemeines reges Interesse und lebhaften Beifall.

— **Geheimrat W. A. Schulze †.** Der frühere Vorstand des Kursbureaus im Reichspostamt, Kaiserlicher Geheimer Rechnungsrat Wilhelm Schulze ist kürzlich im 82. Lebensjahre nach kurzer Krankheit sanft entschlafen. Der Verstorbene war lange Jahre hindurch ein regelmäßiger, fleißiger Mitarbeiter unserer Zeitung. Seine sehr sorgfältigen und gediegenen Arbeiten über die Fahrpläne im Personenverkehr werden noch in der Erinnerung vieler Leser sein. Wir werden dem Verstorbenen ein dankbares Andenken bewahren.

Österreich.

— **Die Bilanz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Das Ergebnis des Gesamtnetzes des Jahres 1916 stellt sich wie folgt: Betriebseinnahmen des alten Netzes 17 152 456 K., der Lokalbahn 4 549 387 K., zusammen 21 701 843 (+ 1 135 718) Kronen. Gesamtausgaben des alten Netzes 13 953 246 K., der Lokalbahn 6 692 279 K., zusammen 20 645 525 (+ 1 675 738) Kronen, so daß ein Überschuß von 1 056 318 (— 540 020) K. verbleibt. Abzüglich der vertragsmäßigen Pauschalzahlung an die k. k. Staatseisenbahnverwaltung von 200 000 K. verbleibt ein Reingewinn von 856 318 K., welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1915 von 1 396 338 K. um 540 020 K. niedriger stellt.

Der Generalversammlung wird der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1916 eine Dividende von 30 K., das ist 3 %, zur Auszahlung zu bringen und den Betrag von 86 480 K. (gegen 55 829 K. im Vorjahre) als Gewinnvortrag für das Jahr 1917 vorzuschreiben. Die Dividende des Vorjahres hatte 55 K. betragen.

Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1916 ist folgendes zu entnehmen: Im Betriebsjahre 1916 wurden auf dem Gesamtnetze 7 803 033 Personen und 9 344 793 t Güter — hiervon 7 936 788 t Kohle und 1 408 005 t andere Güter — befördert, das ist um 1 018 913 Personen (15,2 %) mehr und um 37 676 t Güter (0,4 %) weniger als im Kriegsjahre 1915. Die Minderverfrachtung an Kohle (— 3178 t) findet den hauptsächlichsten Grund im Wagenmangel, insbesondere von Wagen für das Inland. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich im Jahre 1916 mit 21 701 843 K., das ist um 1 135 718 K. (5,5 %) mehr, die Gesamtausgaben mit 20 645 524 K., das ist um 1 675 737 K. (8,8 %) mehr als im Vorjahre. Diese wesentliche Steigerung der Ausgaben wurde vor allem durch die vielfachen Zuwendungen für Kriegsfürsorgezwecke zugunsten der Bediensteten verursacht. Aus dem verbleibenden Überschuß von 1 056 318 K., welcher gegenüber dem Vorjahre um 540 020 K. (33,8 %) niedriger erscheint, erhält die Staatsverwaltung außer der Pauschalzahlung von 200 000 K. keinen Gewinnanteil.

Im einzelnen betragen bei der Hauptbahn die Betriebseinnahmen 17 152 456 K., und zwar aus: Personen- und Gepäckverkehr 2 132 336 (+ 173 905) K., Eilgut- und Frachtenverkehr 11 710 426 (+ 231 238) K., Verschiedene Einnahmen 3 30[illegible] (+ 751 949) K. Die reinen Betriebsausgaben betru[illegible] im Jahre 1916: 8 022 474 K., sind somit um 398 532 K. h[illegible] als im Vorjahre.

Die Betriebsausgaben verteilen sich wie folgt: Allgem[illegible] Verwaltung 312 170 (+ 41 005) K., Bahn- und Gebäude[illegible] tung 1 384 041 (+ 77 030) K., Transportverwaltung 5 31[illegible] (+ 164 978) K., Fahrzeugerhaltung 1 007 246 (+ 115 519[illegible]

Die Betriebszahl beziffert sich mit 46,77 % gegen 47,[illegible] im Jahre 1915. Die besonderen, zu den eigentlichen Betr[illegible] kosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1[illegible] 4 073 945 K. (+ 1 086 382 K. = 36,4 %). Diese Ausgabenst[illegible] rung wurde zum Teil durch die laut kaiserlicher Verordn[illegible] vom 28. August 1916 eingeführten Kriegszuschläge zur [illegible] werbsteuer verursacht. Der Prioritätendienst erforderte [illegible] Jahre 1916 1 348 927 (— 18 531) K. Weiter erscheint n[illegible] die Abschreibungsquote für physische Abnutzung der F[illegible] betriebsmittel mit 507 900 (+ 18 200) K. zu Lasten des [illegible] triebes eingestellt. Werden von den ausgewiesenen Roh[illegible] nahmen mit 17 152 456 K. die Gesamtausgaben mit 13 953 24[illegible] abgerechnet, so verbleibt für die Linien des alten Netzes [illegible] dem Betriebe des Jahres 1916 ein Überschuß von 3 199 210 [illegible] das ist um 327 490 K. weniger als im Jahr 1915.

Bei der Lokalbahn Teplitz- (Settenz-) Reichenberg betru[illegible] die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1[illegible] 4 549 387 K. Diese Roheinnahmen wurden aus folgen[illegible] Titeln erzielt: Personen- und Gepäckverkehr 1 812 545 [illegible] 283 399) K., Eilgut- und Frachtenverkehr 1 976 320 (— 318 3[illegible] K., Verschiedene Einnahmen 760 521 (+ 13 574) K. [illegible] reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn im Jahre 1916 [illegible] trugen 3 479 783 K., das ist um 65 712 K. mehr als im Ja[illegible] 1915. Diese verteilen sich auf die einzelnen Dienstzwe[illegible] wie folgt: Allgemeine Verwaltung 191 280 (+ 24 467) [illegible] Bahn- und Gebäudeerhaltung 706 624 (+ 13 242) K., Tra[illegible] portverwaltung 2 242 559 (+ 34 747) K., Fahrzeugerhaltu[illegible] 339 320 (— 6 744) K.

Die Betriebszahl der Lokalbahn beziffert sich im Ja[illegible] 1916 mit 76,49 % gegen 74,69 % im Jahre 1915. Die beson[illegible] ren zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehöri[illegible] Ausgaben der Lokalbahn betrugen im Jahre 1916 593 [illegible] (— 18 281) K. Der Prioritätendienst erforderte im Jahre 19[illegible] 2 456 102 (+ 137 424) K. Weiter erscheint noch die Absch[illegible] bungsquote für physische Abnutzung der Fahrbetriebsmit[illegible] mit 162 600 (+ 6300) K. zu Lasten des Betriebes 1916 ein[illegible] stellt.

Werden sohin den Roheinnahmen mit 4 549 387 K. die [illegible] samtausgaben mit 6 692 279 K gegenübergestellt, so erg[illegible] sich aus dem Betriebe des Jahres 1916 für die Lokalbahn [illegible] Abgang von 2 142 892 (+ 212 528) K., welcher aus dem Überschusse des alten Netzes zu decken ist.

Die Betriebszahl des Gesamtnetzes beziffert sich für [illegible] Jahr 1916 mit 53,0 %, das ist um 0,67 % niedriger als [illegible] Vorjahre.

Ungarn.

— **Sammlung der Werkstätten für die Hinterbliebenen [illegible] im Felde stehenden Werkstättenangestellten.** Gleich na[illegible] Ausbruch des Krieges haben die Angestellten der We[illegible] stätten unter sich eine Sammlung eingeleitet zum Zwecke [illegible] Unterstützung der Hinterbliebenen der Eingerückten. Di[illegible] Sammlung hat sich seither von Monat zu Monat mit unv[illegible] minderter Opferwilligkeit erneuert, so daß während [illegible] ersten 30 Monate des Krieges ein Betrag von 868 401 K. [illegible] spendet wurde. Zur gerechten Verteilung der eingelaufen[illegible] Hilfsbeträge bildete sich in jeder Werkstätte ein Hilfsa[illegible] schuß, der durch die für die Hinterbliebenen gewählten V[illegible] münder mit jenen in steter Berührung steht. F.

— **Die Entwicklung des Lehrlingswesens in den Wer[illegible] stätten der Staatsbahnen.** Der Verlust an geschulten Arb[illegible] tern während des Krieges veranlaßte die Direktion, das Leh[illegible] lingswesen in ihren Werkstätten kräftig zu fördern. In d[illegible] bestehenden 9 Lehrlingsschulen wurden die Arbeitsräume u[illegible] Einrichtungen der Lehrlingswerkstätten und, wo es nötig w[illegible] die Lehrsäle vergrößert, um die Aufnahme und Ausbildu[illegible] einer größeren Anzahl von Lehrlingen zu ermöglichen, auße[illegible] dem wurden in den Werkstätten Sátoraljaujhely, Szeged u[illegible] Szombathely Lehrlingsschulen errichtet. Zur Sicherung [illegible] Nachwuchses an Lokomotivführern werden Werkstättenleh[illegible] linge auch in Heizhäusern ausgebildet. Im Schuljah[illegible] 1914/15 betrug die Zahl der Lehrlinge 533, im laufenden 142[illegible] Durch Errichtung weiterer Lehrlingswerkstätten in Er[illegible] kujvár, Fünfkirchen (Pécs), Zólyom wird sich die Zahl d[illegible] Lehrlinge im nächsten Jahre auf 2000 belaufen. Im eng[illegible] Anschluß an die Werkstättenschule wird die Errichtun[illegible] von Lehrlingsinternaten geplant. F.

Übrige europäische Länder.

— **Kohlenförderung in Spanien.** Der spanische Finanzminister Alba äußerte sich, der „Köln. Ztg." zufolge, dieser Tage gegenüber den Vorwürfen der Presse, daß in bezug auf die Förderung von Steinkohlen in Spanien selbst nicht genug geschehen und daß man infolgedessen an der gegenwärtigen Kohlennot selbst schuld sei, dahin, daß in der Tat mehr hätte getan werden können, zumal es in Spanien ja nicht an Kohlen fehle. Immerhin seien ernstliche Versuche in Asturien im Gange, um die Förderung zu heben und das Land auf diese Weise von der englischen Zufuhr unabhängig zu machen. Nach und nach würden diese Bemühungen auch von Erfolg gekrönt werden, aber man käme eben nur schrittweise vorwärts, da sich viele Dinge, namentlich in jetziger Zeit, nicht so fördern ließen, wie dies wohl wünschenswert sei. Gerade jetzt sei wieder ein neuer Schacht in Betrieb gesetzt worden und weitere würden folgen. So sei man von 2000 t täglicher Förderung vor dem Krieg allmählich bereits auf 6000 t gekommen, und er glaube bestimmt, daß sich die Ziffer in einigen weitern Jahren bis auf 12 Millionen Tonnen jährlich steigern lassen könne, so daß dann nicht nur der heimische Bedarf gedeckt würde, vorausgesetzt, daß sich dieser gleich bliebe, sondern auch sogar noch ein Überschuß für die Ausfuhr vorhanden sein würde. — Inzwischen läßt man sich, wie bereits erwähnt, aus London telegraphieren, daß die Sendung des Marques da Cartina vollen Erfolg gehabt hat und daß England, „um seine Sympathien für Spanien zu zeigen", versprochen habe, monatlich 150 000 t Kohlen abzugeben. „Die Schiffe werden bei ihrer Rückkehr nach England Erz und Apfelsinen bringen müssen." Abgesehen davon, daß zwischen „versprechen" und „halten" manchmal ein großer Unterschied ist — siehe die Kohlenlieferungen für Italien! — ist es erheiternd zu sehen, mit welcher Unverfrorenheit England als Gegenwert für seine „Sympathien" die Lieferung von spanischem Eisenerz für seine Rüstungsindustrie zur Bedingung macht. Das Abkommen wurde am 13. April im Foreign Office unterzeichnet.

Fremde Erdteile.

Der Verkehr im Panamakanal. Im Jahre 1916 haben nach dem „Canal-Report" 1253 Schiffe den Panamakanal passiert. Der Gesamtverkehr vom Eröffnungstag (15. August 1914) bis zum 1. Januar 1917 belief sich auf 2780 Fahrzeuge mit einem Gehalt von 13 086 535 t. Im Jahre 1915 war der Kanal von Mitte September bis Ende des Jahres geschlossen und von da an wiederum bis zum 15. April 1916. Von 28½ Monaten war der Kanal 21½ Monate passierbar, doch sind die zeitweisen Störungen dabei nicht in Betracht gezogen. Auf Küstendampfer entfielen im Jahre 1916 etwa 3 % des Gesamtverkehrs. Die Einnahmen aus dem Küstenverkehr betrugen nur 59 782 Dollar, da 29 dieser Schiffe im Dienste der Regierung standen und deshalb freie Durchfahrt hatten. Die übrigen Schiffe zahlten insgesamt 3 617 913 Dollar, so daß sich eine Gesamteinnahme von 3 677 695 Dollar ergibt, der 7 142 124 Dollar Ausgaben gegenüberstehen. Von einer Besserung der schlechten Finanzverhältnisse des Kanals ist also noch keine Rede. F. R.

— **Verstaatlichung von Eisenbahnen in der asiatischen Türkei.** Der „Berl. Akt." schreibt: Wie bekannt, beabsichtigt die türkische Regierung, die in Kleinasien gelegenen Eisenbahnunternehmungen: die Smyrna-Cassaba-Eisenbahn (rund 717 km), die Aidin-Eisenbahn (rund 610 km) und die Eisenbahn Mudania-Brussa (rund 42 km) sowie den Hafen und Kai von Smyrna mit allen Nebenanlagen im Enteignungswege anzukaufen. Die den Unternehmern erteilten Konzessionen werden aufgehoben. Der Kaufpreis für die Bahnen und das Betriebsmaterial wird in einer im schiedsgerichtlichen Wege festzustellenden Summe bezahlt. Spätestens sechs Monate nach der Verkündigung des Gesetzes übernimmt die Regierung die Verwaltung und den Betrieb der Unternehmungen. Die Smyrna-Cassaba-Eisenbahn (717 km) wird von der Société Ottomane du chemin de fer Smyrna-Cassaba et prolongement betrieben, deren Sitz in Konstantinopel ist; eine Zweigniederlassung ist in Paris. Das Anlagekapital betrug Ende 1913 in Aktien 16 000 000 Fr. und in Obligationen 126 560 000 Fr. Die Bahnstrecken selbst gehören, mit Ausnahme der Linie Alaschehir-Afiun-Karahissar bereits der türkischen Regierung und werden von der Gesellschaft nur betrieben. Das gesamte Betriebsmaterial ist dagegen Eigentum der Gesellschaft.

— **Die amerikanischen Eisenbahntruppen für Frankreich.** Unter dem 9. Mai wird aus Amsterdam gemeldet: Nach dem Algemeen Handelsblad schreibt Daily Chronicle aus New York: Die Mineurregimenter, die aufgestellt und nach Frankreich gesandt werden sollen, werden zu Anlagen von Eisenbahnverbindungen hinter der Front verwandt werden und alle Arten von Eisenbahnarbeitern umfassen, die zum Bau und zum Betrieb der Linien nötig sind. An den großen Eisenbahnmittelpunkten der Vereinigten Staaten soll die Rekrutierung für diese Regimenter mit Hilfe der Gewerkvereine in Angriff genommen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Wasserumschlagstelle Linden-Hafen für den Güterverkehr.

Am 21. Mai 1917 wird die zwischen den Stationen Hannover-Linden und Velze an einer besonderen Abzweigung rechts der Bahnstrecke Hannover-Linden-Velze gelegene Wasserumschlagstelle Linden-Hafen für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern eröffnet werden.

Der Verkehr von Linden-Hafen ist beschränkt auf:

a) Güter aller Art in Wagenladungen von und an Jedermann, die auf dem Wasserwege ankommen oder zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege bestimmt sind.

b) Güter aller Art in Wagenladungen, die an die Hafenverwaltung gerichtet sind oder von ihr aufgegeben werden und lediglich den Bedürfnissen des Hafens und des Umschlagbetriebes dienen oder gedient haben.

c) Güter aller Art in Wagenladungen, die für die angeschlossenen Werke und Lagerplätze bestimmt sind oder von diesen aufgegeben werden.

d) Stückgüter für die Hafenverwaltung und die angeschlossenen Werke und Lagerplätze. Das Aufladen und Abladen der Stückgüter ist Sache der Stadt Linden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Wasserumschlagstelle Linden-Hafen in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 10. Mai 1917. (693)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juni 1917 ab erhält der an der Bahnstrecke Porstendorf-Crossen (Elster) belegene Bahnhof Bürgel die Bezeichnung „Bürgel (Thür.)" und der an der Bahnstrecke Laucha (Unstrut)-Cölleda belegene Bahnhof Golzen die Bezeichnung „Golzen (Thür.)."

Erfurt, den 10. Mai 1917. (686)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrpläne.

Vom 12. Mai d. Js. ab werden die Personenzüge:

603 Osnabrück ab 7,51, Bielefeld an 10,13,
608 Bielefeld ab 11,03, Osnabrück an 1,08

in dem zum 10. Januar d. Js. bekanntgegebenen Plane wieder gefahren.

Vom gleichen Tage ab fallen die Triebwagenfahrten 603 (Osnabrück ab 8,01, D. Rothenfelde an 9,06) und 608 (D. Rothenfelde ab 9,13, Osnabrück an 10,18) sowie die Personenbeförderung mit den Gz. 9657 (D. Rothenfelde ab 9,20, Brackwede an 1,04) und 9660 (Brackwede ab 10,40, D. Rothenfelde an 2,40) fort.

Münster (Westf.), 9. Mai 1917. (685)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juni 1917 wird der links der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Öbisfelde zwischen den Stationen Rätzlingen und Öbisfelde gelegene am 1. Februar 1917 vorübergehend geschlossene Haltepunkt Bösdorf (Pr. Sa.) auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewicht bis zu 250 kg wieder eröffnet werden.

Magdeburg, den 10. Mai 1917. (677)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 IV v für frische Futterkräuter usw.

Mit Gültigkeit vom 18. Mai 1917 wird Plieningen-Hohenhain als Empfangs-

station für Strohstoff und Strohzellstoff — F. des Warenverzeichnisses — aufgenommen.

Berlin, den 12. Mai 1917. (692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

1. Am 20. Mai 1917 werden die Stationen Cranzahl, Hamburg Hgbf., Hamburg L. B. und Koschmin in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 einbezogen. Die Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung veröffentlicht.

2. In Ergänzung der Bestimmungen auf Seite 2 des Tarifs — Frachtberechnung und Geltungsbereich — mit sofortiger Gültigkeit darf auch im Verkehr von den in den Tarif noch nicht einbezogenen Stationen (ausgenommen Stationen von Schmalspurbahnen) die Fracht von der Versandstation bis zu der in den Tarif einbezogenen Bestimmungsstation für die Gesamtentfernung nachträglich durchgerechnet werden.

Bromberg, den 10. Mai 1917. (687)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselverkehr zwischen der Nordhausen-Wernigeroder und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Nr. 330 des Tfv.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1917 werden die Frachtsätze für Wagenladungen erhöht und zwar wird den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse und der Spezialtarife A², I und II ein Frachtzuschlag von 4 Pfg. und des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife ein Frachtzuschlag von 2 Pfg. hinzugerechnet.

Gernrode (Harz), 10. Mai 1917. (690)
Die Direktion der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft, zugleich namens der Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit sofortiger Wirkung wird die Station München-Laim in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 8. Mai 1917. (681)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-schweizerische Gütertarife.

Auf 1. August 1917 werden nachverzeichnete Tarifhefte, Ausnahmetarife und Frachtsätze gekündigt:

1. Verkehr mit den badisch-schweizerischen Grenzstationen.

Im Tarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden, vom 1. Mai 1913.

Die Ausnahmetarife Nr. 9 und 9b (Eisen usw.).

2. Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1904:

Die Ausnahmetarife Nr. 11 (Rübenzucker), 12, Abt. V (unglasierte Tonplatten), Abt. VI (Dachschiefer) und Abt. VII (glasierte Tonplatten), 14 (Dynamobleche), 19 (Palmöl), 20, Abt. I (Fensterglas), Abt. II (Glas in Platten oder Ziegeln), die Frachtsätze der Abteilung III von Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Ludwigshafen (Rhein) Giulini-werk, Mannheim und Mannheim Industriehafen transit nach Martigny CFF im Ausnahmetarif Nr. 22 (Ton usw.), die Ausnahmetarife Nr. 23 (Soda und doppelkohlensaures Natron), 24 (chlorsaures Kali), 25 (Blei), 26 (Kupfervitriol), 31 (Felle und Häute), 32 (Rohtabak), 33 (Mineralwasser), 46 (Kupfer usw.), 50 (Kabel), 51 (Kryolith) und 53 (Aluminium);

im Tarif, Teil II, Heft 6, vom 1. Oktober 1904:

Der Ausnahmetarif Nr. 14 (Dynamobleche);

der Tarif Teil II, Heft 8 (Verkehr mit der vormaligen Gotthardbahn) vom 1. Januar 1914;

der Tarif, Teil II, Heft 10 (Ausnahmetarif für Kohlen usw.) vom 1. Juli 1904;

der Tarif, Teil II, Heft 11 (Ausnahmetarif für Eisen- und Stahl) vom 1. Oktober 1904;

der Tarif, Teil II, Heft 14 (Ausnahmetarif für Düngemittel) vom 1. April 1905;

der Tarif, Teil II, Heft 15 (Ausnahmetarif für Zement) vom 1. Oktober 1904;

der Saarkohlentarif Nr. 12 vom 1. Juli 1904.

3. Norddeutsch-schweizerischer bzw. Preußisch-hessisch-schweizerischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Januar 1915:

Die Ausnahmetarife Nr. 2a (Gaskoks), 10 (Sprit), 11 (Zucker), 14 (Dynamobleche), 15 (Benzin), 20a (Glas), 20b (Tonwaren), 22 (Ton, roher), 23 (Soda), 24 (Kali, chlorsaures), 25 (Blei), 26 (Aluminium), 31 (Häute und Felle), 33 (Siliziumkarbid), 34 Kupferdraht), 35a (Kupfer und Messing), 35b (Zink), 35c (Zinn), 35d (Zinnasche), 37 (Mineralwasser), 38 (Kabel) und 43 (Bleiweiß);

im Tarif, Teil II, Heft 2a, vom 1. Januar 1915:

Die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Stahl usw.), 3a (Ferrochrom und Ferrosilizium), 15 (Benzin), 33 (Siliziumkarbid), 34 (Kupferdraht) und 47 (Harzöl);

im Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Januar 1915:

Die Ausnahmetarife Nr. 14 (Dynamobleche), 23 (Soda), 35a (Kupfer und Messing), 35b (Zink), 35c (Zinn), 35d (Zinnasche) und 38 (Kabel);

im Tarif, Teil II, Heft 3a, vom 1. Januar 1915:

Die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Stahl usw.), 3s (Eisen zum Schiffbau) und 15 (Benzin);

im Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. April 1908:

Die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Stahl), 11 (Zucker), 14 (Dynamobleche), 24 (Kali, chlorsaures), 27 (Holzstoff usw.), 28a (Papier und Pappe), 34 (Kupferdraht), 35a (Messing), 38 (Kabel) und 43 (Bleiweiß);

im Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. April 1908:

Die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Stahl) und 14 (Dynamobleche);

der Tarif, Teil II, Heft 6 (Verkehr mit der vormaligen Gotthardbahn) vom 1. Januar 1914;

im Tarif, Teil II, Heft 7, vom 1. Juli 1904:

Die Ausnahmetarife Nr. 1 (Alizarin usw.), 2 (Antimon usw.), 8 (Petroleum), 15 (Felle und Häute), 16 (Harz und Schwefel), 17 (Heringe), 18 (Pitsch-Pine-Holz) und 20 (Reis);

der Tarif, Teil II, Heft 10 (Ausnahmetarif für Kohlen usw.) vom 1. Oktober 1908,

der Tarif, Teil II, Heft 11 (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl) vom 1. Juli 1905.

4. Württembergisch-schweizerischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Oktober 1904:

Die Ausnahmetarife Nr. 28 (Reis), 30 (Messingröhren) und die Frachtsätze für Genève-Cornavin im Ausnahmetarif Nr. 31 (Palmöl usw.);

die im Verfügungsweg veröffentlichten Sätze für:

Eilstückgut zwischen Stuttgart Hbf und Chiasso;

Holzmehl zwischen Giubiasco und Marbach (Neckar), Mühlacker und Munderkingen;

Glasierte Tonplatten von Mühlacker nach Chiasso und Lugano;

Alt-Eisen von Ebingen, Friedrichshafen, Kirchheim u. Teck, Oberndorf (Neckar), Schramberg, Schwenningen (Neckar), Stuttgart Hbf., Stuttgart-Untertürkheim, Ulm und Weingarten (Württ.) nach Bodio.

5. Bayerisch-schweizerischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1913:

Die Ausnahmetarife Nr. 5 (Eisen und Stahl), 6 (Eisen- und Email-Geschirr), 19 (Kali, chlorsaures) und 27 (Reisfuttermehl);

der Tarif, Teil II, Heft 1a (Verkehr mit der vormaligen Gotthardbahn) vom 1. April 1908;

im Tarif, Teil II, vom 1. April 1910 für den Verkehr Bayern-Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen.

Der Ausnahmetarif 9 (Eisengeschirr).

6. Sächsisch-schweizerischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1908.

Die Sätze von Chemnitz alle Bahnhöfe, Coswig (Sa), Engelsdorf und Niedersedlitz nach Genève-Cornavin, im Ausnahmetarif Nr. 6A (Eisen und Stahl als Stückgut), die Ausnahmetarife Nr. 6B und 6C (Eisen und Stahl in Wagenladungen), die Sätze von Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Dresden. Bf. und Leipzig-Stötteritz nach Genève-Cornavin im Ausnahmetarif Nr. 11A (Papier und Pappe), die Ausnahmetarife Nr. 30 (Kupferdraht) und 32 (Siliziumkarbid);

der Tarif, Teil II, Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohlen usw.) vom 1. März 1908.

Karlsruhe, den 10. Mai 1917. (691)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird zunächst für die Kriegsdauer das Wagenstandgeld auf den badisch-schweizerischen Übergangsstationen (Seite 5 des Nachtrags V zur Abteilung 1 des Tarifs) auf 4, 7 und 10 Fr. erhöht.

Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 9. Mai 1917. (675)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatsbahnen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 1. August 1917 werden folgende Ausnahmetarife ohne Ersatz außer Kraft gesetzt:

1h für Weinbergpfähle aus Tannen- und Fichtenholz.

4a für Rübenerde zum Düngen im Versand von Erstein.
7a für metallhaltige Abfälle der Anilinfarben-Fabrikation.
9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.
30 für Steinkohlen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs III sowie für Steine im Verkehr nach Grenzstationen.
uskunft geben die Güterabfertigungn.
traßburg, den 5. Mai 1917. (676)
Kaiserliche Generaldirektion
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

---

snahmetarif für die Beförderung ı Eisenerz und Manganerz sowie ;s usw. zum Hochofenbetrieb aus bzw. h dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet a 1. September 1915. Besonderes Tarifheft N.

'om 15. Mai 1917 ab werden die Stanen Kleinschmalkalden des Direksbezirks Erfurt, Neitersen des Ditionsbezirks Frankfurt und Petersr des Direktionsbezirks Cöln in die eilung a des Tarifs als Versandstaien einbezogen.
ssen, den 8. Mai 1917. (679)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

ierverkehr der Rhein- und Mainenstationen mit Bayern, rechtsrheiniies Netz (Frankfurt usw. — Bayericher Gütertarif) vom 1. Juni 1911.
Zu § 65 A. T. V.

lit sofortiger Gültigkeit bis auf weis, längstens auf Kriegsdauer, werbei Milchsendungen von Lindautin nach Ludwigshafen (Rhein) die gegebenen Eisbehälter und das beiebene Eis in Höhe der zum Schutze Ladung während der Beförderung orderlichen Menge frachtfrei bedert.
ünchen, den 9. Mai 1917. (680)
ifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

'. 5 Heft A zum Deutschen Eisenn-Gütertarif Teil II Staats- und Pribahn-Güterverkehr und Tfv. 200, Geinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Bahnen.

n Verkehr mit den Stationen der ifenberger Kleinbahnen wird der inbahn-Übergangstarif auch für die tionen Rackitt (Pom.), Gülzow, treck und Treptow (Rega) gewährt.
Heft A ist auf Seite 33 unter Nr. 78 eifenberger Kleinbahnen" in Spalte nd im Gemeinsamen Heft auf Seite unter Nr. 76 in Spalte 2 nachzugen: „Rackitt (Pom.), Gülzow, Cank und Treptow (Rega)." Im Heft A Spalte 3 bei allen Stationen „5 i".
tettin, den 10. Mai 1917. (684)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Iit Ablauf des 31. Juli 1917 treten ier Kraft
a) im Tarif Teil II, Heft 1:
die Ausnahmetarife 28 (Reis) und 30 (Messingröhren) sowie die Frachtsätze für Genève-Cornavin im Ausnahmetarif 31 (Palmöl usw.),
b) die besonderen Frachtsätze für Eilstückgut zwischen Stuttgart Hbf. und Chiasso, Holzmehl zwischen Giubiasco und Marbach (Neckar), Mühlacker und Munderkingen, glasierte Tonplatten von Mühlacker nach Chiasso und Lugano, Alteisen von gewissen württ. Stationen nach Bodio.

Stuttgart, den 10. Mai 1917. (688)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Eisenbahngütertarifes, Teil I, Abteilung B.

Mit 1. Juni 1917 tritt ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, in Wirksamkeit. Derselbe enthält die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den schweizerischen Eisenbahnen sowie den schweizerisch-badischen Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) anderseits.

Soweit Erschwernisse der Beförderungsbedingungen eintreten, gilt der neue Eisenbahngütertarif erst vom 1. September 1917.

Durch diesen Eisenbahngütertarif wird der Tarif, Teil I, Abteilung B, des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1900 samt Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Abdrucke dieses Eisenbahngütertarifes sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, in Ungarn auch beim Zentraltarifverkaufsbureau in Budapest V, Akademia utcza 3, zum Preise von 10 Kronen für das Stück zu erhalten.

Wien, am 7. Mai 1917. (678)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederländisch - österreichisch - ungarischer Personen- und Gepäckverkehr über Cöln.

Der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen Holland und Österreich-Ungarn ist bis auf weiteres eingestellt worden.

Cöln, den 8. Mai 1917. (682)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Zum 15. Juli 1917 wird der Nachtrag III zum Tarif für den ostfriesischen Bäderverkehr ausgegeben.

Durch ihn werden sämtliche Militärfahrpreise im Verkehr mit Norderney um je 0,50 *M* erhöht.

Münster (Westf.), 11. Mai 1917. (683)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. D. Z.: 8628/17.

Kundmachung.

Zufolge Beschlusses der 59. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom 11. Mai 1917 wird der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1917 fällige Dividenden-Koupon Nr. 59 der Aktien unserer Eisenbahn-Gesellschaft

mit 30 Kronen

eingelöst. Auf den Koupon der Genußscheine vom 1. Juli 1917 entfällt keine Superdividende.

Die Einlösung des Dividendenkoupons Nr. 59 der Aktien erfolgt vom 14. Mai 1917 angefangen bei nachstehenden Zahlstellen:
in Wien bei Johann Liebieg und Comp.,
in Prag bei der Böhmischen Escomptebank und bei Moritz Zdekauer,
in Aussig bei der Böhmischen Escomptebank-Filiale und bei L. Wolfrum & Comp.,
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei S. Bleichröder,
in Dresden bei der Dresdner Bank, bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Frankfurt a. M. bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Teplitz-Schönau bei der Böhmischen Escomptebank - Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig wird im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis gebracht, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 19. April 1917 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zu tilgenden 368 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

221	321	349	421	810	1125	1291
1319	1334	1380	1440	1583	1673	1937
2093	2215	2281	2290	2490	2498	2562
2683	2704	2826	3096	3191	3472	3662
3904	4037	4063	4288	4326	4534	4568
4634	4664	4802	4966	5055	5076	5494
5548	5591	5666	5814	6057	6482	6500
6559	6693	6867	7013	7043	7045	7318
7437	7541	7606	7655	7921	7950	8234
8312	8389	8717	8881	8968	9523	9544
9876	10148	10160	10281	10364	10468	10560
10687	11000	11097	11173	11198	11294	11604
11770	11923	11938	11952	11978	12129	12160
12242	12359	12525	12538	12599	12648	12753
12822	12847	12975	13003	13102	13230	13294
13339	13382	13450	13784	13835	13880	13919
13994	14008	14038	14148	14272	14322	14333
14471	14477	14671	14863	15034	15038	15143
15235	15481	15676	15755	15757	15888	15935
16066	16197	16283	16444	16510	16757	16882
16911	17052	17063	17333	17502	17538	17552
17707	17918	18044	18049	18053	18085	18166
18272	18416	18459	18463	18466	18677	18711
19064	19166	19178	19186	19348	19385	19627
19777	20216	20219	20317	20363	20375	20400
20450	20785	20851	20872	20884	20929	20989
20996	21020	21150	21251	21397	21456	21539
21764	21875	21890	22271	22602	22615	22689
22696	22773	22851	22870	22934	23336	23338
23449	23463	23489	23700	23916	23920	24039
24189	24244	24270	24286	24312	24317	24488
24570	24722	24806	24962	25043	25063	25408
25460	25697	25756	25856	26221	26295	26370
26479	26548	26626	26630	26685	26752	26863
26865	27051	27083	27166	27174	27372	27382
27406	27515	27519	27584	28069	28087	28232
28235	28330	28443	28779	28923	28979	29171
29188	29192	29197	29206	29323	29373	29463
29602	29650	29889	29894	29971	30098	30292
30293	30371	30425	30476	30592	30618	30874
30883	30890	30931	31179	31298	31346	31405
31409	31417	31723	31853	31944	32043	32144
32187	32215	32383	32419	32505	32581	32821
33158	33184	33255	33311	33467	33684	33686
33729	33764	33773	33830	33845	33872	33886
33920	33963	33981	34002	34044	34196	34283
34289	34305	34445	34446	34664	34676	34829
35098	35101	35133	35149	35477	35784	35829

35884 35896 35917 35937 35942 35944 36021 36068 36105 36176 36282 36303 36413 36469 36568 36573 36822 36900 37016 37097 37216 37282 37350 37365 37407 37459 37571 37739 37805 37849 37984 38059

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Koupons von einschließlich Nr. 60 und Talon

am 1. Juli 1917

mit 500 fl. Ö. W. = 1000 K. bei den obenbezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht eingelöst:

Nr. 291, 1087, 1136, 1137, 2786, 3819, 4033, 5407, 6596, 7087, 7370, 8106, 9243, 9374, 10833, 13750, 13959, 17263, 17817, 18686, 19452, 19513, 20402, 21244, 23981, 24208, 24812, 28206, 28949, 29271, 29780, 33346, 33937, 34049, 34692, 35423, 35484, 36748.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Koupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht. (689)

Teplitz-Schönau, den 11. Mai 1917.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle vergütet.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. D. Z.: 8626/17.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 19. April 1917 auf Grund der staatlich genehmigten Tilgungspläne stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1917 zu tilgenden Teilschuldverschreibungen der 3½ % Prioritätsanleihen Ausgabe 1896 und 1905 sowie der 4 % Prioritätsanleihe Ausgabe 1909 wurden folgende Nummern gezogen:

1. Prioritätsanleihe Ausgabe 1896:

a) von den Teilschuldverschreibungen lit. A zu 5000 Mark der deutschen Reichswährung 19 Stück und zwar:

94 307 376 396 498 782 815 890 1126 1238 1251 1280 1285 1353 1426 1545 1692 1776 2445.

b) von den Teilschuldverschreibungen lit. B zu 1500 Mark der deutschen Reichswährung 110 Stück und zwar:

5 67 211 335 511 530 737 794 1037 1099 1563 1606 1659 1758 1908 1945 2002 2041 2135 2269 2315 2646 2712 2748 2800 2956 3244 3280 3297 3537 3556 3823 3884 4220 4495 4539 4568 4577 4716 4717 4766 4908 5021 5508 5523 5644 5727 5783 5807 6095 6211 6236 6293 6420 6561 6607 6646 6858 6878 7025 7038 7099 7207 7210 7446 8136 8142 8422 8470 8558 8668 9066 9128 9153 9353 9391 9642 9695 9799 10147 10178 10381 10400 10813 11175 11227 11368 11451 11492 11507 11679 11927 11946 12208 12447 12720 12816 12979 13343 13356 13415 13516 13857 13918 14067 14169 14440 14539 14857 14951

c) von den Teilschuldverschreibungen lit. C zu 1000 Mark der deutschen Reichswährung 217 Stück und zwar:

88 125 412 474 566 604 651 662 775 949 1289 1448 1458 1604 1755 1929 2030 2044 2309 2449 2511 2840 2875 2882 3110 3138 3188 3290 3389 3392 3794 4214 4245 4426 4522 4978 5251 5344 5455 5489 5548 5574 5903 5960 6010 6550 6562 6568 6587 6807 6914 7115 7396 7632 7705 7727 7817 7963 7969 8167 8592 8654 8812 8864 8902 8915 9085 9122 9186 9306 9320 9358 9626 9654 9842 10293 10376 10561 10625 11017 11170 11426 11538 11589 11658 11798 12223 12335 12528 13028 13109 13146 13477 13492 13554 13641 13747 13821 13896 13922 13976 14147 14169 14291 14325 14379 14422 14429 14702 14766 14876 14923 14934 14956 14997 15390 15689 15792 15820 15898 15904 16028 16066 16255 16445 16624 16631 16796 17002 17164 17176 17195 17421 17425 17473 17603 17656 17732 17965 18088 18224 18269 18272 18514 18602 18712 19045 19398 19716 19762 20080 20226 20297 20338 20345 20463 20497 20525 20692 21052 21122 21336 21521 21598 21953 21978 22012 22394 22674 22925 23044 23328 23360 23395 23503 23700 23748 23869 24008 24052 24148 24225 24345 24400 24410 24490 24636 24826 25043 25059 25316 25348 25567 25815 26413 27057 27065 27386 27590 27638 27929 28110 28139 28157 28165 28206 28479 28609 28748 28792 28902 28995 29006 29021 29207 29507 29912.

d) von den Teilschuldverschreibungen lit. D zu 300 Mark der deutschen Reichswährung 257 Stück und zwar:

4 93 140 143 326 433 435 511 555 684 700 824 877 1182 1252 1319 1468 1628 1693 1739 1883 1935 2026 2103 2186 2272 2376 2652 2675 2749 3257 3302 3804 3956 4377 4649 4670 4675 4733 4993 5199 5652 5852 5874 6031 6116 6135 6219 6235 6525 6656 6768 6880 7566 7740 7930 7957 8229 8390 8792 8842 8870 8886 8940 8961 9250 9423 9438 9611 9691 9803 9909 10063 10097 10334 10387 10410 10425 10771 10950 10952 11152 11193 11194 11236 11267 11340 11358 11457 11602 11697 12047 12173 12323 12342 12480 12572 12605 12787 12798 12938 13293 13376 13612 14040 14063 14502 14510 14957 15019 15031 15339 15394 15443 15487 15897 16006 16053 16367 16397 16416 16446 16460 16874 16973 17029 17041 17268 17301 17532 17649 17882 18163 18258 18390 18989 19289 19423 19494 19507 19811 20038 20311 20327 20360 20372 20554 20558 20638 20640 20651 20656 20688 20891 20900 20990 21284 21296 21550 21615 21623 21751 21789 21938 21962 22084 22215 22226 22539 22682 22765 22768 22928 23351 23396 23458 23465 23535 23759 23819 24092 24320 24378 24452 24548 24585 24816 24828 25602 25658 25824 25826 25987 25996 26088 26366 26534 27040 27087 27175 27259 27447 27558 27579 27640 27805 27814 28294 28441 28558 28645 28902 29080 29405 29608 29654 30019 30115 30119 30124 30328 30359 30558 30704 30758 31233 31430 31659 31671 31680 31712 31821 31961 32014 32086 32181 32238 32426 32464 32622 32704 32734 32739 32837 33054 33239 33243 33539 33751 33795 34031 34064 34119 34131 34591 34796 34856.

2. Prioritätsanleihe Ausgabe 1905:

von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1905 zu 1000 Mark deutscher Reichswährung 17 Stück und zwar:

103 697 1228 1568 1723 2055 2520 2534 2638 3070 3304 3380 3402 4485 4659 4674 4914.

3. Prioritätsanleihe Ausgabe 1909:

a) von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1909 zu 1000 Mark deutscher Reichswährung 119 Stück und zwar:

21 69 86 107 127 255 326 488 500 721 746 794 890 908 984 1198 1294 1360 1514 1562 1575 1717 1786 1848 1850 1945 1949 2054 2132 2174 2298 2308 2465 2601 2706 2845 3077 3106 3279 3293 3458 3525 3614 3628 3770 3848 3854 3894 3932 4061 4070 4203 4453 4516 4611 4634 4653 4654 4691 4694 4711 4809 4852 4981 5034 5077 5190 5466 5546 5568 5611 5656 5728 6035 6323 6685 6799 6994 7167 7195 7205 7254 7259 7269 7416 7477 7500 7502 7769 7824 7867 7884 7991 8002 8005 8055 8271 8294 8330 8389 8630 8652 8714 8718 8753 8780 8914 8963 8981 8989 9068 9308 9440 9519 9535 9575 9592 9654 9670.

b) von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1909 zu 500 Mark der deutschen Reichswährung 8 Stück und zwar:

24 108 268 328 427 799 1376 2292.

Diese Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1917 erlischt, werden gegen Rückgabe der Stücke nebst Zinsscheinen von einschließlich 44 (Ausgabe 1896) beziehungsweise 25 (Ausgabe 1905) und 17 (Ausgabe 1909) sowie des Erneuerungsscheines mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nennbetrag vom 30. Juni 1917 angefangen nach ihrem Wortlaute an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem, dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage eingelöst:

- in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
- in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei S. Bleichröder,
- in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden,
- in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
- in Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskompte-Bank und bei Moritz Zdekauer,
- in Wien bei der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Kredit-Anstalt,
- in Aussig bei L. Wolfrum & Komp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale,
- in Teplitz-Schönau bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht eingelöst worden:

1. Von der Prioritätsanleihe Ausgabe 1896:

Lit. B Nr. 222 1239 7107 9467 13256.

Lit. C Nr. 5505 11546 13218 20376 20982 23639 24522 28450 29107 29132.

Lit. D Nr. 222 1290 2791 3137 4664 6126 12384 13925 15624 16139 19126 29306.

2. Von der Prioritätsanleihe Ausgabe 1909:

zu 1000 Mark Nr. 1 887 1800 1892 2299 2373 2689 2942 2944 3283 4067 5078 5364 5921 6617 8045 8052 9198 9568.

Zu 500 Mark Nr. 951 1108 2406.

Der Betrag der fehlenden Zinsscheine wird von dem auszuzahlenden Nennbetrage gekürzt.

Teplitz-Schönau im Mai 1917. (668)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 39. 19. Mai 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 30. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Kanaltunnel zwischen Dover und Calais.

Vom Geheimen Baurat **G. Kemmann**, Berlin-Grunewald.

Die Kriegsziele der englischen Völker sind vielen, die die ausländischen Verhältnisse nicht aus persönlicher Anschauung kannten, erst im Laufe des Krieges selbst klar geworden. Seine lange Dauer hat die wahren Absichten unserer Hauptgegner nicht länger hinter sorgfältig auf Wirkung berechneten Stichmarken, wie die Befreiung der kleinen Völker, — so Griechenland und Norwegen! — verbergen können. Für die englischen Völker ist der Krieg ein nach gigantischem Plan und mit gigantischem Einsatz Dritter in Szene gesetztes ungeheures Bereicherungsunternehmen, das ohne jegliche Ansehung der Mittel gerichtet ist auf die wirtschaftliche Unterordnung sämtlicher Völker und Staaten des Erdballs, mit freiwilliger oder erzwungener Hilfe der zu unterjochenden selbst. Kolonisierung der ganzen Erde zu angelsächsischen Diensten unter Ausrottung des deutschen Außenhandels ist das Ziel, das die Vernichtung der Mittemächte zur Voraussetzung hat*). Tagtäglich werden wir deutlicher inne, wie selbstbewußt und rücksichtslos die Angelsachsen darauf hinarbeiten, ein Wirtschaftsgebiet nach dem anderen unter ihre Botmäßigkeit zu bringen. Wir können ihrer ungemein weitblickenden, dabei überaus beweglichen und gewandten Staatskunst, wie sie sich in vielhundertjähriger Entwicklung herausgebildet hat, und der unbeugsamen Energie, mit der sie ihre Pläne verfolgen, die Bewunderung nicht versagen, wenn wir auch die brutale, gewissenlose und wahrheitsfeindliche Art, die an Charaktere wie Richard III. und Cromwell gemahnt, nicht billigen. Auch Uneigennützigkeit in der Freundschaft ist nicht Sache ihrer Politik; wir sehen, wie sie sich auch die „Freunde“ geschickt unterzuordnen weiß, sobald sie ihren Zwecken hinderlich werden oder deren Dienste nicht mehr vonnöten sind. Es wäre kurzsichtig, die Erfolge, welche die positive angelsächsische Staatskunst bisher erreicht hat, auch nur im geringsten zu verkennen oder zu verkleinern. Für ihre einstweiligen Erfolge spricht, daß die Engländer, wie die mit ihnen schon seit Jahren verbündeten Amerikaner, denn auch schon während des Krieges begonnen haben, diese Erfolge praktisch weiter auszubauen. So sind sie bestrebt, den über den Erdball verstreuten zahlreichen schon vorhandenen Stützpunkten in fremden Ländern neue hinzuzufügen, und durch deren weitere Ausgestaltung die Herrschaft über die Meere noch weiter sicherzustellen und zu monopolisieren. Zu diesen neuen Stützpunkten gehört in erster Linie das Gebiet von Calais an der französischen Küste, mit dessen Angliederung sich die Engländer die Alleinherrschaft über den Kanal zu sichern wünschen. Die Erfahrungen der letzten Kriegszeit, insbesondere der U-Boot-Krieg, haben aber England von der Notwendigkeit überzeugt, oder werden es davon überzeugen, — sei es zur Verstärkung des Stützpunktes selbst, sei es zur besseren Sicherstellung der Versorgung von Übersee — zwischen diesem Stützpunkte und dem Muttergebiete auch noch eine feste Verbindung herzustellen, die den Gefahren eines Angriffs oder der Absperrung durch Seestreitkräfte völlig entrückt ist. Der frühere Grundsatz der „splendid isolation“ wird dadurch vollends in das Gegenteil verkehrt. Es ist überhaupt zu erwarten, daß als eine der Folgen dieses Krieges das Problem der Unterseetunnel machtvoll aufleben wird, nicht nur in den englisch-amerikanischen Wirtschaftsgebieten, sondern auch zwischen anderen Völkerschaften, die über ein selbständiges wirtschaftliches Bestimmungsrecht verfügen werden. Wer erinnerte sich nicht der Pläne für die Untertunnelung des Bosporus, der Straße von Gibraltar, der in dem Entwurf für eine Fehmarnbahn gegebenen Richtlinien! Die nächste und sicherste Aussicht auf Verwirklichung dürfte aber dem schon lange erörterten Plan eines Eisenbahntunnels unter dem Kanal zwischen Dover und Calais beschieden sein.

Wie die Franzosen mit Bezug auf Elsaß-Lothringen, so pochen die Engländer in bezug auf das Gebiet von Calais auf angebliche althergebrachte Rechte. Schon im 14. Jahrhundert gab ein Streit mit Frankreich um den flämischen Wollhandel dem englischen Könige Eduard III. den Vorwand, den Titel eines Königs von Frankreichs anzunehmen und mit

*) Das nicht genug zu empfehlende Schriftchen des Geh. Regierungsrats Dr. Poensgen: „Was haben die Engländer gegen uns?“ trifft hier den Nagel völlig auf den Kopf. (Vertrieb der Auskunftstelle Vereinigter Verbände, Berlin, Friedrichstraße 136; Preis 20 Pfg.).

dem Schein des Rechts das Land jenseits des Kanals mit Krieg zu überziehen. In hundertjährigem Kampf scheute England weder Blut noch Geld, um seine Macht in Frankreich auszubreiten, mußte sich aber schließlich mit dem Besitz von Calais begnügen. Damit aber beherrschte es auch die große europäische Zufahrtstraße des Kanals, bis zwei Jahrhunderte später auch dieser letzte Stützpunkt in Frankreich verloren ging, als Königin Maria ihrem Gemahl, Philipp II. von Spanien, zu Liebe gegen Frankreich zog. Sie hat den Verlust dieses Eckpfeilers nie verwunden: „Wenn ich sterbe, so werdet Ihr den Namen Calais auf meinem Herzen finden.“ Heute, nach rund 350 Jahren, hat sich England von neuem und nach englischer Annahme nunmehr wohl endgültig in Calais festgenistet. Damit rückt auch der Plan des Kanaltunnels wieder in den Vordergrund, von dessen Wiederaufleben in ententefreundlichen Veröffentlichungen gebührend Vermerk genommen wird. Der nordamerikanische „Engineering Record“ vom 25. November 1916 enthält eine Wiedergabe der neuesten Entwurfsfassung, die A. Dumas in „Le Génie Civil“ vom 21. Oktober 1916 einer kritischen Besprechung unterzogen hat. Der Veröffentlichung ist im Nachstehenden gefolgt.

Bisher waren es die Franzosen, die den Plan des Kanaltunnels in den Vordergrund gerückt haben. Wohl in dem Gedanken, daß England ihnen Calais nach dem Kriege zurückerstatten werde, fördern sie den Plan auch während des Krieges. Bisher hat sich das amtliche England im Gefü[hl] seiner seebeherrschenden Vormachtstellung gegenüber d[em] Tunnelgedanken stets ablehnend verhalten. Nachgerade a[n]fangen die Engländer selbst an, über die Auffassung fra[n]zösischer Ingenieure nachzudenken, daß der Festlandtunn[el] Englands einzige Rettung sei, wenn es einmal seine vol[le] Seeherrschaft verlieren und von einer wirklichen Blocka[de] bedroht sein sollte. Äußere Umstände spielen dabei m[it], denn die Verhältnisse für die Ausführung des Tunne[ls] werden von den Franzosen als denkbar günstig geschilde[rt];

Längenschnitt und Lageplan des Kanaltunnels.

sie erachten die Herstellungsmöglichkeit durch die vorhand[e]nen Versuchsstollen, die dauernd sorgfältig unterhalte[n] worden sind, für erwiesen. Und da die Überzeugung, daß da[s] Unternehmen auch auskömmliche Erträge abwerfen werd[e], von englischer Seite geteilt wird, so wird der Versuch de[r] Franzosen, jetzt während des Krieges die Engländer für da[s] Unternehmen zu stimmen, verständlich. Der Erfolg ihre[r] Bemühungen war der, daß schließlich Asquith in Aussich[t] stellte, das Kabinett noch während des Krieges mit de[m] Vorschlage befassen zu wollen. Über die Stellungnahm[e] seines Nachfolgers, Lloyd George, liegen öffentliche Mittei[lungen] noch nicht vor.

Der Gedanke der Tunnelverbindung reicht bis in die Ze[it] des ersten Napoleon zurück; er wurde dem Kaiser bereit[s] 1802 von einem französischen Ingenieur vorgetragen. Doc[h] nahm er erst in dem Entwurfe Thomé de Gamond's greifbar[e]

stalt an. Seine aus dem Jahre 1834 stammenden frühesten rschläge für eine Überbrückung oder Durchdämmung des nals oder für eine Fähranlage zwischen 8 km lang in die gebauten Landzungen und auch sein aus dem Jahre 1856 mmender erster Tunnelplan beanspruchen nur mehr ein schichtliches Interesse; erst 32 Jahre später, im Jahre 1866, nte der Genannte einen Tunnelentwurf einreichen, der e brauchbare Grundlage für den späteren Ausbau bildete. hen wir von dem Gedanken ab, auf einer künstlichen Insel, ten im Kanal, bei der Varne shoal, einen Zugangsschacht einer festen Station zu errichten, so haben wir im wesentlen den heutigen Plan vor uns. 1869 wurde zur Ausführung ses Entwurfs ein englisch-französischer Ausschuß von 6 gliedern ins Leben gerufen, der auch heute noch beht. Nach dem Kriege von 1870 wurde die Insel aufgeben, da sie Angriffen zur See ausgesetzt sein konnte. war berechnet, daß der Tunnel mit Hilfe eines neuerprob- Bohrverfahrens in 4 bis 5 Jahren fertigzustellen sei und en Kostenaufwand von etwa 160 Millionen Mark erfordern rde. Die Zuglokomotiven sollten mit Druckluft betrieben rden, die Gamond aus dem Flutwechsel gewinnen wollte. sich erboten, die Zufahrstrecke zum Tunnel auf französischer Seite als langgestreckte Hochbahn an der Küste entlang zu bauen, so daß sie sich ständig im Machtbereich der englischen Flotte befand. Dumas meint, daß dieser Vorschlag den Engländern unter den heutigen Verhältnissen freilich kaum mehr zusagen würde, da eine derart ausgeführte Strecke ja auch den feindlichen Zerstörern, U-Booten oder Wasserflugzeugen zum Opfer fallen könnte.

Der heute vorliegende Entwurf rührt von Albert Sartiaux her, dem derzeitigen Chefingenieur der französischen Nordbahn-Gesellschaft, der zeitweilig dem Verwaltungsrat der französischen Unterseebahn-Gesellschaft (Société Française du Chemin de fer Sous-Marin) angehörte. Die geologischen Aufnahmen des Kanalgrundes, die in den früheren Untersuchungen ihre Bestätigung finden, scheinen dafür zu sprechen, daß sich das Bauverfahren ziemlich einfach gestalten wird. Der sehr gleichmäßige Befund der Schichten auf beiden Seiten des Kanals spricht für die Annahme der Geologen, daß Frankreich und England in der Miocänzeit in fester Verbindung standen, und daß sich durch sehr allmähliches und gleichmäßiges Versacken der Verbindungsbrücke die seichte

Querschnitt des Kanaltunnels
in gerader Strecke. in gekrümmter Strecke.

ie am 2. August 1875 auf 99jährige Dauer gegründete franzische Gesellschaft sollte die vom Ausschuß genehmigten line auf französischer Seite zur Ausführung bringen und einer englischen Gesellschaft Hand in Hand arbeiten, die Tunnel von Dover aus vorzutreiben hätte. Französischerts sind für Schachtbauten, Bodenuntersuchungen, Bohrarten und für den Bau eines 2,1 m weiten, 1840 m langen Verhsstollens rund 1,6 Millionen Mark ausgegeben worden. e Gesellschaft hat die Maschinen und die Bauanlage gut Stand gehalten und ist auf die Weiterführung der Arbeiten bereitet. In England wurde 1872 die Kanaltunnel-Gesellaft gegründet. Diese Gesellschaft, die am 16. Juli 1874 mit Südostbahn verschmolzen wurde, hat 400 000 ℳ für Vortersuchungen ausgegeben. Ihr folgte bald die Unterseebahnsellschaft, die mit einem Kostenaufwande von rund 800 000 rk zwei Versuchsstollen von 805 und 1853 m Länge herllte; diese wurden von zwei Schächten aus vorgetrieben, die den Shakespeareklippen bei Dover abgeteuft sind. Die sellschaft ist in der Folge mit der Kanaltunnel-Gesellschaft schmolzen worden, die die Bauten und Maschinenanlagen iterhin unterhalten hat. Die Stollen wurden lange Zeit rch Auspumpen trocken gehalten und erwiesen sich als ht wasserdicht.

Als Gamond 1875 starb, hielt er die alsbaldige Ausführung nes Planes für gesichert. Aber die im amtlichen Auftrage der englischen Presse beeinflußte öffentliche Meinung zte der Fortführung der Arbeiten 1882 endgültig ein Ziel. e konservative Partei in England war es, die in der Folget, zuletzt im Jahre 1906, der Wiederaufnahme immer wieder gegentrat. Es half auch nichts, daß die Franzosen Fahrrinne gebildet hat, die jetzt zwischen Dover und Calais vorhanden ist. Die oberste Schicht besteht an beiden Kanalküsten aus der bekannten weißen Kreide, die von Kieselsteinen durchsetzt ist. Darunter findet sich eine Lage von Kreide und Ton; unter dieser wieder stößt man auf eine 60 m starke geschlossene Cenomanschicht aus tonhaltiger Kreide von sehr gleichmäßiger und dichter Beschaffenheit, deren Material an den Ufern in ausgiebiger Weise zur Zementbereitung verwendet wird. Sie ist vollständig wasserdicht, läßt sich verhältnismäßig leicht lösen und steht ohne Tunnelzimmerung frei an. Die Bohrungen zeigen, daß diese Schicht unter dem Kanal in unveränderter Stärke durchgeht. Von einem besonderen Entwässerungstunnel aus, der zunächst von den beiden Ufern, und zwar von den Schächten nach der Mitte steigend, vorgetrieben wird, soll die Cenomanschicht mittels Seitenstollen gründlich untersucht und danach der Tunnel so geführt werden, daß seine Gradiente in dieser Schicht verbleibt, die sie erst an den Enden verläßt.

Der Tunnel wird aus zwei getrennten eingleisigen Kreisröhren von je 5,9 m Weite bestehen. Die Länge der Bahn von der Abzweigung aus der Linie Paris-Calais bis zum Anschluß an die London-Dover-Linie wird rd. 60 km betragen; davon liegen 53 km im Tunnel. Die Neigungen des Tunnels sind aus den beistehenden Zeichnungen zu ersehen. In seiner Mitte befindet sich ein kurzer Rücken, an dessen Fußpunkten die beiderseitigen Entwässerungstunnel ihren Anfang nehmen, die mit den Haupttunneln durch Stichtunnel verbunden sind. Diese teilen die Strecke des Haupttunnels in 6 bis 8 km lange Abschnitte, die unabhängig von einander gebaut werden können.

Nach den angestellten Untersuchungen ist die Menge des ins Tunnelinnere gelangenden Sickerwassers auf die Gesamtlänge beider Tunnelröhren zu rd. 120 cbm in der Minute zu veranschlagen; das ist bei weitem weniger, als die Wassermenge, die sich in vielen der tiefen Bergwerke Europas ansammelt. An den Enden der Entwässerungstunnel wird das Sickerwasser zutage gepumpt.

Der französische Teil des Tunnels zerfällt in zwei Abschnitte. Der erste enthält den Bahnhof mit dem Voreinschnitt und die ersten 7¼ km Tunnel; zur Entwässerung dieser Strecke wird der schon vorhandene Schacht genügen. Anschließend hieran soll auf französischer Seite zunächst der Entwässerungstunnel vorgetrieben werden, von dem aus drei Stichtunnel im Anstieg bis zur Hauptlinie gebohrt werden; von ihren Endpunkten aus werden die Abschnitte des Bahntunnels zu Berg vorgetrieben; der Ausbruch wird durch den Entwässerungstunnel und den Hauptschacht zutage gefördert. Solange die Entwässerungstunnel im Bau sind, wird in Abständen von 150 m durch Bohrlöcher nach oben und unten ständig nachgeprüft, wo sich die Grenzen der Schicht befinden, in der der Bahntunnel geführt werden soll. Je nach dem Befunde wird die Gradiente geändert.

Mit Hilfe von Bohrmaschinen der vom General Beaumont erfundenen Art, die auf englischer Seite bereits gründlich erprobt worden sind, hofft man einen Jahresfortschritt von 6 km mit jeder Maschine zu erreichen. Dabei ist vorausgesetzt, daß der Ausbruch rechtzeitig fortgeschafft werden kann, der in einer Menge von 4400 t täglich durch den Entwässerungstunnel nach dem Schacht befördert werden muß. Nach französischer Berechnung würde dazu eine 60-cm-spurige elektrische Bahn erforderlich sein, auf der täglich 100 Züge in jeder Richtung verkehren. Die Zahl der täglich ein- und ausfahrenden Arbeiter würde sich auf 1200 belaufen. Um die für solche Transporte geeigneten Aufzüge unterbringen zu können, müßte der Schacht besonders geräumig gemacht werden. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Absenkung der Schächte auf französischer Seite schwierig ist, und es wird angenommen, daß dazu das Druckluft-, Spritz- oder Gefrierverfahren oder eine Vereinigung von ihnen angewendet werden müsse. Unter solchen Voraussetzungen würden zur Herstellung des Entwässerungstunnels bis zur Kanalmitte 3 Jahre nötig sein. In dieser Zeit wäre auch allmählich der Haupttunnel auf französischer Seite von den vier Angriffspunkten aus in Bau zu nehmen, so daß das gesamte Werk in 4½ oder 5 Jahren fertiggestellt sein könnte; englischerseits würde die Ausführung in ähnlicher Weise erfolgen.

Während in den ursprünglichen Plänen für den Bahnbetrieb Druckluftlokomotiven vorgesehen waren, kommt jetzt selbstverständlich nur der elektrische Betrieb in Frage, der auch einer etwaigen Änderung der Gefällverhältnisse während des Baues Bewegungsfreiheit gestattet. Obwohl die Tunnelräume durch die Bewegung der Züge ständig durchlüftet würden, sollen doch außerdem zwei Gruppen 300 pferdiger Ventilatoren aufgestellt werden, deren jede die Tunnelluft ohne Rücksicht auf die Zugbewegungen innerhalb dreier Tage einmal zu erneuern vermag.

Die kilometrischen Kosten des Unternehmens werden sich nach den Voranschlägen auf etwas über 5 Millionen ℳ belaufen; dies ist ein Betrag, der von keinem anderen europäischen Großbahntunnel — von Stadtschnellbahnen abgesehen — auch nur annähernd erreicht wird. Es wird angenommen, daß täglich in einer Richtung 144 Züge durch den Tunnel hindurchgeführt werden können. Dies entspricht einer Frachtmenge von 230 000 Tonnen, wenn das Beförderungsvermögen eines Güterzuges zu rund 1600 Tonnen angenommen wird. Sir Douglas Fox veranschlagt die Baukosten des englischen Teils auf 126⅔ Millionen ℳ, Sartiaux die auf französischer Seite zu 139 Millionen ℳ und nimmt, um sicher zu gehen, die Gesamtkosten zu 308 Millionen Mark an. Nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen rechnet Sartiaux, daß auf der Kanaltunnelbahn täglich 15 Güter- und Personenzüge in jeder Richtung zu befördern sein würden, bei Annahme einer durchschnittlichen Ladung der Güterzüge von 440 bis 550 Tonnen. Alsdann würde sich das Kapital mit 5 bis 7 % verzinsen, eine Schätzung, zu der im wesentlichen auch Baron Erlanger in einem Aufsatz des „Evening Standard" gelangt.

Die erfolgreiche Durchführung des großen Unternehmens würde auf die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen England und Frankreich selbstverständlich den tiefgehendsten Einfluß ausüben. Die Entente ist sich wohl bewußt, daß es in dem heutigen Weltkrieg von Bedeutung gewesen wäre, wenn sie über eine durchgehende Schienenverbindung verfügt hätte, die es ermöglicht haben würde, den Weg von England nach Frankreich unabhängig vom Wasserwege in ununterbrochener Fahrt zurückzulegen. Ein weiterer Erfolg dieser Verbindung würde darin bestehen, daß die Fahrzeit zwischen Paris und London gegen die bisher schnellste Verbindung um nicht weniger als 5½ Stunden abgekürzt und die Umladekosten gespart würden.

Die Mittemächte werden gut daran tun, dem Plan des Unterseetunnels ihre volle Beachtung zu schenken, da im Falle eines Friedens auf der Grundlage des status quo die Angelsachsen es leicht auf einen zweiten Versuch, die Mittemächte niederzuringen, ankommen lassen könnten. Für großzügige Geschäfte sind ja immer Beteiligte zu finden, obwohl England letzten Endes nichts als seine eigenen Interessen verfolgt.

Über die finanzielle Lage der badischen Staatseisenbahnen

äußerte sich der Finanzminister, Exzellenz Dr. Rheinboldt anläßlich der Eröffnung des außerordentlichen Badischen Landtages 1917 am 24. April d. J. wie folgt:

„Nach den hohen Betriebsüberschüssen der Jahre 1911 bis 1913 mit durchschnittlich 36,6 Millionen hat der Krieg auch hier zunächst einen jähen Sturz herbeigeführt. Das Jahr 1914 ergab, obwohl es nur 5 Kriegsmonate enthielt, einen Betriebsüberschuß von nur 26,1 Millionen, der aber immerhin noch eine Schuldentilgung von 0,57 % und mit dem noch zur Verfügung stehenden Staatszuschuß von 1,5 Millionen eine solche von 0,82 % ermöglichte. Das Jahr 1915 haben wir mit einer Reineinnahme von 31,5 Millionen abgeschlossen und unsere Eisenbahnschuld mit Hilfe des auch für dieses Jahr noch bewilligten Staatszuschusses von 1,5 Millionen sogar um 1,34 Millionen vermindert bei einer Schuldentilgung von 1,34 bzw. 1,60 %. Das dritte Kriegsjahr 1916 zeigt unerwarteterweise wieder eine starke Aufwärtsbewegung mit einem Betriebsüberschuß von 40,6 Millionen ℳ, dem höchsten, der jemals erreicht wurde und einer Schuldminderung von 10 941 408 ℳ. Auch im laufenden Jahr waren die Einnahmen trotz aller Hemmnisse und Einschränkungen des Verkehrs bis jetzt befriedigend."

Bei seinen weiteren Ausführungen warnte der Herr Minister eindringlich, aus diesen Ergebnissen falsche Schlüsse zu ziehen. Vor allem seien die günstigen Ergebnisse größtenteils lediglich dadurch erzielt worden, daß vorgesehene Ausgaben nicht geleistet werden konnten. Ein Teil der Reineinnahmen sei also nicht als ein tatsächlich günstiges Wirtschaftsergebnis, sondern lediglich als eine zurückgehaltene Ausgabe aufzufassen, die später unter allen Umständen, sehr wahrscheinlich sogar infolge der Hinausschiebung verstärkt oder verteuert geleistet werden müsse. Z. B. seien allein für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, Betriebsmittel und maschinellen Anlagen (Titel 6 u. 7) im Jahre 1915 5 545 352 ℳ und im Jahr 1916 2 391 641 ℳ, zusammen also rund 8 Millionen ℳ weniger aufgewendet worden, als im Voranschlag vorgesehen gewesen seien. Hierin liege, das müsse man stets im Auge behalten, eine erhebliche Vorbelastung der künftigen Wirtschaftszeiträume. Dazu komme, daß auch hier eine große Steigerung der Ausgaben

urch vermehrten Ersatz des durch den Krieg abgewirtschafte-
n rollenden Materials, ferner eine starke Verteuerung des
triebes durch Steigerung der Materialpreise sowie der Per-
nalkosten in sicherer Aussicht stehe. Die Kohlenverteue-
ng allein werde die Verwaltung mit etwa 3 Millionen ℳ be-
sten. Ob es gelingen werde, die zu erwartende starke Er-
hung des Betriebsaufwandes und die voraussichtlichen Wir-
ngen der neuen Verkehrssteuer durch entsprechende Er-
hung der Einnahmen völlig auszugleichen, stehe dahin.
ersucht müsse es auf alle Fälle werden, da der von ihm auf-
stellte Grundsatz, daß die Eisenbahnverwaltung ohne Staats-
terstützung bestehen müsse, nach den inzwischen einge-
etenen Ergebnissen mehr denn je seine Geltung behaupten
üsse. Welche Wege hier zu gehen sein würden, unterliege
Zt. der Prüfung. Die Minderung der Eisenbahnschuld in den beiden letzten Jahren gebe dabei einen sehr erwünschten Vorsprung.

In diesem Zusammenhang seien ferner einige interessante Bemerkungen des Herrn Ministers über die großen wirtschaftlichen Aufgaben der Bundesstaaten und insbesondere Badens nach dem Kriege und über die dazu erforderlichen großen Mittel erwähnt. Er erinnerte in dieser Hinsicht u. a. an die staatliche Förderung des Wohnungswesens, vor allem aber an die Neuregelung des Lohn- und Besoldungswesens. Daneben harrten große Kulturaufgaben der Erfüllung, wie z. B. die Schiffbarmachung des Rheins, die Versorgung des Landes mit Elektrizität, Aufgaben, deren Lösung der Krieg dringender gemacht habe. Diesen Aufgaben werde man nur dann voll gewachsen sein, wenn im Sinne seiner Ausführungen die Grundlagen der Staatsfinanzen fest und unerschüttert geblieben seien.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ergänzung zum Reichshaushalt behufs Ausbaus der nnenwasserstraßen.** In der Reichstagssitzung vom 14. d. M. achte Staatssekretär Dr. Helfferich die Mitteilung, daß den ünschen des Hauses durch Einbringung einer 3. Ergänzung m Haushalt Rechnung getragen sei, durch die für die Vorbeiten zum Ausbau der Binnenwasserstraßen 1 200 000 ℳ gerdert werden und zwar seien davon 700 000 ℳ für die Vorbeiten zum Donau-Main-Kanal, 100 000 ℳ für die südwestutschen Wasserstraßen — das Oberrhein-Projekt soll gendert behandelt werden — rund 400 000 ℳ im wesentlichen r die Weser-Elbe- und Oder-Stromgebiete bestimmt. Damit erde hoffentlich den Wünschen des Hauses entsprochen.

— **Vereinheitlichung der deutschen und österreichischen arife.** Hierüber teilt der in Budapest erscheinende „Tarifzeiger" vom 1. d. M. folgendes mit: In München haben ngst Verhandlungen zwischen Vertretern der preußischen, yerischen und sächsischen Eisenbahnen einerseits und der terreichischen und ungarischen Bahnen anderseits stattgenden, um eine Vereinheitlichung der Güterklassifikation d der wichtigsten tarifarischen Bestimmungen in die Wege leiten. Es wurde ein Ausschuß aus drei reichsdeutschen d je einem österreichischen und ungarischen Mitglied geidet, dessen Aufgabe es zunächst sein soll, die Möglichkeit d Zweckmäßigkeit einer Annäherung der deutschen und terreichisch-ungarischen Tarife zu prüfen. Das Ergebnis eser Prüfung soll in einiger Zeit den beiderseitigen Reerungen behufs weiterer Verwertung an die Hand gegeben erden.

— **Der preußische Landeseisenbahnrat** hält am 21. d. M. Berlin eine Sitzung ab mit der Tagesordnung: Änderung r Streckensätze in den Stückgutklassen, Aufhebung oder nschränkung einzelner Ausnahmetarife.

— **Frachtermäßigung für Rübensauerkraut.** Mit Wirkung m 15. Mai d. J. ist Rübensauerkraut durch Einreihung den Spezialtarif I und das Verzeichnis der zuschlagfrei beckt zu befördernden Güter dem Sauerkraut aus Kohl in der achtberechnung gleichgestellt worden (vergl. Nachtrag IV m deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B). Rübensauerat wird seit dem letzten Herbst in gleicher Weise wie uerkohl aus Weiß- und Kohlrüben hergestellt und gilt als uerkraut im Sinne der Verordnung über die Verarbeitung n Gemüse vom 5. August 1916 (Reichsgesetzblatt S. 914). stellt ein dem bekannten Sauerkraut aus Weißkohl an hmackhaftigkeit nahestehendes Gemüse dar, das es an Nährrt noch übertrifft. Es ist nach Mitteilung der Kriegsgellschaft für Sauerkraut geeignet, dem in der jetzigen Zeit mer fühlbarer werdenden Mangel an Gemüse und Gemüsenserven nach Möglichkeit abzuhelfen. Die Hersteller chnen damit, daß es sich auch nach dem Kriege einbürgern d somit dauernd im Verkehr bleiben wird.

— **Frachtberechnung für Sauerfutter, Süßfutter, Süßpreßfutter.** Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ist Sauerfutter, Süßtter, Süßpreßfutter, aus Futterkräutern, Kartoffeln, Karffelpulpe, Rüben aller Art, Rübenschnitzel (auch entekert), Schnitzabfällen, Köpfen und Blättern von Rüben, ch aus Gemengen dieser Stoffe, auch mit Zusätzen von cksel, Spreu und Salz, in den Spezialtarif III eingereiht rden (vergl. Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Güterrif, Teil I B). Die Futtermittel bestehen aus saftreichen tterstoffen, die ihres hohen natürlichen Wassergehalts und ihrer fleischigen Beschaffenheit wegen keine genügende Austrocknung an der Luft gestatten und daher zwecks Haltbarmachung in Gruben oder Speichern (Silos) der Milchsäuregärung unterworfen worden sind. Sauerfutter entsteht, wenn die Futterstoffe in frischem Zustande, Süßfutter, wenn sie — zwecks Beschleunigung der Milchsäuregärung — in welkem Zustande eingemietet werden; zur Herstellung von Süßfutter werden die — möglichst saftreichen, wasserhaltigen — Futterpflanzen unter besonders starken Druck gesetzt, vielfach vermittels besonderer Preßvorrichtungen, um die Milchsäurebildung auf Kosten der Essigsäure- und Buttersäuregärung möglichst zu steigern. Vom chemischen Standpunkt sind alle drei Futtermittel, da sie mehr oder weniger große Mengen freier Säuren enthalten, Sauerfutter. Sie haben während der Kriegszeit erhöhte Bedeutung, da es jetzt mehr denn je darauf ankommt, einen zeitweise vorhandenen Überschuß an Futterstoffen für die Zeit späterer Futterknappheit zu erhalten.

— **Nordseebäderverkehr.** In diesem Verkehr wird, wie wir der „Reichshauptstädtischen Korrespondenz" entnehmen, auch in diesem Jahre der Badebetrieb auf den ostfriesischen Nordseeinseln, gleich wie im Vorjahre, verboten. Zum Besuch der Inseln sollen nur Personen zugelassen werden, die die militärische Erlaubnis dazu erhalten haben. Der Verkehr wird in beschränktem Maße wie bisher während der Kriegszeit bedient. Es wird erneut auf die in dieser Hinsicht erlassenen Bestimmungen hingewiesen: An Zivil und Militär, denen der Zutritt nach den Inseln militärischerseits gestattet ist, können direkte Fahrkarten ausgegeben werden, wenn nach den veröffentlichten Fahrplänen und dem bestehenden Tarife eine Abfertigungsmöglichkeit besteht. Ebenso kann Gepäck direkt abgefertigt werden. Die Dampfer verkehren zwischen dem Festlande und Borkum nur auf der Strecke Emden-Borkum, Juist auf der Strecke Norddeich-Juist, Langeoog auf der Strecke Bensersiel-Langeoog, Norderney auf der Strecke Norddeich-Norderney, Spickeroog auf der Strecke Neuharlingersiel-Spiekeroog und Wangerooge auf der Strecke Carolinensiel-Wangerooge. Danach können im Verkehr mit allen in den Verkehr einbezogenen Inseln — ausgenommen Spiekeroog — Personen direkt, jedoch nur über die angegebenen Wege, abgefertigt werden, weil über Neuharlingersiel eine Abfertigungsmöglichkeit nach dem bestehenden Tarife nicht eingerichtet ist. Dahin muß die Abfertigung gebrochen und auf eine geeignete weitestgelegene Station vorgenommen werden. Die Reisenden werden vor der Abfertigung darauf aufmerksam gemacht, daß sie nur dann auf die Inseln zugelassen werden, wenn sie die gehörigen Ausweise besitzen.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** In der ordentlichen Hauptversammlung besprach der Vorstand die Verkehrsentwicklung im verflossenen Geschäftsjahre. Die Verkehrszunahme von etwas über 13 % gegen das Vorjahr sei dem Umstande zuzuschreiben, daß durch die Einschränkung des Auto-Omnibusverkehrs und durch den Fortfall anderer Fahrgelegenheiten die Fahrgäste immer mehr auf die Straßenbahnen und die Hoch- und Untergrundbahn angewiesen sind. In den ersten Monaten des Jahres 1917 habe der Verkehr eine neue starke Steigerung erfahren, die man dem Frostwetter zuschreiben wollte; da der Verkehrszuwachs aber auch nachher im wesentlichen bestehen blieb, so müssen dafür noch andere Gründe vorliegen; sie dürften hauptsächlich darin zu sehen sein, daß die Hoch- und Untergrundbahn mit ihrem eisenbahnmäßigen Betriebe die regelmäßige Abfertigung eines Massenverkehrs verbürgt, so daß jeder Fahrgast auch unter den heutigen Verhältnissen noch auf pünktliche Beförderung mit größerer Sicherheit rechnen kann, als bei Benutzung anderer Verkehrsmittel von geringerer Fassungskraft. Die unter diesen Ausnahmezuständen vorkom-

menden Überfüllungen können dabei leider nicht vermieden werden. Mit Hilfe des Kriegsamts sind alle Maßnahmen im Gange, um nach Möglichkeit einen stärkeren Wagenumlauf herbeizuführen. Diesem Anwachsen des Verkehrs stehen die bekannten Erhöhungen der Löhne und Rohstoffpreise gegenüber. Wie bei allen andern Verkehrsunternehmungen kann ein Ausgleich der hierdurch ständig steigenden Ausgaben nur durch entsprechende Erhöhung der Fahrpreise geschaffen werden. Die Verwaltung ist daher mit der Frage der Tariferhöhung dauernd beschäftigt und wird mit den für ihre Durchführung erforderlichen Schritten sobald wie irgend möglich, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres, vorgehen. Der Vorstand berichtete sodann über die Verkehrssteuer. Für die Stadtschnellbahnen sei mit Rücksicht auf die Höhe ihrer Anlagekosten im Verkehrssteuergesetz bekanntlich eine Ausnahmebestimmung getroffen worden, um dieser besondern Art von Bahnunternehmungen ihre Wirtschaftlichkeit zu wahren. Der Bundesrat ist ermächtigt, Stadtschnellbahnen, deren Herstellungskosten mehr als durchschnittlich 2 Millionen Mark für das Kilometer betragen, Steuerfreiheit zu gewähren. Bei der Hochbahn betragen die kilometrischen Kosten rund 5 Millionen Mark. Die Abrechnung wurde genehmigt und die Dividende auf die Stammaktien auf 3 % festgesetzt. Auf die Vorzugsaktien werden 5 % Dividende bzw. Bauzinsen gezahlt.

Österreich.

— **Zum Rechnungsabschluß der Südbahn für 1916.** Zur Ergänzung unserer Mitteilung in Nr. 35, S. 293 teilen wir noch folgendes mit: Die Betriebseinnahmen erreichten die Ziffern von 193,7 Mill. Kronen. Nachdem bereits im Jahre 1915 gegenüber dem Jahre 1914 eine Steigerung um 15,8 Mill. K. eingetreten war, haben die Einnahmen im Jahre 1916 eine weitere bedeutende Zunahme um 22,5 Mill. K. erfahren und den höchsten je verzeichneten Stand erreicht. Die Steigerung stammt fast ausschließlich aus Militärtransporten. Der Zivilverkehr hat sich gegenüber dem Tiefstand des Jahres 1915 weder in den Einnahmen aus der Personenbeförderung, noch aus der Verfrachtung von Zivilgütern wesentlich gehoben. Die größte je dagewesene Betriebsleistung mußte unter außerordentlichen Schwierigkeiten mit einem verminderten Personal durchgeführt werden und erforderte die stärkste Anspannung aller Kräfte und die vollste Ausnützung der Betriebsanlagen, insbesondere des rollenden Materials. Weit stärker als die Einnahmen sind aber die Ausgaben gestiegen. Die Betriebsausgaben erforderten nämlich rund 140 Mill. K., um 39,7 Mill. mehr als im vorigen Jahre. Die Ausgabensteigerung hat ihre Wurzel in zwei Umständen: sie war einerseits die Folge der ungewöhnlichen Mehrleistung und wurde sodann durch die erhebliche Preissteigerung aller Gebrauchsmittel, sowie durch die Verbesserung der Bezüge des Personals herbeigeführt. Für Kohle wurden 15 Mill. K. mehr als im Vorjahr ausgegeben, genau die doppelte Summe, weil zur Bewältigung des Verkehrs auch unter großen Preisopfern Kohle herbeigeschafft werden mußte. Die Anschaffungen der übrigen Betriebsstoffe (Öle, Metalle, Holz) erforderten um 7 Mill. K. mehr; für das Personal, insbesondere für die Entlohnung der höheren Leistungen und die Aufbesserung der Bezüge, wurden um 17 Mill. Kronen mehr als im Jahre 1915 aufgewendet. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Südbahn ein Personal von 45 000 Menschen hat. Von der Steigerung der Betriebsausgaben entfallen somit etwa $^{3}/_{7}$ auf die Personallasten und $^{4}/_{7}$ auf die sachlichen Auslagen. Die besonderen Ausgaben erforderten einen Mehraufwand von rund 2,2 Mill. K. Die Steigerung entfällt fast ausschließlich auf Ausgaben für Wohlfahrtszwecke, insbesondere zur Erleichterung der Lebensführung des Personals. Für die Lebensmittelversorgung wurde etwa eine halbe Mill. K. über die gewöhnlichen Zuwendungen hinaus ausgegeben, insbesondere für die Anschaffungen der Lebensmittelmagazine, für Personalküchen und für die Versorgung mit Schuhen und Kleidern. Die Steuer ist fast unverändert geblieben; der Südbahn ist in Österreich die Vorschreibung für das Jahr 1916, in Ungarn für die beiden letzten Jahre noch nicht zugekommen, so daß die Steuer im vorjährigen Ausmaße entrichtet wurde. Die Lokalbahnen und Pachtbahnen zeigen ungünstigere Einnahmeergebnisse, weil namentlich auf den Pachtbahnen größere Ausfälle eingetreten sind. Das Erträgnis des Grazer Walzwerkes und der Wiener Fabrik für Sicherungsanlagen war besser als im Vorjahre, dagegen zeigte das Hotel auf dem Semmering infolge der Einschränkung des Reiseverkehrs einen Einnahmenausfall. Aus den sämtlichen Posten ergibt sich, daß der Reinertrag auf 37,19 Mill. K. gesunken ist; er stellt diesmal nur 19 % der Betriebseinnahmen dar und ist um 19,6 Mill. K. schwächer als im vorigen Jahre.

Aus dem Gewinne mußten die Lasten bestritten werden. Di[e] wichtigste Ausgabenpost ist das Erfordernis für die Ver[-]zinsung der Anleihen und die Wertabschreibungen. Die Aus[-]lagen für den Anleihendienst beziffern sich mit 68,8 Millione[n] Kronen. Sie sind um 403 000 K. größer als im vorigen Jahr[e] als Folge der Tatsache, daß die Prioritätentilgung im Rahme[n] der neuen Ordnung noch nicht aufgenommen werden konnte. Der Tilgungsplan ist auf einer festen Zeitrente aufgebaut un[d] die Gesellschaft muß die nicht getilgten Prioritäten weite[r] verzinsen. Von dem Erfordernis von 68,8 Millionen Krone[n] kommen die österreichische und die ungarische Zeitrente mi[t] zusammen 2 Millionen Kronen und die italienische Zeitrent[e] mit 28,16 Millionen Kronen in Abzug, so daß die Südbahn au[s] eigenem 38,58 Millionen Kronen für den Prioritätendienst bei[-]stellen muß. Sowohl die Aufwendung für den Anleihendien[st] als die italienische Zeitrente, die auch im Jahre 1916 nich[t] bezahlt worden ist, wurden wie bisher zur gesetzlichen Höh[e] eingestellt. Eine Ersparnis um 2,4 Millionen Kronen ergab sich aus den Zinsen und verschiedenen Abrechnungen. Di[e] Südbahn hatte aus der Tatsache, daß die Zinsabschnitte vo[n] Prioritäten, die im Besitze feindlicher Untertanen sind, nich[t] bezahlt wurden, größere Guthaben, welche Zinseneingäng[e] lieferten; ferner waren im vorigen Jahre die bedeutende[n] Kosten der Neuordnung, von denen die Stempel allein 2½ Mil[-]lionen Kronen kosteten, auf diesem Konto verrechnet, diesma[l] aber selbstverständlich erspart worden. Anderseits ist ein[e] gewisse Mehrbelastung aus dem Umstande eingetreten, da[ß] die Südbahn die in Deutschland zahlbaren Zinsscheine un[d] die Rimessen für die Warenbezüge in Mark einlösen mußt[e] und infolge des ungünstigeren Wechselkurses mit höhere[n] Valutaerfordernissen belastet wurde. Unter dieser Post er[-]scheinen auch die Zinsen des Kaufschillingsrestes von 22 Mil[-]lionen Kronen. Der Aufwand für Investitionen, die seit de[m] Kriegsausbruch auf den unabweislichen Bedarf eingeschränk[t] sind, belief sich auf zwei Millionen Kronen und wurde, wei[l] die Investitionsanleihe noch nicht begeben werden konnte, vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten. Die Erhal[-]tungsarbeiten erforderten infolge der großen Abnutzung de[s] Materials eine weit bedeutendere Summe als in den beide[n] letzten Jahren, sind aber hinter dem gewöhnlichen Ausma[ß] noch erheblich zurückgeblieben. Es ist selbstverständlich, da[ß] infolge der außerordentlichen Verkehrsleistungen die gesam[-]ten Einrichtungen, namentlich die Schienen und das rollend[e] Material, ungewöhnlich stark abgenutzt worden sind. In Frieden werden sich deshalb wesentlich höhere Kosten fü[r] die Erneuerung und Ergänzung ergeben.

Zur Deckung des Gebarungsabganges ist der aus dem Über[-]schusse des vorigen Jahres stammende Ausgleichsfonds vo[n] 294 953 K. heranzuziehen, der Rest wird als Fehlbetrag mi[t] der Summe von 5,6 Millionen Kronen auf die Rechnung de[s] Jahres 1917 vorgetragen werden. Die uneingelöst geblieb[e-]nen Prioritätenzinsscheine werden als Schuldpost in die Bi[-]lanz eingestellt. In der vorjährigen Bilanz betrugen di[e] Zinsen und Verlosungsrückstände 90,7 Millionen Kronen un[d] sie werden in der heurigen Bilanz noch wesentlich gewachse[n] sein. Anderseits wird die italienische Zeitrente, die in Gol[d] zahlbar ist, mit den bisher unberichtigt gebliebenen Rate[n] nachgezahlt werden. Die endgültige Ordnung dieser Ver[-]hältnisse und die Vorsorge für die in fremden Währunge[n] zu leistenden Zahlungen gegenüber den Ansätzen der Bilan[z] wird in der Folge, wenn die Liquidierung der Kriegswirkun[-]gen für die Südbahn vollzogen werden wird, durchgeführ[t] werden müssen.

— **Die Buschtiehrader Bahn im ersten Vierteljahr 1917.** Di[e] Aprileinnahmen der Buschtiehrader Bahn betrugen 2 166 8[..] K., das ist um 123 200 K. mehr als im Vorjahr. Davon ent[-]fallen auf die Linien Lit. A 1 029 851 K. (+ 100 300 K.), au[f] die Linien Lit. B. 1 136 990 K. (+ 22 900 K.). Es wurden be[-]fördert 430 461 Personen (+ 79 698) und 652 246 (— 60 431) Güter und hierfür 490 849 K. (+ 136 965 K.) beziehungswei[se] 1 675 992 (— 13 765 K.) eingenommen. Bei Zusammenfassun[g] der Monate Januar bis April ergibt sich eine Einnahme vo[n] 8 287 452 K. (— 93 800 K.), woran die Linien A mit 3 702 711 K (+ 60 800 K.) und B mit 4 584 741 K. (— 154 600 K.) beteilig[t] sind.

— **Straßenbahnlinie nach Leopoldau.** (Wien XXI. Bezirk. Am 9. Mai wurde die neu erbaute Straßenbahnlinie von Fl[o-]ridsdorf nach Leopoldau eröffnet und gleichzeitig der Aut[o-]mobilstellwagenverkehr Kagran-Leopoldau-Floridsdorf einge[-]stellt. Die Linie ist eingleisig mit Ausweichen und 3 km lang sie erschließt ein großes, zur Verbauung bestimmtes Gebie[t]. Die Fahrzeit Floridsdorf-Leopoldau beträgt 14 Minuten.

— **Große Bahndiebstähle in Mährisch Ostrau-Oderfurt.** De[n] Bemühungen des Gendarmeriewachtmeisters Zitka ist es z[u] danken, daß endlich die Bande von Bahnhofdieben festge[-]

ommen werden konnte, die seit längerer Zeit auf dem Bahnhof Mähr. Ostrau-Oderfurt Diebstähle ausführte. Die Diebstähle wurden meist nachts beim Umladen der Waren ausgeführt. Insgesamt wurden bis jetzt acht Personen verhaftet. Bei einem Eisenbahnarbeiter wurde in dessen Wohnung ein ganzes Warenlager von gestohlenen Waren gefunden. Unter den vorgefundenen gestohlenen Waren befanden sich auch 40 Feldpostpakete. Der Wert der gestohlenen Waren wird auf viele tausend Kronen geschätzt. Gegen weitere 13 Personen ist die Untersuchung wegen Diebstahlsteilnahme und Hehlerei im Zuge.

Ungarn.

— **Zum vorläufigen Abschluß der Ausgleichverhandlungen mit Rücksicht auf das Verkehrswesen in Ungarn.** In den verflossenen Tagen ist in wirtschaftlicher Beziehung Ungarns insofern ein höchst wichtiges Ereignis zu verzeichnen, als die Ausgleichverhandlungen zwischen den beiden Staaten soweit gediehen sind, daß nunmehr die Einleitung handelspolitischer Verhandlungen insbesondere mit dem Deutschen Reich beginnen kann.

Indem die Absperrung Deutschlands durch hohe Zollschranken gegenüber den landwirtschaftlichen Erzeugnissen Ungarns zur Folge hatte, daß letzteres sich insbesondere gegen die Balkanländer abschließen mußte, entstand in erster Linie eine für die Interessen Ungarns nachteilige Wirtschaftspolitik.

Da nun die zu erwartende Änderung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen Ungarn, Österreich und Deutschland den Weg zu einer neuen Wirtschaftspolitik gegenüber dem neuen Osten bahnt, ist man zur besten Hoffnung berechtigt, daß das bisherige größte Hindernis zur Neugestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen unter den Verbandmächten behoben wird.

Der Inhalt der bisher gepflogenen, nunmehr vorläufig abgeschlossenen Verhandlungen sind zwar unbekannt, doch die großangelegte Rede des neuen volkswirtschaftlichen Beirates des Ministeriums des Äußeren, Dr. Gustav Grath, hat den Schleier darüber gelüftet, indem Grath mit Nachdruck hervorhob, daß es sowohl für Ungarn, wie auch für Österreich im eigenen Interesse liegt, die Absperrung gegen die Erzeugnisse des Orients fallen zu lassen; darum ist die Gütererzeugung auf allen Gebieten, sowohl in der Landwirtschaft, als auch der Industrie, von beiden Staaten zu fördern und die Ausfuhr in erster Linie auf den Weg in den nahen Orient zu steigern.

Die industrielle Ausfuhr nach dem nahen Osten wird künftig nicht mehr als ausschließliche Angelegenheit Österreichs aufzufassen sein und die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach dem Westen nicht mehr ein rein ungarisches Interesse darstellen, sondern es muß auf Grund eines wahren, gemeinschaftlichen Interesses das Band künftiger, friedlicher Beziehungen zwischen den Donaustaaten geschlossen werden, wodurch den eigenen Interessen Ungarns, Österreichs, wie denen der Balkanländer in gleicher Weise gedient wird.

Die vorläufige Ausgleichsvereinbarung ist selbstredend mit dem Verkehrswesen, insbesondere mit dem Eisenbahnwesen im engsten Zusammenhange.

Eisenbahntechnik, Verkehrseinrichtungen, Zollwesen und Tariffragen gehörten auch bisher zu den vielumstrittenen Fragen des Ausgleiches und werden auch künftig beim zunehmenden Güteraustausch zwischen den beiden Vertragsstaaten, wie auch im Verkehr mit dem Ausland, an Gewicht zunehmen und müssen mit dem endgültig abzuschließenden Handelsvertrag in Einklang gebracht werden.

B. Welwart.

— **Die Erdgasgewinnung in Ungarn.** Die Ausnützung des Erdgases hat in Ungarn in jüngster Zeit erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Als erste Stadt in Siebenbürgen (Erdély) ist Torda zu erwähnen, welche zur Beheizung der Privathäuser mit Erdgas übergegangen ist. Die Tordaer Erdgas-A.-G. besorgt die Herstellung von Hausanschlüssen und übernimmt auch die Aufstellung der Heizkörper. Auch einige Fabriken verwenden als Betriebsstoff bereits Erdgas, welches stets mehr Verbreitung findet. — In Dicsöszentmárton hat die Ung. Stickstoff-Kunstdünger-Industrie A.-G. eine Fabrik errichtet, wo der Stickstoff unter Benutzung von Erdgas von der atmosphärischen Luft gewonnen wird, wobei gleichzeitig Kohlensäure erzeugt wird. Dadurch ist die Kalcium-Karbid-Fabrikation in Ungarn eingeführt, was von großer Wichtigkeit ist, da der Bedarf an Stickstoffprodukten beiläufig 1000 Wagenladungen im Jahr beträgt. Zugleich wurde auch der Bau einer elektro-chemischen Chlorfabrik begonnen, mit welcher auch die Erzeugung von Ätznatron verbunden wird. In Nagyvárad haben — ferner — die Verhandlungen der Stadtgemeinde mit den Vertretern der Deutschen Bank hinsichtlich der Zuleitung von Erdgas in das Gebiet der Stadt begonnen. Das Erdgas soll sowohl zur Beleuchtung der Stadt, wie zum Betrieb der Nagyvárader städtischen elektrischen Bahn verwendet werden. Außerdem beabsichtigt die Deutsche Bank in Nagyvárad eine Gaszentrale zu errichten, welche das Gas an Private zu Beleuchtungs- und Industriezwecken abgeben wird. Auch in der Umgebung der Stadt Kecskemét wurde jüngst das Vorhandensein von Erdgas festgestellt, doch konnte die Ergiebigkeit der Quellen noch nicht erforscht werden.

Übrige europäische Länder.

— **Die Betriebsrechnungen der Schweizer Bundesbahnen für das Jahr 1916.** Die soeben veröffentlichten, abschließenden Zahlen der Betriebsrechnung zeigen, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit 63 028 485 Fr. um rund 7 Millionen Franken höher waren als im Vorjahr, hinter dem Voranschlag jedoch noch um etwa 5 Millionen zurückblieben. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr übersteigen mit 116 704 138 Fr. die des Vorjahres um rund 7,5 Millionen Franken und den Voranschlag um etwa 1,5 Millionen Franken. Von den Betriebsausgaben entfielen 93 206 350 Fr. auf das Personal, gegenüber 88 253 557 im Jahre 1915 und 94 952 010 Fr. (einschließlich Nachtragskredite) Voranschlag. Vermehrte Ausgaben haben im Vergleich zum Vorjahr und dem Voranschlag Unter- und Hochbau, Schneeräumung, Telegraphen- und Signalanlagen erfordert; vermindert haben sich die Aufwendungen für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaus. Trotz der Verminderung der Fahrleistungen gegenüber 1915 und dem Voranschlag haben die erhöhten Preise für Brenn-, Schmier- und Leuchtmittel zu vermehrten Ausgaben geführt. Besonders hoch waren die Mehrausgaben für das Brennmaterial; die Ausgaben des Jahres 1915 wurden um 22,8 %, der Voranschlag um 4,4 % überschritten. Die Durchschnittspreise betrugen beim Brennmaterial für die Tonne Rechnung 1915 26,70 Fr., Voranschlag 1916 32 Fr., Rechnung 1916 31,98 Fr., beim Schmiermaterial für 1000 Lokomotivkilometer Rechnung 1915 11 Fr., Voranschlag 1916 10 Fr., Rechnung 1916 12,11 Fr.

Daß trotz dem um 2 Cts. hinter dem Voranschlag zurückbleibenden Tonnenpreis die Gesamtausgabe für das Brennmaterial für 1916 den Voranschlag um 4,4 % überschritt, hat seine Ursache in dem erhöhten kilometrischen Verbrauch, dessen Hauptgrund in der durch die Kriegsverhältnisse bedingten vermehrten Verfeuerung von Koks lag. Die Betriebsrechnung schließt ab mit einem Überschuß von 53 843 631 Fr. Die Betriebszahl, die 1902: 61,11 betrug, belief sich 1916 auf 72,05. Höher war sie nur 1914, nämlich 73,66; 1915 stand sie auf 71,21. Die erneute Zunahme im Jahre 1916 hat ihre Ursache in der Vermehrung der Ausgaben um 10,54 %. Bezieht man die auf Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Kriegsteuerungszulagen an das Personal (3 225 985 Fr.) ein, so beträgt die Betriebszahl 1916: 73,72; das ist die höchste bisher erreichte Ziffer.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist gegenüber 66 614 351 Fr. Einnahmen 85 321 178 Fr. Ausgaben auf, zeigt also einen Fehlbetrag von 18 706 825 Fr., der die früheren Posten auf insgesamt 44 553 032 Fr. vermehrt. Im Jahre 1915 betrug der Fehlbetrag 16 630 119 Fr., so daß der Abschluß des Jahres 1916 sich um 2 076 707 Fr. ungünstiger stellt, als der des Vorjahrs. — Die Tilgungen für 1916 setzen sich folgendermaßen zusammen: Gesetzliche Amortisationen 9 898 164 Fr., Abschreibungen untergegangener Objekte 395 474 Fr., Tilgung von Anleihekosten 424 189 Fr., insgesamt 10 717 827 Fr.

Die Verzinsung der konsolidierten Anleihen betrug 1916: 56 398 228 Fr. und 1915: 56 101 980 Fr.

Die Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten usw. betrug 1916: 3 068 854 Fr.; 1915: 932 397 Fr.

Daraus ergibt sich eine Zinslast von 59 467 082 Fr. für 1916, 57 034 377 Fr. für 1915, die sich durch Abzug der Bauzinsen und des Ertrags der Wertschriftenbestände und Guthaben auf eine Reinzinslast von 54 976 949 Fr. für 1916, 51 165 772 Fr. für 1915 verringert. Gegenüber dem Voranschlag beträgt die Veränderung der Zinslast 1,72 %, gegenüber der Rechnung 1915 hat sie sich um 6,93 % vermehrt.

Die Zahl der Beamten und Angestellten mit festem Gehalt betrug im Jahresdurchschnitt 24 853, die der Angestellten im Taglohn 10 447.

Die Generaldirektion begleitet den Bericht an die Bundesversammlung, der die Genehmigung der Rechnung und der Bilanz des Jahres 1916 beantragt, mit dem Hinweis, daß der Finanzlage der S. B. B. angesichts des steigenden Fehlbetrags andauernd die größte Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse. Die Fortdauer der wirtschaftlichen Krisis erheische

vermehrte Opfer für das Personal und die in den Kriegsverhältnissen begründete verminderte Rohstofferzeugung bringe eine stets zunehmende Verteuerung der notwendigsten Betriebsmittel mit sich. Die Generaldirektion sei deshalb der Meinung, daß die Verbesserung des Rechnungsabschlusses und die Wiederherstellung des Gleichgewichts im Finanzhaushalt der Schweizerischen Bundesbahnen nur in einer Vermehrung der Verkehrseinnahmen auf dem Wege der Tariferhöhung gefunden werden könne. F. R.

— **Bautätigkeit und Baupläne im Süden des russischen Reiches.** Obgleich der Krieg seinen Schauplatz zum Teil ganz an die Grenzen von Bessarabien verlegt hat, ist es Rußland doch geglückt, die ziemlich wichtigen Eisenbahnen Odessa-Akkermann, Arzis-Ismail und Bessarabskaja-Leswo fertigzustellen und auch schon in Betrieb zu nehmen. Damit wird zweifellos die Verbindung zwischen dem sehr wichtigen Odessa und der im Süden gelegenen Teilfront wese lich erleichtert.

Neben dieser Leistung auf dem Gebiete der Bautätigk hat die Forderung der Zeit nach mehr Steinkohlen dazu drängt, im Gebiete des Donez-Bergwerkbezirkes den von Zufuhrbahnen nicht nur zu planen, sondern ihn, wie scheint, auch gleich tatkräftig in die Wege zu leiten. sind daher acht Linien mit 350 Werst (=373 km) Eisenbahn vorgesehen, die zum Teil zu neuen Steinkohlengruben führ um die dort lagernden Kohlen zu fördern. Nun gilt es die Donez-Becken gewonnenen Kohlen fortzuschaffen, natürlich bei der geringen Leistungsfähigkeit der Bahn seine großen Schwierigkeiten hat. Um diese zu überwind soll in der bevorstehenden Schiffahrtszeit die Wolga Sarepta aus in möglichst ausgiebiger Weise nutzbar gema werden. Zunächst sind für diesen Weg 45 Millionen (=737 100 t) in Aussicht genommen. n

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 I n für Holzzellstoff.
Mit dem 20. Juli 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 15. Mai 1917. (701)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Prinz Heinrich-Bahn und Stationen der Reichseisenbahnen usw. Heft 1 vom 1. Januar 1917.
Mit Geltung vom 1. August 1917 werden die Ausnahmetarife 5 (Steine des Sp. T. III) u. 8 b (Eisen usw. des Sp. T. III) ohne Ersatz aufgehoben.
Straßburg, den 10. Mai 1917. (697)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.
In der Bekanntmachung vom 21. April 1917 ist der Frachtsatz für Steinkohlen usw. (Abteilung A des Tarifs) von Versandgrube lfd. Nr. 45 nach Leesdorf-Baden und Tribuswinkel-Josefstal von 1904 auf 1984 zu berichtigen (offensichtlicher Druckfehler).
Kattowitz, den 15. Mai 1917. (703)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A, Anhang 4 (Stationstarif) — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1917 treten im Verkehr mit Steinau Oderhafen Verkehrsbeschränkungen in Kraft. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger vom 17. Mai 1917. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. Mai 1917. (700)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.
In der Bekanntmachung vom 6. März 1917 sind nachstehende Frachtsätze nach Pola zu berichtigen:
von Versandgrube Nr. 54 von 3600 auf 3546
von Versandgrube Nr. 55 von 3600 auf 3574
von Versandgrube Nr. 56 von 3606 auf 3575
von Versandgrube Nr. 57 a von 3600 auf 3554
h für 1000 kg.
Kattowitz, den 15. Mai 1917. (698)
Königliche Eisenbahndirektion. Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert. Der Verlängerung ist die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nicht beigetreten, so daß der Ausnahmetarif für diese Bahn mit dem 30. Juni 1918 außer Kraft tritt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 14. Mai 1917. (699)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Tonerde usw. — Tfv. 2 IV s. — Ausnahmetarif für Anhydrit usw. — Tfv. 2 IV t. —
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 werden:
a) im Ausnahmetarif 2 IV s. die Tarifstelle F „Sirupe aus Zucker usw.";
b) im Ausnahmetarif 2 IV t bei der Tarifstelle B „Schwefelkies und Schwefelkiesabbrände" sowie die Tarifstelle C „manganhaltige Eisenschlacken usw."
gestrichen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz
Berlin, den 14. Mai 1917. (696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1917 im Abschnitt F. III. A unter 43 c (Zuschläge der Vorwohle-Emmerthal Eisenbahn) nachzutragen:
d) bei Schiffsbaueisen des Ausnahmetarifs 9 s. um 8 Pfg. für 100
Berlin, 14. Mai 1917. (6
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverke
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1 werden in dem Warenverzeichnis Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz u unter A 5 Hochofen- und Mar schlacken, auch manganhaltige na getragen. Auskunft geben die beteil ten Güterabfertigungen sowie Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Al anderplatz.
Berlin, 14. Mai 1917. (6
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch - ungarisch - schwei rischer Eisenbahnverband. Aufheb von Frachtsätzen.
Mit Ablauf des 31. Juli 1917 tre nachstehend verzeichnete Frachtsä für den Verkehr mit den Stationen schweizerischen Eisenbahnen au Wirksamkeit.
I. Verkehr mit Österreic
1. Im Tarif, Teil II, Heft A, v 1. Juli 1911, die Frachtsätze des A nahmetarifs 33/B für 5000 kg.
2. Im Ausnahmetarif für Metalle Metallwaren, Teil VIII, vom 1. J 1911, die Frachtsätze der Serie V für 5000 kg und 10 000 kg, ferner Serie VI b für 5000 kg und der S VI c für 5000 kg und 10 000 kg.
II. Verkehr mit Ungarn.
Im Tarif, Teil II, Heft B, v 1. April 1914, die Frachtsätze des A nahmetarifes 33 für 5000 kg und die Ausnahmetarifes 69, Serie II, 5000 kg und 10 000 kg, Serie III 5000 kg sowie Serie IV für 5000 und 10 000 kg.
Die Frachtsätze für Bregenz tran Buchs (St. Gallen) transit, Lind Reutin transit und St. Margret transit bleiben noch in Kraft.
Wien, am 9. Mai 1917. (7
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 40. | 23. Mai 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 30. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Deutschlands Seeschiffahrt nach dem Kriege.

Von Regierungsrat **E. Grunow**-Hannover.

I.

Als im Jahre 1869 der erste deutsche Kriegshafen Wilhelmshaven eingeweiht wurde, sandte das seegewaltigste Volk der Erde sein stolzestes Orlogschiff herüber. Man begriff, daß es Ernst wurde, und man verspürte in dem Symbol den schaffenden Geist. Der Kriegshafen allein tat es nicht: er war nur die erste vollgereifte Frucht einer hoffnungsvollen Aussaat. Der Wiedereintritt der Nation in die Reihe der großen historischen Mächte zeigte seine erste und deutlichste Wirkung in diesem Akte der Besitzergreifung, dessen Gegenstand der volle Anteil an der großen, freien See war, die nationale Geltung im Weltverkehr, ohne welche noch nie ein Land politische Größe dauernd behauptet hat.

„Jetzt wird die verloren gegangene Entwicklung der alten Hansa und die verwahrloste des alten Reichs in einer neuen Form und in einer bisher nie gekannten Einheit, in einem wohlgeordneten Zusammenwirken der obersten Nationalgewalt und des freischaffenden deutschen Bürgertums uns ersetzt werden, und in diesem neuen Bunde wird unser Volk einer Zukunft entgegensehen, welche den Glanz der Vorzeit überstrahlen wird.“ So begrüßte Otto Gildemeister den König Wilhelm von Preußen am 15. Juni 1869, der mit der Wilhelmshavener Feier einen Besuch der alten Hansestadt Bremen verband. Die Zeit hat diesem feinen Journalisten und Politiker mehr als Recht gegeben. Was Deutschland erreichte, hat die Hoffnung des kühnsten Vaterlandsfreundes weit übertroffen; wahrhaftig: Der Glanz der Tage der alten Hansa verblaßt an den Strahlen, die das Bild deutschen Wirtschaftslebens wiederspiegeln.

Deutschlands Ein- und Ausfuhr stieg von 7,5 Milliarden Mark im Jahre 1890 auf 20,9 Milliarden Mark im Jahre 1913! Welche ungeheure Kraft des deutschen Welthandels in diesen Zahlen liegt, kann nur der verstehen, der die anderen Staaten, die sich wirtschaftliche Großmächte nennen dürfen, hierzu in Vergleich stellt. Ihre Beteiligung am internationalen Güteraustausch gestaltete sich folgendermaßen:

Ein- und Ausfuhr zusammengerechnet.

Land	1890	1900	1911	1912	1913
	Milliarden Mark				
England	12,7	15,3	21.0	22,9	24,2
Deutschland	7,5	10,4	17,8	19,6	20,9
Vereinigte Staaten	6,8	9,2	14,7	15,9	17,7
Frankreich	6,6	7,0	11,3	12,0	12,3

In diesen kalten Zahlen steht das Ringen, der Kampf um die Weltwirtschaft plastisch vor unseren Augen. 1890: die überragende Stellung Englands auf der einen Seite, auf der andern fast als einheitliche Gruppe ein wenigstens zahlenmäßig wirtschaftlicher Dreiverband, der ohne hervorstechende Aussichten auf Erfolg in geschlossenem Felde seinem unerreichbar scheinenden Lehrmeister folgt; 1913: das Bild ist verschoben. Deutschland England hart auf den Fersen, die Amerikanische Union strebt energisch nach, nur Frankreichs Kraft scheint zu erlahmen. Englands Außenhandel wächst in den letzten 23 Jahren um 11,5 Milliarden, der der Vereinigten Staaten um 10,9 Milliarden, der Frankreichs um 5,7 Milliarden Mark.

Deutschland hat mit seinen 13,4 Milliarden Mark alle anderen Mächte geschlagen. Wir wollen aber nicht in den Fehler verfallen, aus der Statistik einseitig alle Vorgänge des Wirtschaftslebens zu erklären und zu behaupten, daß diese Entwicklung Deutschlands sich ausschließlich oder zum überwiegenden Teil auf Kosten Englands vollzogen habe. Denn im Verhältnis zur Bevölkerungszunahme hat England in den letzten 20 Jahren eine doppelt so große Zunahme im Handels-

umsatz als Deutschland. Immerhin, „dem besten Kunden im Welthandel" konnte dieser Aufschwung nicht entgehen. Im Gegenteil, er erfaßte sie schnell; da Deutschland, um sein weltpolitisches Recht zu zeigen, die Bildung und Ausgestaltung seiner Kriegsmacht zur See planmäßig und zielvoll betrieb, seiner jungen Kolonialpolitik eine aufmerksame Pflege angedeihen ließ, so mußte sich England die Frage aufdrängen, ob es dem jüngsten Weltstaat die offene Tür zur Welt, einen Platz an der Sonne einräumen wollte. Die Frage war eine politische. Die englische Regierung hat sie verneinen zu müssen geglaubt. Sie stellte damit eine britische Alleinweltherrschaft auf, machte sich aber nicht klar, daß dieses letzten Endes doch nur eine Fiktion sein könne. Die Einkreisungspolitik begann, die „Saturday Review" (Herbst 1897) schrieb: Germaniam esse delendam. Hier liegt der Schlüssel zum Weltkrieg. Die Fäden liegen heute offen vor aller Augen; Deutschland weiß, wo sein ärgster Feind sitzt, und Deutschland weiß auch, daß es nach dem Kampf der Waffen zu einem neuen Gange auf anderem Plane wird antreten müssen.

Daß Deutschland seine Stellung im Weltverkehr mit Kriegsschluß nicht aufgeben und zur Festlandpolitik seiner Großväter zurückkehren wird, ist selbstverständlich. Es hieße dies nichts anderes, als auf die 750 Millionen Mark Gewinn verzichten, die ihm sein Welthandel zuletzt jährlich abwarf, und die wirtschaftlichen Grundlagen seiner Erwerbsgruppen erschüttern oder gar zerstören, auf die sich seine überragende Stellung in der Welt aufgebaut hat. Mehr denn je wird die Erhaltung und der Ausbau dieser Erwerbsquellen staatliche Pflicht sein, wenn die Wunden bald heilen sollen, die der Krieg uns geschlagen hat. Der heute herrschende Zustand Deutschlands als eines geschlossenen Handelsstaates kann uns dies nicht bieten.

Mittler des Weltverkehrs ist die Flagge; der Schiffsbesitz ist die Grundlage der Seewirtschaft. Das haben unsere Reeder gewußt, als sie uns die stolze Handelsflotte schufen.

1871 zeigten 4519 Schiffe mit 983 355 Rt. n. die deutsche Flagge; der verhältnismäßig kleine Tonnengehalt läßt erkennen, daß man sich noch in den Kinderschuhen bewegte. 1879 war der Tonnengehalt bei 4804 Schiffen auf 1 129 129 Rt. n. gestiegen. Um die Jahrhundertwende tritt die Wandlung ein, die Zahl der Schiffe sinkt, die Tonnenzahl wächst im Verhältnis, 1901 stellte Deutschland 1 941 645 Rt. n. bei 3 883 Schiffen, 1914 3 320 071 Rt. n. bei 4 935 Schiffen in den Dienst des Verkehrs. Hamburg hatte 1912 in der Hamburg-Amerika-Linie mit 1 171 000 Rt. br. die größte Reederei, Bremen mit dem Norddeutschen Lloyd (787 752 Rt. br.) die zweitgrößte der Welt. In weitem Abstande folgen erst die englischen Schiffsgesellschaften Ellermann Lines (522 000 Rt. br.), British India Steam Navigation Co. (506 000 Rt. br.), Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. London (464 000 Rt. br.), Furness, Whity & Co. in West Hartlepool (387 000 Rt. br.). Die größte französische Reederei, die Compagnie Générale Transatlantique in Le Havre und Marseille mit ihren 329 000 Rt. br. wird noch von der Bremer Hansa (338 000 Rt. br.) geschlagen, während die größte niederländische Schiffsgesellschaft, die Stoomvaart Maatschappij Nederland in Amsterdam (210 000 Rt. br.), der Union Castle Mail in London (319 000 Rt. br.), der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (285 000 Rt. br.), der Deutsch-Australischen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (248 000 Rt. br.) in Hamburg und der Royal Mail in London (233 000 Rt. br.) den Vorrang lassen muß.

Prozentual genommen, überstieg sogar im Zeitraum von 1900 bis 1912 die deutsche Schiffsvermehrung (27%) und die Vergrößerung des Tonnengehalts (71%) die des britischen Reiches (12,8 und 28,6%); indessen die absoluten Zahlen lassen doch die immer noch weit überragende Stellung Englands erkennen, konnte es doch seine Schiffszahl von 34 875 Schiffen im Jahre 1900 auf 39 344 Schiffe im Jahre 1912 vermehren, seinen Tonnengehalt von 10 751 592 auf 13 828 401 Rt. n. steigern. Englands Jahresdurchschnittszunahme war also etwa 2½ mal so groß wie die Deutschlands; die Gesamtzunahme mit rund 3 Millionen Tonnen in 12 Jahren erreichte fast den Gesamtbestand der deutschen Dampferflotte. Diese Tatsachen können aber das Verdienst und die Rührigkeit unserer Reeder nicht verkleinern; sie haben den Ausbau und die Verbesserung unserer Handelsflotte den erweiterten Verhältnissen in unserem Welthandel angepaßt. Das navigare necesse est, vivere non est necesse, das über der Eingangstür zum Festsaale des Hauses Seefahrt in Bremen den Eintretenden begrüßt, ist seit je den deutschen Hansen ein stiller, fast katonischer, aber nicht erfolgloser Mahner gewesen; wir dürfen auf den Geist unserer Handelsmarine vertrauen, wenn mit Friedensschluß zum wirtschaftlichen Wettstreit angetreten wird. Aber wir dürfen uns auch nicht verhehlen, daß die Aufgabe unserer Handelsflotte unstreitig die größte ist, vor deren Lösung sie gestellt wird. Sie ist die gewaltigste und ehrenvollste, weil die Waffen nicht gut und gleich sind.

II.

Der Wettbewerb im internationalen Verkehr und Güteraustausch wird der schärfste sein, von dem die Geschichte einst berichten wird. Die höchste Leistungsfähigkeit — größter Schiffsraum und stärkste finanzielle Bereitschaft — wird die beste Aussicht auf Erfolg beanspruchen dürfen.

Wer wollte bestreiten, daß die Verluste der feindlichen Handelsflotte durch unsere Seestreitkräfte — U-Boote und Minen — gewaltige sind und an Umfang noch zunehmen werden? Mathematisch richtig sie zu erfassen, ist unmöglich. Wir begnügen uns hier mit der Feststellung unseres Admiralstabes; nach ihm sind seit Kriegsbeginn bis 31. März 1917 5 711 000 t br. feindliche Handelsschiffe verloren gegangen, davon sind 4 370 500 t br. englische oder 23 % des englischen Gesamttonnengehalts der Heimatshandelsflotte. Dazu kommen die Verluste der Neutralen mit 900 000 t ! Das sind 11 % des Welttonnengehalts von 45 Millionen, also außerordentliche Einbußen! An Kapitalswert der Schiffe liegen 5¾ Milliarden, mit Ladung, Verpflegungsvorräten, Kohlen usw. sogar 57 Milliarden auf dem Grund des Meeres. Unsere Feinde sind natürlich bestrebt, diese Abgänge durch Neubauten zu ergänzen und die Löcher wenigstens einigermaßen zu stopfen; daß dies nur zu einem bescheidenen Teile möglich ist, beweist die Tatsache, daß der Schiffsneubau in England 1915 nur noch ⅓ des bisherigen, also 650 000 t betrug. 1916 ist er sogar auf 582 000 t zurückgegangen. Nach einer amerikanischen Zusammenstellung sollen 1916 in allen Ländern 1 955 127 t gegen 1 671 610 t im Jahre 1915 gebaut sein. Dabei vergegenwärtige man sich, daß im Monat März 1917 im ganzen 885 000 t br. durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte vernichtet worden sind; im Monat April wird sogar die Million überschritten. Das deutsche U-Boot ist die Waffe, die den Gegner niederringen wird; das Wann ist nur noch eine Frage der Zeit. Allein von der Einsicht des Feindes hängt es ab, ob er nach Kriegsende als ein überragender Wettbewerber in der Seegeltung durch Schiffsbesitz auftreten will. Immerhin, man wird nicht annehmen dürfen, daß die heutigen Schwierigkeiten der Frachtraumnot und der höchsten Frachtsätze auch nach Beendigung des Krieges bei den Verbündeten unvermindert fortbestehen werden. Das hieße die Gründe für diese für uns höchst erfreuliche Erscheinung verkennen. Sie liegen neben den Verlusten vorzüglich darin, daß unsere Feinde einen großen Teil ihrer Handelsflotte — er wird für England auf 70—80 %, für Frankreich und Italien auf je 40—50 % geschätzt — in den unmittelbaren Kriegsdienst haben stellen müssen. Diese Schiffe werden aber bei Eintritt des Friedens frei und ihren eigentlichen Zwecken wieder dienen können. Unsere Feinde werden also immer noch seegewaltige Gegner bleiben, machte doch im Jahre 1912 der Nettotonnengehalt der Verbündeten 17 830 930 Rt. aus, wozu noch 1 833 354 Rt. br. Japans kommen.

Entsprechend aber der Neigung des Krieges, der sich nach em Willen Englands immer mehr als ein reiner Handelsrieg darstellt, sammelt der Feind schon heute die Kräfte it dem ausgesprochenen Ziel, Deutschland nach dem Kriege n Weltverkehr zu vernichten. Die Pariser Wirtschaftsonferenz diente diesen Zwecken und eine Seefahrt-Konfeenz, die die Verbündeten für den Dezember in Paris in Ausicht genommen hatten, beschäftigte sich noch eingehender it diesen Plänen und soll sich die Festlegung der Grundgen zur Schaffung eines Kartells der Handelsmarinen der ntente zur Aufgabe gemacht haben. Der Zusammenschluß er englischen, französischen, russischen, italienischen und panischen, jetzt auch der amerikanischen Handelsflotte soll n wirksames Bollwerk werden, um den deutschen und sterreichisch-ungarischen Reedereien die Aufnahme neuer inien ummöglich zu machen und die Wiederbefahrung der ten Linien zu erschweren. Auch den Wiederaufbau ihrer otte haben die Feinde auf die Tagesordnung der Vermmlung gesetzt. Gerade auf diesem Gebiete haben sie hon heute regen Eifer gezeigt. Frankreich will seinen eedern 200 Millionen Franken zur Vermehrung ihres hiffsparks zur Verfügung stellen. Italien hat 500 Millionen re zum Kauf und Bau einer Handelsflotte von 1 500 000 t willigt; dazu hat es im August 1916 eine Verordnung erssen, die folgende Vergünstigungen in Aussicht stellt:

1. Befreiung gewisser Handelsschiffe von Einkommen- und Kriegssteuern.
2. Zollfreie Einfuhr sämtlichen vom Auslande eingeführten Schiffsbaumaterials.
3. Schiffbauprämie von 85 Lire für die Bruttotonne.
4. Befreiung gewisser Schiffe von jeglicher „Requisition“.
5. Bevorzugte Frachtenregelung für Dampfer, die Schiffbaumaterial nach Italien befördern.

In Japan sollen für 1917 6 Millionen Yen zur Unteritzung des Schiffbaues zur Verfügung gestellt werden. ißland will nach der „Times“ nach dem Kriege zur rderung seiner Schiffahrt jährlich etwa 500 Millionen £ aufenden. Schon heute wird sowohl auf schwedischen als auch f norwegischen Werften stark an Fahrzeugen für russische chnung gearbeitet. Auch sind Aufträge russischen Urrungs auf den Werften in Japan (Osaka-Eisenwerke, Kasaki-Werft in Kobe) in der Ausführung. Belgien hat zur richtung einer großen Schiffahrtsgesellschaft 100 Millionen anken durch seine Bürgschaft sichergestellt. England nnt seine Interessen auf diesem Gebiete zu genau, um unig zu sein. In holländischen Schiffbaukreisen erzählt man h, daß es z. Zt. eine Konstruktionsprämie von 1½ £ für die uttotonne für jedes während des Krieges auf Stapel gelegte ndelsschiff, ferner eine gleiche Prämie von 3 £ gewährt, nn die auftraggebenden Reedereien sich verpflichten, wähd der ersten Jahre nach dem Kriege das Schiff nicht ans sland zu verkaufen.

Nicht genug damit, es gilt den Verbündeten auch, sich finanll stark zu machen, wobei nicht gesagt sein soll, daß sich ie Maßregeln nur gegen ihre Feinde richten. England sucht ne Feinde auch unter den Neutralen. Findet es diese auf em Gebiete gestärkt, das nach seiner Vorstellung ihm allein r Beherrschung vorbehalten sein muß, dann tritt es, ohne h rechts oder links zu sehen, mit klarem, festem Blick fs Ziel auf. Ob sich die Interessen Dritter hiermit vertran, ist ihm gleichgültig. Die finanzielle Stärkung suchen sere Feinde vornehmlich in Verschmelzungen und Interengemeinschaften.

0 % der gesamten englischen Handelsflotte sind heute in inanziell kräftige und durch erhebliche Beteiligungen bei ı größten englischen Werften, Hütten und Kohlenwerken stärkte Trusts vereinigt. Und das alles im wesentlichen Werk des Krieges!

Der Cunardtrust verfügt über 1 200 000 t im Dienst und 000 t im Bau befindliche Schiffe. In ihm sind neben der alten und berühmten Stammlinie die Anchorlinie und die Anchor-Brocklebank-Line (Gegnerin der deutschen Hansalinie im indischen Verkehr) vertreten. 1916 folgte die Verschmelzung mit der Commonwealth and Dominion Line mit der ausgesprochenen Richtung gegen die Deutsch-Australische Linie. Schließlich sicherte sie sich noch die finanzielle Beherrschung der Canadian Northern und gründete für den Verkehr mit Canada die Anchor Donaldson Line.

Die Gruppe der Peninsular and Oriental Line mit Lord Juchcape an der Spitze hat kürzlich den langgehegten Plan der Vereinigung mit der British India Line und der Australian United Line verwirklicht und den Betrieb der New Zealand Gesellschaft und die Federal Steam Navigation Co. an sich gefesselt und beherrscht damit den Verkehr nach Indien, China, Japan und Australien. 1 560 000 t Schiffe stellt dieser Trust in den Dienst und 198 000 t hat er im Bau.

Sir John Ellermann hat seiner Linie die Wilson-Linie mit ihrem Riesenverkehr von Hull nach Nordeuropa zugeführt. 1 310 000 t Schiffe hat er im Dienst und 145 900 t sind im Bau.

In der Südamerikanischen Fahrt findet sich unter Leitung von Sir Owen Philipp ein Zusammenschluß der Royal Mail, der Pacific Steam Navigation Co., der Lamport und Holt Linie, der Nelson-Linie, der Imperial Direkt-Linie, der Moß Steamship Co. (über 150 Schiffe mit mehr als 800 000 Rt. br.). Derselben Gruppe gehört der Afrikadienst folgender Gesellschaften an: Union Castle Line, Elder Dempster, British and African Steamship Co., African Steamship Co., Elder-Linie mit 225 Schiffen und 875 000 Rt. br.

Lord Furneß steht an der Spitze des weitverzweigten und mächtigen Netzes von Schiffahrtsunternehmungen, die unter dem Namen Furneß, Withey & Co. zusammengefaßt werden. In enger Interessengemeinschaft mit der Royal Mail verfügt er über einen Tonnengehalt von über 1 130 000 t.

Unter dem Namen China America Motor Ship Co. ist in San Francisco eine Gesellschaft mit einem Kapital von 4 Millionen Mark gegründet worden, die einen regelmäßigen Dienst zwischen San Francisco und Wladiwostok und Hongkong eingerichtet hat.

Norwegische Reeder schufen eine neue Linie von Norwegen über Westindien nach Baltimore mit monatlichen Abgängen.

Es kann behauptet werden, daß dem Welthandel heute mindestens ¼ des benötigten Schiffsraumes fehlt. Diese Lage verschärft sich mit jedem Tage; denn diese Massenverluste durch den deutschen U-Bootkrieg lassen sich auch trotz Amerika nicht durch Schiffsbauten ersetzen. Kein Wunder, wenn dann die Frachten steigen und die Verdienste der Schiffsgesellschaften in die Höhe schnellen. Die Klagen der Verbündeten aus diesem Anlaß, besonders gegen ihren Verführer England, wollen deshalb auch nicht verstummen. Daß sie nicht unberechtigt sind, zeigen beispielsweise die Verdienste nachfolgender englischer Schiffsgesellschaften:

1. White Star-Linie, 1,8 Millionen Pfund Gewinn im Jahre 1915 gegen 800 000 Pfund in 1914 und 1,03 Millionen Pfund in 1913 oder 137 ℳ für die Registertonne brutto im Jahre 1915, gegen 89,30 ℳ im Jahre 1900 und 16,40 ℳ im Jahre 1908; 2. London and Northern Steamship Co. 1915: 25% Gewinnanteil, Gewinn 657 186 £ im Jahre 1915, gegen 200 125 £ im Jahre 1914 bei 300 000 £ Stammkapital; 3. Frederik Leyland & Co. 1915: 24½ % Gewinnanteil; 4. Pool Steamship Co. 1915: Gewinn 597 584 £ bei 375 000 £ Stammkapital; 5. bei der Mutual Steam Navigation Co., 6. der Moore Line, 7. der Clairen Line übersteigen die Gewinne für 1915 ebenfalls das Aktienkapital; 8. die Prince Line schließt das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Reingewinn von 530 909 £, gegen 334 865 £ und 133 900 £ in den beiden Vorjahren ab. Die Dividende beträgt 30 % gegen 19% und 5%. 9. 23 Trampreedereien mit 74 Millionen Pfund Aktienkapital haben eine Durchschnittsdividende von 21,6 % gegen 10,4 % in 1914 bezahlt.

Der Reingewinn auf der Grundlage der jetzigen Frachten wird für das Jahr 1916 auf 5 Milliarden Mark angegeben gegen

400 Millionen im Jahre 1913 und diesen Gewinn konnten die englischen Schiffsgesellschaften einstecken, obwohl sie 50 % hiervon als Kriegssteuer abgeben müssen.

Frankreich dagegen schließt schlecht ab. Nach Mitteilungen des Comité des transports maritimes können höchstens 10 % die jeweilige Lage des Frachtenmarktes ausnutzen. Nur die größten Gesellschaften waren deshalb auch in der Lage, 7 % Dividende zu verteilen.

Besondere Beachtung verdient aber die Entwicklung der japanischen Handelsflotte, deren Tonnenraum in den letzten 10 Jahren um 50 % zunehmen konnte; dabei erhöhte sich der Durchschnittstonnengehalt von 495 t auf 747 t für den Dampfer. Insgesamt besitzt Japan jetzt 2170 Dampfer und 9187 Segelschiffe mit zusammen 2 277 188 Rt. br. Die Insellage ließ Japan seinen Blick auf England richten und dieser Lehrmeister wird seinem gelehrigen und aufmerksamen Schüler eine gute Note nicht versagen. Die Schaffung einer Handelsflotte gehörte seit 20 Jahren zum ständigen Regierungsprogramm. Ein Schiffbauunterstützungsgesetz half den Werften, ein Schiffahrtsgesetz stützte die Linienreederei im Wettbewerbe gegen europäische Gesellschaften. Die Unterstützungen hatten eine fallende Stufenleiter bei anfänglich sehr starken Zuwendungen und verraten damit eine weise Wirtschaftspolitik. Daneben hat der Krieg auch hier gewinnbildend gewirkt. Die Nippon Yusen Kaisha konnte am letzten Halbjahrstermin 20 % gegen 10—12 % vor dem Kriege verteilen und verdoppelt jetzt ihr Aktienkapital von 44 Millionen Mark um das Doppelte, auf 88 Millionen Mark aus dem laufenden Gewinn, die Toyo Kisen Kaisha 15 % gegen 7,8 %, die Osaka Shosen Kaisha 18% gegen 8%, die Nishin Kisen Kaisha 10% gegen 5—6 %. Auch in den Kurssteigerungen zeigt sich diese Aufwärtsentwicklung. Die Aktien der Nippon Yuson Kaisha notieren 232 gegen 110 Yen, die der Toyo Kisen Kaisha 83 gegen 23 Yen, die der Osaka Shosen Kaisha 137 gegen 60 Yen. Diese Gewinnvermehrung ist um so bemerkenswerter, als einzelne Gesellschaften verpflichtet sind, gewisse Ladungen für japanische Kaufleute zu niedrigen Höchstsätzen zu fahren. Diese Maßregel mußte naturgemäß die Verdienste der Gesellschaft schmälern; sie läßt aber den weiten, zielbewußten Blick der Japaner erkennen; denn sie hilft ihnen, wichtige Märkt zu erobern, die sonst von England vorzugsweise bedient wu den. Es kommt hinzu, daß die japanische Schiffahrt nic unter Beschlagnahmen der Regierung zu leiden hat. W haben deshalb volles Verständnis für die beweglichen Klage der „Fair play“: „Die japanischen Schiffseigentümer, Schif bauer und Kaufleute aller Art machen durch den Krieg ei reiche Ernte.“

Der schwedischen Handelsflotte ist 1916 für Abschre bungen, Reservestock und Gewinn an die Aktionäre run ¼ Milliarde Kronen verblieben.

Das beste Geschäft aus dem Kriege machen die Vereini ten Staaten. Sie verstehen es, die Lage zu nutzen, und übe all, wo sie bisher noch im Hintertreffen waren, zeigen sie ei sprunghaftes Vorgehen. Der Schiffbau blüht, der Dampfe bestand weist 1916 im ganzen 3 148 301 Rt. nach, während 191 nur 2 380 303 Rt. gezählt werden können. Der Anteil d amerikanischen Flagge am Verkehr der Häfen der Unio schnellte von 745 242 Rt. (1913/1914) auf 2 448 305 Rt. im Jah 1915/16 empor. Niemals hat nach einem Bericht des amer kanischen Handelsministers die Schiffahrt derartig schnell Fortschritte gemacht, wie in den letzten 2 Jahren; die in d Hochseeschiffahrt arbeitenden Schiffe sind nämlich vo 1 076 000 t auf 2 192 000 t br. gebracht, somit also mehr als ve doppelt. Durch das Schiffsregistrierungsgesetz, das im Au lande gebaute Schiffe zum amerikanischen Register zuläß wurden 182 Schiffe mit 616 000 t hinzugefügt.

Die wirtschaftliche Lage der feindlichen Handelsmarine i hiernach im allgemeinen recht gut. Ihre Verluste an Schiffe sind zwar gewaltig. Sie treffen aber — abgesehen vom Ve lust der Verdienstmöglichkeiten — geldlich weniger d Reeder, weil diese sich durch Versicherung decken, dere Kosten auf die Verfrachter abwälzen und sich durch höchs Frachten schadlos halten. Sie können dies, weil das Prei gesetz von Angebot und Nachfrage durch den Krieg auß Kraft gesetzt ist. Große Jahresverdienste ermöglichen reic Zurückstellungen und sichern eine starke finanzielle Berei schaft für die Zeit nach dem Kriege.

(Fortsetzung folgt.)

Elektrisierung der schwedischen Erzbahn Kiruna-Luleå.

(Teknisk Tidskrift: „Elektroteknik“ 7. März 1917.)

Der im Jahre 1915 begonnene elektrische Betrieb auf der 129 km langen nördlichen schwedischen Teilstrecke Kiruna-Riksgränsen, der hauptsächlich der Erzbeförderung dienenden Bahn Luleå-Reichsgrenze-Narvik hat sich in jeder Beziehung bewährt. Vor allem hat er in wirtschaftlicher Hinsicht den Erwartungen voll entsprochen. Aus diesem Grunde hat die Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen bei den gesetzgebenden Körperschaften den Antrag gestellt, auch den 305 km langen Bahnteil Kiruna-Luleå zu elektrisieren. Der den Antrag begründenden Denkschrift sei folgendes entnommen:

Die Verkehrsverhältnisse während der Jahre 1915 und 1916 haben klar gezeigt, welche Vorteile hätten erzielt werden können, wenn die ganze Reichsgrenzbahn von Luleå bis Riksgränsen elektrisch betrieben wurde und welche Vorteile tatsächlich die elektrische Zugförderung auf der Teilstrecke Kiruna-Riksgränsen gebracht hat. Während des Berichtsjahres vom 1. Oktober 1915 bis zum 30. September 1916 hatte sich infolge des Krieges der Verkehr auf der Reichsgrenzbahn wesentlich anders gestaltet, als man bei der Elektrisierung des ersten Bahnabschnittes angenommen hatte. Ein großer Teil der Erztransporte war von der Strecke Kiruna-Riksgränsen übergegangen auf den durch Dampflokomotiven bedienten Bahnteil Kiruna-Luleå, gleichzeitig waren die Kohlenpreise ganz gewaltig gestiegen. In dem betrachteten Jahre waren von Kiruna nach Riksgränsen nur 1 104 000 t Erz befördert worden, während die elektrischen Einrichtungen so bemessen worden waren, daß ein Verkehr von 3 200 000 t Erz hätte bewältigt werden können. Zur selben Zeit hatten die Dampflokomotiven 1 423 000 t Erz von Kiruna nach Gellivare, 283 000 t von Gellivare nach Kiruna und 3 000 000 t von Gellivare nach Luleå zu befördern. Der gesamte Ko lenverbrauch auf den nicht elektrisierten Strecken zwisch Kiruna und Luleå belief sich dabei auf 72 000 t, welche b den jetzigen Kohlenpreisen Ausgaben in Höhe von 4 000 0 Kronen erforderten. Für den Erztransport, der auf d Strecke Kiruna-Riksgränsen zu bewältigen war, wären b Dampfbetrieb etwa 15 500 t Kohle, entsprechend einem Koste aufwande von 850 000 Kr., nötig gewesen. Allerdings w bei dem Entwurfe des elektrischen Betriebes auf der Reich grenzbahn ein Kohlenpreis von 16 Kr. angenommen, so d die für Brennstoff auszugebenden Kosten nur 250 000 K betragen durften. Somit hat die elektrische Zugförderu infolge der zeitigen hohen Kohlenpreise ungefähr 600 000 K mehr an Ersparnissen eingebracht, als man bei Einrichtu der Elektrisierung anzunehmen berechtigt war.

Der Erzversand auf der elektrisch betriebenen Strecke K runa-Riksgränsen war während des Berichtsjahres Oktob 1915 bis Ende September 1916 sehr stark wechselnd. Währe der Monate Februar und August sind mehr als dreimal s viel Erze befördert worden als in den Monaten Oktob April, Mai und Juni. Da eine so ungünstige Beanspruchu der Strecke nicht vorausgesehen werden konnte, war d Personal, welches für den Höchstbedarf berechnet war, o mals recht schlecht ausgenutzt.

Trotz dieser sehr ungünstigen Verkehrsverhältnisse u obgleich die Beschaffungskosten für die Stoffe, welche z Unterhaltung der Strecke und der elektrischen Einrichtung nötig waren, während des Krieges ganz außerordentlich g stiegen waren, sind die Unterhaltungskosten doch noch geg den Voranschlag zurückgeblieben.

Nach dem Vertrage, der mit den Firmen über die elektrisc

usrüstung der Strecke abgeschlossen war, sollten für die Unterhaltung der elektrischen Einrichtungen in einem Jahre nicht mehr als 264 000 Kr. ausgegeben werden; zugrundegelegt waren die Materialpreise des Jahres 1909. Diese Unterhaltungskosten sollten sich folgendermaßen verteilen:

Unterhaltung des Kraftwerkes	21 500 Kr.
Unterhaltung der Stromzuführungsleitungen Porjus-Kiruna	33 100 „
Unterhaltung der Gebäude und der Stützen für die Fahrdrahtleitung	10 000 „
Unterhaltung der Fahrdrahtleitung, der Umformerwerke und der Lokomotiven	200 000 „

In Wirklichkeit sind folgende Kosten aufzuwenden gewesen:

r das Kraftwerk	389,75 Kr.
r die Stromzuführungsleitungen Porjus-Kiruna	5 160,62 „
r Gebäude und Stützen der Fahrdrahtleitung	2 251,94 „
r Fahrdrahtleitung, Umformerwerke und Lokomotiven	227 087,49 „

Trotz der erhöhten Ausgaben für Löhne und Material sind o noch 29 700 Kr. in einem Jahre an der Unterhaltung spart worden. Diese Ersparnis rührt, wie aus obigem ersichtlich ist, aus der Minderausgabe für die Unterhaltung des aftwerkes, der Speiseleitung, der Gebäude und der Fahrhtstützen her; die Unterhaltung der Fahrdrahtleitung, der iformerwerke und der Lokomotiven ist allerdings gegen n Voranschlag teurer geworden, was aber mit Rücksicht f die allgemein beträchtlich gestiegenen Materialpreise ht verwunderlich sein dürfte.

Die Erfahrungen, die mit der elektrischen Zugförderung her gemacht sind, haben in jeder Weise befriedigt. Die ringen Betriebsstörungen und Schäden, die anfangs hin d wieder auftraten, waren derartig, daß sie mit Rücksicht f die Neuartigkeit und Größe der Anlage gern hingenomn werden konnten. Sobald sich das Personal an die neue triebsart gewöhnt und die Eigenarten der elektrischen Zugderung genügend kennen gelernt hatte, wickelte sich der rkehr fast ohne Störungen ab; es zeigte sich, daß die elekchen Einrichtungen in ihren Einzelheiten zweckentsprend entworfen waren und gut zusammen arbeiteten. Die rwaltung der schwedischen Staatsbahnen kommt deshalb dem Schluß, daß die gesamte elektrische Anlage, obwohl infolge der durch den Weltkrieg geschaffenen Verkehrshältnisse nicht in dem Maße ausgenutzt werden konnte, man bei der Einrichtung erwartet hatte, auch vom techchen Standpunkte aus als vollkommen geglückt angesehen rden kann.

Über die Störungen, welche durch den elektrischen Betrieb den Telegrafen- und Telefonanlagen der Eisenbahnlinie ursacht werden, sind gemeinschaftlich mit der schwedien Telegrafen-Verwaltung eingehende Untersuchungen antellt, die zu einem endgültigen Abschluß noch nicht gecht sind. Als hauptsächlichstes Hilfsmittel, die Störungen chädlich zu machen, wird u. a. die Verlegung der Schwachomleitungen in einen Abstand von etwa 100 m von der nlinie und die Ausführung von Doppelleitungen für mhin- und Rückleitung für alle neben der Bahn entlang führten Schwachstromleitungen vorgeschlagen.

Auf Grund der bisherigen günstigen Betriebsergebnisse hat die schwedische Staatsbahnverwaltung den Eingangs ernten Beschluß gefaßt, die Elektrisierung der ganzen chsgrenzbahn von Luleå bis Kiruna vorzuschlagen. Die sten für diese 305 km lange Bahnstrecke waren zunächst 15 500 000 Kr. ermittelt worden, hinzukommen würden h die Kosten für die Umlegung der Fernsprech- und Telefenleitungen im Betrage von 1 000 000 Kr., so daß insgeet etwa 16 500 000 Kr. für die elektrische Ausrüstung aufenden wären. Sollten die Arbeiten noch während der Kriegszeit ausgeführt werden, so müßten jedoch beträchtlich größere Mittel zur Verfügung stehen, weil die beträchtlich gestiegenen Materialpreise in dem ersten Kostenanschlage nicht genügend berücksichtigt waren. Diese durch die Länge des Krieges verursachte Steigerung der Materialpreise verursacht folgende Mehrausgaben: Für den Umbau sind ungefähr nötig 10 000 t Eisen und 1800 t Kupfer. Im ersten Anschlage waren für 1 t Eisen 250 Kr. und für 1 t Kupfer 2000 Kr. eingesetzt. Bei den jetzigen Preisen würden sich jedoch die Ausgaben für Eisen auf 600 Kr. und für Kupfer auf 4200 Kr. belaufen, so daß mit einer Vergrößerung der Gesamtkosten um

350 . 10 000 = 3 500 000 Kr.
2 200 . 1 800 = 3 960 000 Kr.

insgesamt 7 460 000 Kr.

gerechnet werden müßte. Außerdem müßten für Gebäude, Arbeitslöhne und Anschaffung der elektrischen Lokomotiven etwa 5 000 000 Kr. mehr gefordert werden, als zuerst vorgesehen war, so daß der gesamte Umbau der Strecke Kiruna-Luleå während des Krieges ungefähr 29 000 000 Kr. kosten würde. Trotz dieser hohen Anlagekosten, die für 1 km Streckenlänge nahezu 100 000 Kr. betragen würden, könnten nach Ansicht der schwedischen Staatsbahnverwaltung doch noch mit der elektrischen Zugförderung wirtschaftliche Vorteile erzielt werden. Es ist berechnet, daß bei einem Erzversand von 2 000 000 t jährlich der Preis für 1 t Lokomotivkohle 35 Kr. und bei einer Erzbeförderung von 3 000 000 t jährlich 24,50 Kr. betragen müßte, wenn der Betrieb mit Dampflokomotiven nicht teurer werden soll, als der elektrische Betrieb. In Wirklichkeit sind aber die Kohlenpreise z. Zt. in Schweden wesentlich höher, so daß sich das Anlagekapital von 29 000 000 Kronen gut verzinsen würde.

Um jedoch an Kosten zu sparen, schlägt die Staatsbahnverwaltung vor, zunächst nur solche Arbeiten in Angriff zu nehmen, welche von den Preisen für Eisen und Kupfer unabhängig sind, damit nach dem Kriege bezw. bei Eintritt günstigerer Beschaffungsbedingungen die Elektrisierung baldigst vollendet werden könnte. Es sollten deshalb sobald als möglich die erforderlichen Hochbauten, die Fundamente für die Leitungsmasten u. dergl. ausgeführt werden. Dagegen wird die vollständige Durchführung der elektrischen Streckenausrüstung für den Bahnabschnitt Kiruna-Gellivare noch während des Krieges für durchaus wünschenswert gehalten, weil für diese Ausdehnung des elektrischen Betriebes eine Neubeschaffung von elektrischen Lokomotiven nicht nötig ist, die vorhandenen dagegen ebenso wie das den Strom liefernde Kraftwerk am Porjus wirtschaftlicher ausgenützt werden könnten.

Die Kosten der Elektrisierung dieser 100 km langen Strecke Kiruna-Gellivare werden auf 2 500 000 Kr. berechnet, einschließlich der Umänderung der Schwachstromleitungen. Wenn dieser Bahnteil schon während des Berichtsjahres 1. Oktober 1915 bis 30. September 1916 hätte elektrisch betrieben werden können, so wären nach Angabe der Staatsbahnverwaltung 770 000 Kr. an Kohlen erspart worden und Dampflokomotiven im Werte von 650 000 Kr. hätten für andere Zwecke zur Verfügung gestanden. Allerdings war der Verkehr auf dieser Strecke außergewöhnlich groß, bei gewöhnlichen Verhältnissen hätten sich die Kosten für Lokomotivkohle nur auf 275 000 Kr. gestellt und Dampflokomotiven im Werte von etwa 250 000 Kr. wären frei geworden.

Die Staatsbahnverwaltung beantragt deshalb, die gesetzgebenden Körperschaften möchten für das Jahr 1918 die Summe von 4 000 000 Kr. bereitstellen, um die Elektrisierungsarbeiten auf der Strecke Kiruna-Luleå beginnen zu können. Damit die Arbeiten möglichst schnell gefördert werden, wird außerdem vorgeschlagen, von dieser Summe im Jahre 1917 schon 1 500 000 Kr. verausgaben zu dürfen.

Hansmann.

Die Kriegszulagen bei den englischen Eisenbahnen und die Abrechnung mit dem Staate.

Schon im Februar 1915 sahen sich die englischen Eisenbahngesellschaften gezwungen, einem Teil ihrer Arbeiter Kriegszulagen von 2 und 3 Schilling die Woche zuzubilligen. 25 % der dadurch verursachten Mehrausgaben gingen zu Lasten der Gesellschaften, während die übrigen 75 % den Betriebsausgaben zugeschlagen wurden, also vom Staat getragen werden mußten; da letzterer nämlich nach einem bei Übernahme des Eisenbahnbetriebes alsbald nach der Mobilmachung getroffenen Abkommen (s. Jahrg. 1916 d. Ztg., S. 1015) den Eisenbahngesellschaften mit gewissen Einschränkungen die Einnahmen der Zeit vor dem Kriege gewährleistet hatte, erhöhten sich seine Leistungen um diese Steigerung der Ausgaben und er mußte also für diese 75 % aufkommen. Die Kriegszulage wurde zunächst denjenigen Gruppen von Arbeitern gewährt, welche sich mit den Eisenbahngesellschaften dahin geeinigt hatten, daß Streitigkeiten zwischen beiden Teilen einem Schiedsgericht (conciliation board) vorgelegt werden sollten; später machte sich aber die Notwendigkeit geltend, die Kriegszulage auch auf weitere Gruppen von Arbeitern und auf das Büropersonal auszudehnen. Dieser letztere Teil der Kriegszulage wurde ganz auf Staatskosten übernommen, d. h. er wurde den Betriebsaus-

gaben zugeschlagen, die, wie oben geschildert, bei Berechnung der vom Staat zu zahlenden Beträge zu berücksichtigen waren. Damals scheinen die jugendlichen Arbeiter unter 18 Jahren noch von der Kriegszulage ausgeschlossen geblieben zu sein; im Juli 1915 wurde aber auch ihnen eine Zulage von 1 Schilling 6 Pence zugebilligt, die in der mehrfach erwähnten Form dem Staate zur Last gelegt wurde. Im Oktober 1915 wurde dann durch ein Abkommen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Gewerkschaften die Kriegszulage auf 5 Schilling für alle erwachsenen und 2 Schilling 6 Pence für die jugendlichen Arbeiter erhöht. Die gesamten, dadurch bedingten Mehrausgaben sollten von der Regierung getragen werden, also nicht wie bisher nur derjenige Anteil, der auf die am Abkommen über die Schiedsgerichte beteiligten Arbeitergruppen entfiel. Die Gewerkschaften hatten bei dieser Gelegenheit die Verpflichtung übernommen, daß sie, solange die Kriegszulage gewährt würde, keine weiteren Lohnerhöhungen erstreben würden. Die Weigerung des Ministerpräsidenten, eine Abordnung der Gewerkschaft der Eisenbahner (National Union of Railwaymen) zu empfangen, die die Frage der Lebensmittelteuerung mit ihm erörtern wollte, hat ihnen aber einen Vorwand gegeben, diesen Teil des Abkommens zu brechen und eine neue Kriegszulage zu verlangen. Die Gesellschaften wurden gezwungen, vom September 1916 an die Kriegszulage auf 10 Schilling wöchentlich für erwachsene und 5 Schilling für jugendliche Arbeiter zu erhöhen. Da die vermeintliche Berechtigung der Gewerkschaften, diese Forderung zu stellen, auf die genannte Weigerung des Ministerpräsidenten zurückgeführt wurde, blieb der Regierung nichts anderes übrig, als die Kosten, die dadurch verursacht wurden, zu übernehmen. Die Verhandlungen zwischen Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften bezogen sich zwar nur auf diejenigen Gruppen von Arbeitern, für die das Schiedsgerichtsabkommen galt, die Gesellschaften hielten es aber für unerläßlich, diesen Arbeitern gewährte Wohltat auf alle Arbeiter auszudehnen.

Über die Verpflichtung des Staates, die durch die späteren Kriegszulagen bedingten Mehrkosten zu tragen, bestanden zunächst Zweifel, schließlich haben es die Eisenbahnen aber doch erreicht, daß der Staat diese Lasten übernahm, indem er, wie dargelegt, ihrer Zurechnung zu den Betriebsausgaben zustimmte. Eine Ausnahme macht dabei nur der Anteil der unter das Schiedsgerichtsabkommen fallenden Arbeitergruppen: von diesem Anteil wurden zunächst 25 %, später 12½ % und nunmehr 6¼ % von den Eisenbahngesellschaften übernommen, so daß ihr Anteil, da die Zulage in demselben Verhältnis gestiegen ist, seinem Betrage nach immer gleich geblieben ist.

Bei der Erhöhung der Kriegszulage im September 1916 ist es den Eisenbahngesellschaften nicht gelungen, den Gewerkschaften die Verpflichtung aufzuerlegen, daß die nunmehrige Regelung der Lohnverhältnisse als endgültig angesehen werden soll, wie es bei dem Abkommen vom Oktober 1915 vereinbart worden war. Sie haben aber wenigstens das Zugeständnis der Gewerkschaften erreicht, daß das mehrfach erwähnte, aus dem Jahre 1911 herrührende Schiedsgerichtsabkommen, das im November 1914 abgelaufen war, als bis auf weiteres verlängert gilt und daß die Beisitzer in den Schiedsgerichten aus Arbeiterkreisen ihr Amt weiter verwalten. Das Abkommen ist mit einer Frist von 6 Wochen kündbar; wenn es gekündigt wird, sollen wegen Neuregelung der einschlägigen Fragen Verhandlungen geführt werden. Abgesehen von diesem Fall soll bis auf weiteres an den Arbeitsbedingungen nichts geändert werden.

Die Nachrichten, die über diese Vorkommnisse und Abmachungen in die Öffentlichkeit gedrungen sind, scheinen nur spärlich zu sein; die englischen Fachzeitschriften schweigen sich fast ganz darüber aus; sie scheinen von den Eisenbahngesellschaften keine oder nur dürftige Nachrichten darüber erhalten zu haben, und so sind diese Verhältnisse im wesentlichen erst durch die Jahresberichte der Eisenbahngesellschaften bekanntgeworden. Von den Nachrichten, die die englische Fachpresse bringt, dringt aber wiederum nur ein Teil und auch dieser nur verspätet zu uns durch, und es ist daher nicht möglich, eingehender als hier geschehen, über diese höchst interessanten Verhältnisse zu berichten, die einen inneren Wirtschaftskrieg hinter der Front bedeuten. Nur soviel ist noch bekannt geworden, daß das erste Halbjahr 1914 mit seinen Reineinnahmen um 2½ % hinter dem ersten Halbjahr 1913 zurückgeblieben ist, so daß die Regierung zunächst berechtigt war, auch den Betrag, den sie den Eisenbahngesellschaften als Reineinnahme während des Krieges gewährleistete, um 2½ % herabzusetzen. Durch die Übernahme der Kriegszulagen, wenn auch nur zum Teil, auf Staatsmittel fiel diese Verringerung der vom Staate zu tragenden Kosten wieder weg. Der Staat soll bei der jetzigen Regelung der Entschädigung, die er den Eisenbahnen für die Übernahme in Staatsbetrieb gewährt, sehr gut abgeschnitten haben. Er bezahlt einerseits keinerlei Vergütungen für die zahlreichen Heerestransporte, und andererseits hat der allgemeine Verkehr zugenommen, so daß der zu deckende Fehlbetrag geringer geworden ist. Allerdings sind in den letzten Jahren von den Eisenbahngesellschaften eine Anzahl Neuanlagen in Betrieb genommen worden, für die sie erhebliche Aufwendungen gemacht haben, so daß ihre Zinsenlast dadurch beträchtlich gewachsen ist, ohne daß diesen Mehraufwendungen entsprechende Mehrerträgnisse gegenüberstehen, ein Vorgang, der beim heutigen Stand der Eisenbahnen bei vielen Neu- und Erweiterungsanlagen eintritt. Der dadurch verursachte Ausfall für die Eisenbahngesellschaften wird aber dadurch wieder ausgeglichen, daß der Staat für alle Neuanlagen, die nach dem 31. Dezember 1912 in Betrieb genommen worden sind, das Anlagekapital mit 4 % verzinst, ein Zinssatz, der für englische Verhältnisse auch jetzt noch als ziemlich hoch bezeichnet werden muß.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichseisenbahnamt hat unterm 5. d. M. einige Änderungen der Nummern I a, I e, II und VI in Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 89 des Reichs-Gesetzblatts vom 8. d. M. hervor.

— **Der Haushaltsplan der Reichseisenbahnen** wurde in der Reichstagssitzung vom 16. d. M. in 3. Lesung genehmigt.

— **Eisenbahnanleihegesetz.** Der „Reichsanzeiger“ vom 4. d. M. veröffentlicht das Eisenbahnanleihegesetz, das bekanntlich 312 656 000 ℳ für den Bau neuer Eisenbahnen und die Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen vorsieht. Wir haben den Entwurf des Gesetzes, der unverändert zur Annahme gelangte, auszugsweise in Nr. 23, S. 193 mitgeteilt.

— **Schlafwagenverkehr.** In diesem gelten folgende neue Bestimmungen: Vom 16. Mai d. J. an wird die Zahl der Abteile für Reisende I. Klasse auf 4 beschränkt und der Preis der Bettkarten I. Klasse auf das Doppelte des Preises der Bettkarten II. Klasse erhöht = 16 ℳ (in II. Klasse kostet die Bettkarte 8 ℳ). Von Berlin bis Bad Münster am Stein kostet die Bettkarte in I. Klasse 20 ℳ, in II. Klasse 10 ℳ. Die Vormerkungsgebühr beträgt 50 Pf. und für die Depesche und die Antwort ebenfalls 50 Pf. Die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen A.-G. (Mitropa) hat für ihre Schlafwagenläufe die Bestimmung getroffen, daß Bettplätze, die nicht eine Stunde nach Abfahrt des Zuges von der Station, von der ab der Reisende den Schlafwagen benutzen will, eingenommen sind, im Bedarfsfalle anderweitig vergeben werden. Bei Annahme von Bestellungen für Schlafwagenläufe ist daher von den Reisenden die Station, von der ab der Schlafwagen benutzt werden soll, zu erfragen und in der Bestellung anzugeben. Der Schlafwagenzug Berlin-Cöln und zurück verkehrt jetzt täglich.

— **Schlafwagenverkehr Berlin-Frankfurt (Main).** Bei dem regen Verkehr zwischen diesen beiden Städten genügten die bisherigen Schnellzugverbindungen mit Schlafwageneinrichtung keineswegs dem Verkehrsbedürfnis. Die Handelskammer zu Berlin hatte daher bei der Eisenbahnverwaltung beantragt, ähnlich wie auf der Strecke Berlin-Cöln, sogenannte Schlafwagenzüge einzuführen oder in anderer Weise dem bisherigen Mangel abzuhelfen. Nach dem der Handelskammer vorliegenden Bescheide der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ein neues Nachtschnellzugpaar, das die 1. und 2. Wagenklasse und eine erhöhte Zahl von Schlafwagen führt, in folgendem Fahrplan verkehren: Frankfurt ab 9.45 Uhr nachm., Berlin Anh. Bf. an 8.25 Uhr vorm.; Berlin Anh. Bf. ab 8.45 Uhr nachm., Frankfurt (Main) an 7.15 Uhr vorm. Durch diese neue Verbindung wird den Wünschen der Reisenden, die auf einen Schlafwagenplatz rechnen, mehr als es bisher möglich war, Rechnung getragen werden können.

— **Expreßgutverkehr.** Der Ausschluß einiger Güter von die-m Verkehr bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen hat ·h in Rücksicht auf die glatte und pünktliche Durchführung s Betriebes als notwendig erwiesen. Der Ausschluß ist ch Möglichkeit auf solche Güter beschränkt worden, bei nen die Beförderung nicht so dringend erscheint, daß nicht allgemeinen die Beförderung als Eilgut genügte. Es han-lt sich um Bretter, Fahrräder und Fahrradgestelle, Fahr-ige, auch beladene, und Schlitten, Bier in Fässern und leere ısser, Glasballons, auch in Körben, leer oder gefüllt, Kar-ıs mit Hüten und künstlichen Blumen, Kinderwagen, Kisten, fige und leere Verschläge, Korbflaschen leer oder gefüllt, rbwaren, Möbel aller Art, Sofagestelle, Stuhlgestelle, ielwaren, Nähmaschinen und Nähmaschinengestelle, Well-pier in Rollen sowie alle Gegenstände über 3 m Länge.

— **Braunschweigische Landes-Eisenbahn.** Nach dem Ge-äftsbericht entfallen von den Gesamteinnahmen von 21 778 *M* (i. V. 2 027 107 *M*) 364 409 *M* (301 223 *M*) auf den rsonenverkehr, 1 305 472 *M* (1 295 992 *M*) auf den Güter-kehr und 551 697 *M* (429 892 *M*) auf sonstige Einnahmen. mgegenüber erforderten die Betriebsausgaben 1 403 749 *M* 288 432 *M*) oder 63,19 % (63,56 %) der Betriebseinnahmen. r Überschuß beträgt 717 829 *M* (738 675 *M*). Für die Er-ıerungsfonds waren 81 944 *M* (54 199 *M*) aufzuwenden, für Bilanzreserve 19 000 *M* (15 500 *M*), für Obligationszinsen 969 *M* (338 831 *M*), wonach ein Reingewinn von 445 570 *M* 4 827 *M*) verbleibt. Wie schon gemeldet wird die Dividende ı 4½ auf 5 % erhöht; für die Instandsetzung des infolge Krieges außergewöhnlich in Anspruch genommenen Ober-s und der Betriebsmittel werden 25 000 *M* verwandt, wo-h 64 015 *M* (65 946 *M*) für neue Rechnung bleiben.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht be-gen die Betriebseinnahmen 849 704 *M* (i. V. 746 266 *M*), ırend die Betriebsausgaben 618 020 *M* (526 833 *M*) erfor-ten. Aus dem Betriebsüberschuß von 231 784 *M* (219 613 *M*) ·den nach Rücklagen in den Erneuerungs- und Spezial-ervefonds 157 500 *M* (wie i. V.) zur Verzinsung der 4½ pro-tigen Anleihen von 3½ Millionen Mark beansprucht. Es alsdann ein Reingewinn von 45 498 *M* (39 957 *M*) ver-bar, der folgende Verwendung finden soll: Zur Tilgung gekündigten Anleihen 27 800 *M*, zur Tilgung der schwe-den Schuld 2000 *M*, Gewinnanteile 2750 *M*, Vortrag 48 *M* (22 282 *M*). Eine Dividende kommt sonach wieder ıt zur Verteilung.

— **Der Bayerische Landeseisenbahnrat** ist zu seiner 18. Sit-g am 22. Mai 1917 nach München einberufen. Die Tages-nung umfaßt zunächst die E r h ö h u n g der heitssätze für die Personenbeför-ung, in der 1. Klasse auf 9,0 Pf., 2. Klasse 5,7 Pf., 3. Klasse auf 3,7 Pf. und 4. Klasse (3 b Klasse) 2,4 Pf. Die weiteren Punkte betreffen das Verzeichnis in der Zeit vom 1. Juli bis mit 31. Dezember 1916 einge-ıten und aufgehobenen Ausnahmetarife (mit Ausnahme aus Anlaß des Krieges vorübergehend gewährten Fracht-ichterungen); dann eisenbahntarifarische Kriegsmaßnah-auf dem Gebiete des Güterverkehrs (Übersicht nach dem de vom 1. Mai 1917); ferner die Änderung der Tarifsätze Eil- und Frachtstückgut und für Spezialstückgut; Ände-der Grundsätze über die Abrundung der Fracht und der ıngebühren; Aufhebung von Ausnahmetarifen im Güter-ehr der bayerischen Staatseisenbahnen; Änderungen des ıngebührentarifs im deutschen Eisenbahngüter- und Tier-, Teil I sowie im bayerischen Binnengüter- und Tiertarif, II; Mitteilungen über Lagerhausverhältnisse. Den uß der Tagesordnung bildet in üblicher Weise die Be-ng über den Sommerfahrplan 1917.

— **Die oberschlesische Industrie und die Besteuerung des rverkehrs.** Man schreibt der „B. B. Ztg." aus Ober-esien: Die oberschlesische Industrie hat sich, als neue Verkehrssteuer-Gesetzentwurf vorlag, rechtzeitig iht, für die Besteuerung des Güterverkehres eine n zu erhalten, durch welche es vermieden wird, die schlesische Industrie gegenüber Industrien anderer etsteile ungünstiger zu stellen, und seitens der ober-esischen Handelskammer sind hierauf bezügliche Petitio-an den Reichstag ergangen. Das Absatzgebiet der ober-esischen Kohle erstreckt sich bis weit nach Ostpreußen. die Kohle nur hinsichtlich des Eisenbahnversandes von Besteuerung frei sein soll, wird der Versand auf dem serwege, der naturgemäß bei den weiten Entfernungen wiegt, von der Steuer betroffen. Die Wettbewerbsfähig-der oberschlesischen Industrie muß insbesondere in jenen eten, in denen Oberschlesien bereits mit anderer Kohle in Konkurrenz stand und in denen sie sich nur infolge Benutzung des Wasserweges zu behaupten vermochte, schwer beeinträchtigt werden. In gleicher Weise wird die oberschlesische Eisenindustrie, die bekanntlich die benötigten Erze und Kiese in der Hauptsache aus Schweden bezieht, durch eine mit der Entfernung wachsende Verkehrssteuer betroffen.

Die oberschlesische Handelskammer hat den maßgebenden Stellen in Berlin die Einführung eines S t a f f e l t a r i f e s vorgeschlagen, dessen prozentuale Sätze mit der steigenden Entfernung fallen. Es ist als sicher anzusehen, daß durch die Verkehrssteuer in Verbindung mit der wirtschaftlichen Umwälzung des Krieges die Wettbewerbs- und Absatzverhältnisse stark beeinflußt werden. Bei der Revision, die spätestens ein Jahr nach Friedensschluß bei der Verkehrssteuer stattzufinden hat, werden jedenfalls die verschiedenen Wünsche und Beschwerden, die die oberschlesische Industrie bezüglich dieser Steuer vorzubringen hat, näher geprüft werden müssen. Die Frist von einem Jahre erscheint ausreichend, um die hauptsächlichsten Beeinträchtigungen, die die Verkehrssteuer dem Wirtschaftsleben auferlegt, zu erkennen; sie erscheint aber auch als der äußerste Termin für die Beseitigung schwerwiegender Hemmnisse, die sich der ordnungsgemäßen Durchführung der Übergangswirtschaft entgegenstellen könnten.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Eisenbahnbauinspektor D a u n e r bei der Generaldirektion zum Vorstand des maschinentechnischen Bureaus mit der Dienststellung eines Baurats und der Eisenbahnbauinspektor N ä g e l e, Kollegialhilfsarbeiter bei der Generaldirektion, zum Baurat bei dieser Behörde befördert worden.

Österreich.

— **Ausstellung von Transportbewilligungen für die Beförderung von Zivilsendungen auf den Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium verlautbart folgendes: Obwohl zu wiederholten Malen genaue Mitteilungen veröffentlicht wurden, welcher Vorgang bei Ansuchen um Ausstellung von Transportbewilligungen für die Beförderung von Zivilsendungen auf den Eisenbahnen einzuhalten ist, werden derartige Ansuchen auch weiterhin irrtümlich bei den Zentralstellen oder der Zentraltransportleitung eingebracht. Es wird daher neuerlich darauf aufmerksam gemacht, daß diese Stellen die Ausstellung von Transportbewilligungen nicht vornehmen. Ansuchen um ausnahmsweise Beförderung von Zivilgütern, die nicht für militärische Zwecke oder nicht zur Herstellung von Kriegsmaterial benötigt werden, auf Bahnstrecken, die für den Zivilgüterverkehr ganz oder teilweise gesperrt sind, sind vielmehr unmittelbar oder im Wege der Versandstation ausschließlich an jene Bahnverwaltung (Direktion) zu richten, der die gesperrte Linie untersteht. Handelt es sich um die Beförderung über gesperrte Linien, die zum Bereich mehrerer Bahnverwaltungen (Direktionen) gehören, so sind die Ansuchen an jene Bahnverwaltung (Direktion) zu richten, der die Versandstation unterstellt ist. Im V e r k e h r n a c h G a l i z i e n werden die Transportbewilligungen ausnahmsweise nur von der k. k. Staatsbahndirektion Krakau erteilt. Die bezüglichen Ansuchen müssen genaue Angaben über die Art und Menge der Waren, die Versand- und Bestimmungsstation, die Zeit der Versendung sowie den Nachweis der Dringlichkeit und Wichtigkeit der Sendung enthalten. Es empfiehlt sich, den Ansuchen auch vollständig ausgefüllte Frachtbriefe für die betreffenden Sendungen beizuschließen, um die Erteilung der Transportbewilligung auf dem Frachtbrief selbst ersichtlich machen zu können. Die Transportbewilligungen bieten noch keine Gewähr für die Beistellung der erforderlichen Wagen; die Verfrachter müssen sich daher überdies um die Zuweisung der benötigten Wagen bei der Versandstation bewerben. M i l i t ä r i s c h e B e s t ä t i g u n g e n für die Beförderung eines Zivilgutes auf gesperrten Strecken werden nur für solche Sendungen erteilt, die zur Erzeugung oder Ergänzung von Heereserfordernissen (Rohstoffe, Halbfabrikate, Betriebsmittel usw.) benötigt werden. Diese Bestätigungen werden auf einer besonderen Drucksorte ausgefertigt. Zu ihrer Erteilung ist jene Abteilung der militärischen Zentralstellen (Kriegsministerium, Marinesektion des Kriegsministeriums, Ministerium für die Landesverteidigung, königlich ungarisches Landesverteidigungsministerium) berechtigt, die von der Lieferung oder Bestellung Kenntnis hat oder an ihr beteiligt ist. In sehr dringlichen Fällen, wenn die rechtzeitige Einholung der Bestätigung von der Zentralstelle unmöglich ist, kann sie ausnahmsweise auch von jener Militärbehörde ausgestellt werden, die die Sendung bestellt hat. Die Ansuchen um Erteilung dieser Bestätigungen sind

mit dem vollständig ausgefüllten Frachtbrief oder Transportschein und mit dem Nachweis des Heereserfordernisses zu belegen. Im Falle der Erteilung einer militärischen Bestätigung ist selbstverständlich die Beibringung einer bahnamtlichen Transportbewilligung nicht erforderlich.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 11. d. M. wurde in Teplitz-Schönau die 59. ordentliche Generalversammlung abgehalten. Der Vorsitzende berichtete über die im Februar d. J. erfolgte Ernennung des bisherigen Generaldirektors, Ritter v. Enderes zum k. k. Sektionschef im Eisenbahnministerium und widmete diesem Worte warmer Anerkennung für seine durch einen Zeitraum von mehr als 8 Jahren der Gesellschaft geleisteten ausgezeichneten Dienste. Im Anschluß hieran teilte der Vorsitzende mit, daß der Verwaltungsrat am 24. Februar d. J. den ordentlichen Professor an der k. k. Technischen Hochschule in Wien, Ing. Franz Kleinwächter, zum Generaldirektor ernannt habe und stellte diesen der Generalversammlung vor.

Hierauf wurde zunächst jener 15 zur Kriegsdienstleistung eingerückten Bediensteten, welche im Laufe des Vorjahres auf dem Felde der Ehre gefallen oder infolge von Kriegsverletzungen oder Erkrankungen während der Kriegsdienstleistung gestorben sind und ebenso jener zahlreichen Beamten und Bediensteten, welche im Jahre 1916 für besondere Leistungen im Kriegsdienste und Eisenbahnkriegsdienste Auszeichnungen erhielten, in ehrender Weise gedacht.

Aktionär Rill (Brünn) legte der Verwaltung nahe, den Tariffragen besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da die Kohlenwerke und die Industrien ohne weiteres höhere Tarife vertragen, während die Bahn bedeutende Einnahmeausfälle zu beklagen habe. Gegen diese Ausführungen wendet sich Aktionär Petschek.

Hierauf wurden der Jahresbericht, in welchem einleitend bemerkt wird, daß „die bereits in den Berichten für die Betriebsjahre 1914 und 1915 mitgeteilten Folgen des Weltkrieges auch im Betriebsjahre 1916 schwer auf dem Unternehmen gelastet und sein Ergebnis in der ungünstigsten Weise beeinflußt haben“ mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1916 und ebenso der anschließend erstattete Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntnis genommen und der Rechnungsabschluß für das Jahr 1916 genehmigt und dem Verwaltungsrate einhellig die Entlastung erteilt. Der Antrag auf Verwendung des im Jahre 1916 erzielten Reingewinnes von 856 318 K. wurde wie folgt genehmigt: Zur Aktientilgung fester Anteil 20 000 K., ferner 5 % Zinsen von den bereits ausgelosten 6968 Aktien zu 50 K. = 348 400 K. zusammen 368 400 K. Von den verbleibenden 487 918 K. fester Bezug des Verwaltungsrates 60 000 K. Von den verbleibenden 427 918 K. zuzüglich der für 1916 entfallenden Zinsen der Reserve-Effekten im Betrage von 533 751 K. sowie der Zinsen des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1915 im Betrage von 2791 K. und des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1915 im Betrage von 55 829 K., sonach von 1 020 290 K. 3 % Zinsen für 31 127 umlaufende Aktien zu 30 K. = 9 33 810 K. bleiben 86 480 K., welcher Betrag als Gewinnvortrag für 1917 zu übertragen ist.

Die Auszahlung des Dividendenkupons der Aktien erfolgt in diesem Jahre ab 14. Mai mit dem Betrage von 30 K. bei den bekannten Zahlstellen; auf die Genußscheine entfällt für das Jahr 1916 kein Anteil am Reingewinn.

Nachdem Präsident Wolfrum von seinem bevorstehenden Rücktritt als Präsident Mitteilung gemacht hatte, spricht ihm Aktionär Petschek namens der Generalversammlung in herzlichen Worten den wärmsten Dank aus.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates wurden sodann, da Präsident Wolfrum infolge eines Augenleidens dringend gebeten hatte, von seiner neuerlichen Wahl anzusehen, einhellig der bisherige Vizepräsident Max Feilchenfeld, Präsident der Niederösterr. Escompte-Gesellschaft in Wien, zum Präsidenten und Theodor Freiherr v. Liebig, Großindustrieller in Reichenberg (derzeit Wien), zum Vizepräsidenten gewählt.

— **Die Zukunft des Fremdenverkehrs in Tirol.** Der Vollzugsausschuß des Landesverkehrsrates für Tirol beschäftigte sich in einer Sondersitzung mit den Südtirol besonders berührenden Angelegenheiten des Fremdenverkehrs. Der Präsident berichtete über die staatliche Kredithilfe für notleidende Hotelunternehmungen in Tirol. Die Regierung stehe in dieser Frage auf dem Standpunkt, die Unterstützung auch auf solche Unternehmen auszudehnen, die noch vor dem Kriege im Verbotsgebiet gebaut wurden. Was die Zukunft des Fremdenverkehrs in Tirol anlange, so bestehe die Absicht, alle militärischen Anlagen, die im Dolomitengebiet errichtet wurden, für den Fremdenverkehr einmal nutzbar zu machen. Dies gelte auch hinsichtlich der vom Militär neu errichteten Straßen, Wege, Seilbahnen u. dergl. Sache des Landesausschusses werde es sein, wegen Übernahme dieser Anlagen in die Landesverwaltung im geeigneten Zeitpunkt die erforderlichen Schritte zu unternehmen. Zur Durchführung der Kredithilfe für geschädigte Hotelunternehmungen haben die zur finanziellen Teilnahme herangezogenen Tiroler Sparkassen bereits 1 600 000 K. zugesichert. Was die Frage des Kraftwagenverkehrs in Tirol anlange, so sei diese von großer Wichtigkeit, weil es zweifelhaft ist, ob die in der Lokalbahnvorlage für Tirol vorgesehenen Lokalbahnen jemals zur Ausführung gelangen werden. Durch einen geregelten Kraftwagenbetrieb könnten auch viele für Bahnbauten vorgesehene Millionen erspart werden. Die vielen derzeit in militärischer Verwendung stehenden Kraftwagen könnten der Volkswirtschaft zugeführt werden, was auch von den maßgebenden Kreisen beabsichtigt sei.

Ungarn.

— **Freilassung offener Eisenbahnstellen für Kriegswaisen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Mit Amtsblatt der Staatsbahnen vom 10. März ist an alle Betriebsleitungen und Stationen ein Erlaß von weittragender sozialer Bedeutung ergangen. Er bezweckt, offene Stellen im Eisenbahndienst, sofern sich um diese weder Militärunterbeamte, noch die im Dienst- und Gehaltsreglement angegebenen Hinterbliebenen und Familienmitglieder der im Heeresdienst gestandenen Eisenbahnangestellten in genügender Zahl melden, nach Möglichkeit in erster Reihe den Kriegswaisen vorzubehalten. Die Kriegswaisen müssen in solchen Fällen den Nachweis erbringen, daß ihr Vater im Heeresdienste oder infolge der aus ihm stammenden Krankheit oder aber infolge Kriegsmühseligkeit gestorben ist. War der Vater dieses Waisenkindes ein Eisenbahnangestellter, so muß diese Kriegswaise — insofern die offene Stelle einem versorgungsberechtigten Militärunterbeamten nicht vorbehalten wurde — in erster Reihe berücksichtigt werden. Falls die Kriegswaisen das 18. Lebensjahr noch nicht erreicht haben, werden sie ihren Fähigkeiten und ihrer Vorbildung entsprechend bis zum 18. Lebensjahre zur Aushilfe verwendet; mit Vollendung des 18. Lebensjahres aber fest übernommen.

— **Sparsamkeit mit Mineralölen.** Infolge Aufforderung des k. u. k. Kriegsministeriums lenkt die Budapester Handels- und Gewerbekammer die Aufmerksamkeit der Beteiligten auf den Umstand, daß in den nächsten Monaten für die Versorgung Österreichs und Ungarns mit Mineralölerzeugnissen die galizische Ölgewinnung zur Verfügung steht, daß aber diese Stoffe mit größter Sparsamkeit benützt werden müßen, so daß Anforderungen bei dem zuständigen Handelsministerium nur im Rahmen äußerst eingeschränkten Bedarfes eingebracht werden dürfen. In erster Linie kommen in Betracht: Benzin, Benzol, Gasöl, Dieselmotorentreiböl, ferner Schmier- und Zylinderöl.

— **Eingeschränkte Unternehmungslust.** Die jede vorherige Berechnung ausschließenden fortwährenden Lohn- und Preissteigerungen üben auf die Unternehmungslust eine fühlbare Rückwirkung aus. Die Staatsbahnleitung wollte vor kurzem die Hochbauten der Werkstätte in Brassó (Kronstadt), eine Arbeit von nahezu einer Million Kronen Kosten, durch eine engere Ausschreibung sichern. Die Ausschreibung blieb jedoch erfolglos, da in Anbetracht der obwaltenden unsicheren Lohnverhältnisse kein einziger der eingeladenen größeren Bauunternehmer ein Preisangebot stellen konnte.

Luxemburg.

— **Prinz-Heinrich-Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Verwaltungsrates für 1916 dürfen ungeachtet der Schwierigkeiten, unter denen der Betrieb infolge der Kriegsereignisse zu leiden hat, die Ergebnisse des Unternehmens als zufriedenstellend angesprochen werden. Im Jahre 1916 beliefen sich die Betriebseinnahmen (ohne die Einnahmen aus den Erzgruben) auf 8 283 027 Fr., d. i. 1 441 338 Fr. mehr als im Jahre 1915. Die Betriebsausgaben (ohne die Ausgaben für die Erzgruben) haben um 560 182 Fr. zugenommen. Der Gewinn beträgt 3 744 975 Fr. gegen 2 863 819 Fr. im Vorjahre. Die Unterhandlungen betr. die endgültige Regelung der Ansprüche der Gesellschaft für Leistungen und Schädigungen infolge der Besetzung des Landes sind noch nicht abgeschlossen. Immerhin ist von den deutschen Militärbehörden eine weitere Abschlagszahlung im Betrage von 312 500 Fr. unter demselben Vorbehalt der rechtlichen Ansprüche wie früher geleistet worden. Der Reingewinn des Bahnbetriebes ist auf 3 744 975 Fr. (2 863 819 Fr.) gestiegen. Hierzu treten 312 500

ranken (403 626 Fr.) Eingänge aus den letzten Jahren. Dieser ingang, der sich auf das Rechnungsjahr 1914 und die folenden verteilt, stellt die von der deutschen Militärbehörde ezahlte Entschädigung dar, da die durch die militärische esetzung des Landes verursachten Ausgaben durch das geöhnliche Betriebskonto getragen wurden, 225 000 Fr. (wie V.) aus den Erzgruben, 411 418 Fr. (265 713 Fr.) aus Wageniete usw., 40 489 Fr. (32 086 Fr.) aus Mieten für Gebäude, ureaus usw. und 111 853 Fr. (96 331 Fr.) aus Zinsen, Abrechungen usw. Zuzüglich 157 589 Fr. (809 111 Fr.) Vortrag ergibt sich ein Gesamtgewinn von 5 003 825 Fr. (4 695 688 Fr.). emgegenüber erforderten Steuern und Abgaben 269 352 Fr. 146 069 Fr.), Obligationszinsen 710 683 Fr. (684 107 Fr.), bligationstilgung 109 500 Fr. (106 500 Fr.), Zinsen des Erzrubenreservefonds 241 551 Fr. (231 770 Fr.). Nach Abzug der erschiedenen Zuweisungen ergibt die Bilanz einen Reinewinn von 1 398 093 Fr. (1 139 480 Fr.), der verteilt wird, ie folgt: Gewinnanteil für die Verwaltungsräte und die ufsichtskommissare 44 679 Fr. (44 394 Fr.), 15 Fr. (i. V. 2½ Fr.) als Dividende für das Jahr 1915 1 125 000 (Fr. 937 500 Fr.), Vortrag auf neue Rechnung 228 414 Fr. (157 589 ranken).

Wie gemeldet wird, wird übrigens der Staat dem Unterehmen voraussichtlich eine Erhöhung der Tarife geatten, um die beträchtlichen Mehrausgaben, die der Bahn urch die Gehaltserhöhungen erwachsen sind, auszugleichen.

Übrige europäische Länder.

— **Das neue Handelsabkommen zwischen der Schweiz und eutschland** ist am 3. Mai in Bern zum Abschluß gelangt. ie getroffene Vereinbarung sieht eine Verlängerung des n 2. September 1916 abgeschlossenen und am 30. April 1917 ogelaufenen Abkommens zwischen Deutschland und der hweiz bis zum 31. Juli 1917 vor. Damit ist unter anderem die ersorgung der Schweiz mit Kohle und Eisen für die nächsten ei Monate im bisherigen Umfang und auf der bisherigen rundlage gesichert. Außerdem wurde für die durch das utsche Einfuhrverbot besonders betroffenen schweizerischen auptindustrien die Möglichkeit einer befriedigenden Aushr ihrer Erzeugnisse nach Deutschland geschaffen. Beerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß am 30. April m ersten Male seit längerer Zeit die normale Bedarfsenge Kohle über die Schweizer Grenze gerollt ist, während s zu diesem Tage die Zufuhr bedeutend unter der bewillign Menge blieb. Man darf daraus schließen, daß die Verhrsschwierigkeiten, die bisher die Erreichung der Normalhl verhinderten, nunmehr behoben sind, so daß das neue bkommen nicht mehr darunter zu leiden haben wird.

F. R.

— **Lokomotivbeleuchtung durch Dynamos mit Dampfturnenantrieb.** Während für die Beleuchtung der Personenagen bei den schweizerischen Eisenbahnen schon seit ehreren Jahren elektrische Glühlampen verwendet werden, ird die Lokomotivbeleuchtung immer noch durch Petroleum sorgt. Dieses Zurückbleiben der Lokomotivbeleuchtung nter der Zeit hat seinen Grund in erster Linie darin, daß sich bei den Lokomotivlampen eigentlich nur um Signalchter handelt, für welchen Zweck Petroleumlaternen völlig nügen, so daß bis vor kurzem kein dringender Grund beand, sie durch ein umständliches Beleuchtungssystem zu ertzen. Hinzu kam, daß das für die Personenwagen benutzte ektrische Beleuchtungssystem durch von den Radachsen is angetriebene Dynamos und Sammlerbatterien sich für Loomotiven nicht eignet, weil es einen in der Nähe von Hitze id Dampf nicht immer einwandfrei arbeitenden Regulierparat erfordert. Erst der durch den Krieg herbeigeführte etroleummangel hat Anlaß gegeben, einem Ersatz der Peoleumlaternen durch elektrische Beleuchtung näher zu eten. Da die gebräuchliche Stromerzeugungsart, wie oben ngedeutet, nicht übernommen werden kann, haben Brown, overi & Co., wie die „Schweiz. Bauztg." berichtet, einen für e schweizerischen Eisenbahnen neuen Gedanken, die Aufellung kleiner „Turbodynamos", in Vorschlag gebracht, e sich in Amerika schon einige Jahre praktisch bewährt iben. Der auf Grund eingehender Versuche an einer Gotthardihn-Lokomotive ausgebildete, aus einer kleinen Dampfrbine und einer damit direkt gekuppelten Gleichstromdynao, bestehende Maschinensatz wiegt nur 70 kg und ist nur ,5 cm lang, 30 cm breit und 30,5 cm hoch, kann also beem auf jeder Lokomotive aufgestellt werden (z. B. auf der itengalerie). Den zum Antrieb der Turbine nötigen Dampf efert der Lokomotivkessel unter einziger Zwischenschaltung nes Reduzierventils, so daß zur Inbetriebsetzung oder Abstellung der Beleuchtung nur ein Dampfhahn auf- oder abgedreht zu werden braucht. Die als Nebenschlußmaschine mit Kompoundwicklung ausgeführte Dynamo ist ohne Zwischenschaltung irdend eines Apparats an die Lampen angeschlossen. Sie liefert bei Spannungen von 24, 36 oder 47 Volt 250 bzw. 300 und 350 Watt, womit sie, bei Annahme eines Verbrauchs von 1,25 Watt für die Normalkerze, zur Erzeugung von 200, 240 oder 280 Kerzen genügt.

F. R.

— **Zum Lawinenunglück am Höhwald bei Davos.** Am 1. Mai, 12 Uhr mittags, waren die Räumungsarbeiten auf dem Lawinenfeld soweit vorgeschritten, daß der durchgehende Zugverkehr Landquart-Davos wieder aufgenommen werden konnte. Die Zahl der Toten hat sich noch um einen vermehrt und beträgt endgiltig zehn. Die deutsche Heeresleitung hat, um ihrem Dank für die gastliche Aufnahme der kriegsgefangenen deutschen Soldaten in der Schweiz Ausdruck zu geben, auf eine Anregung des am Unglückstage zum Besuch der deutschen Internierten in Davos weilenden Prinzen Alfons von Bayern hin, zugunsten der Hinterbliebenen der Verunglückten 2000 ℳ zur Verfügung gestellt. In Davos spricht man allgemein mit besonderer Anerkennung von der raschen Hilfsbereitschaft der internierten deutschen Soldaten, die — obwohl zum Teil noch schonungsbedürftige Patienten — sofort im Laufschritt zur Unglücksstelle eilten und hier mit die ersten Hilfeleistenden waren.

F. R.

— **Benutzung der rumänischen Eisenbahnen durch Zivilpersonen.** Die Militärverwaltung im besetzten Gebiet Rumäniens hat, wie wir dem österreichischen „Handelsmuseum" entnehmen, folgendes verfügt: „Die Eisenbahnen sind bis auf weiteres für Zivilpersonen gesperrt. Die Gestattung von Ausnahmen behält sich die Militärverwaltung vor. Gesuche zur ausnahmsweisen Benutzung der Eisenbahnen sind an die Kommandantur der Festung Bukarest, an anderen Orten an die deutschen oder k. u. k. österreichisch-ungarischen Etappenkommandanturen zu richten. Diese Dienststellen prüfen die Gesuche auf ihre Dringlichkeit, insbesondere ob ein Interesse der verbündeten Mächte an der Reise besteht und legen sie mit Stellungnahme der Militärverwaltung vor. Die Militäreisenbahnbehörden stellen einen Fahrschein nur auf Vorweis der von der Militärverwaltung erteilten Erlaubnis zur Benutzung der Eisenbahnen aus. Das Recht zur Ausstellung der Fahrscheine steht ausschließlich den Militäreisenbahnbehörden zu. Die deutschen und k. u. k. österreichisch-ungarischen Militärbehörden werden ersucht, mit allem Nachdruck darauf hinzuwirken, daß die Ausstellung von Erlaubnisscheinen zur Eisenbahnbenutzung und von Fahrscheinen durch nicht zuständige Behörden unterbunden wird. Personen, die ohne Erlaubnis der Militärverwaltung auf der Eisenbahn getroffen werden, sind festzunehmen und der Bestrafung zuzuführen."

— **Erwerb des Betriebsrechtes auf der Linie Swilengrad (Mustafa Pascha)-Dedeagatsch der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen durch den bulgarischen Staat.** In der bulgarischen Staatszeitung (Derschawen Westnik) Nr. 81 vom 18. April 1917 wurde der Ukas Nr. 2, bezüglich des Ankaufes des Betriebsrechtes auf der vorbenannten Linie durch den bulgarischen Staat veröffentlicht. Die wichtigsten Bestimmungen des getroffenen Übereinkommens sind: Art. 1. Zufolge des bulgarisch-türkischen, in Konstantinopel am 29. September 1913 getroffenen Übereinkommens sowie jenes vom 24. August/6. September 1915 beschloß die bulgarische Regierung das Betriebsrecht der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, soweit es sich auf die Linie von der ehemaligen bulgarisch-türkischen Landesgrenze (d. i. ein Punkt der Eisenbahnlinie 38,885 km westlich der Station Adrianopel) bis zum Hafen von Dedeagatsch erstreckt, einschließlich des Linienrumpfes von der gegenwärtigen bulgarisch-türkischen Grenze in der Richtung nach der Station Usunköpry (der Orientalischen Eisenbahnen) von insgesamt 192 km 141 m Länge zu erwerben. — Art. 2. Die Vergütung für die Entäußerung des Betriebsrechtes der Gesellschaft, bezüglich der vorerwähnten Linien ist auf 24 291 640,49 Lewa festgesetzt. — Art. 5. Die Betriebsgesellschaft tritt dem bulgarischen Staate vom Tage der Beschlagnahme der genannten Linien bis zum Abschluß des gegenwärtigen Vertrages den Teil der Einnahmen und alle Summen ab, die ihr aus dem direkten (internationalen) und aus dem Nachbarverkehr zukommen, welche aus dem Betrieb der im Art. 1 des gegenwärtigen Vertrages angegebenen Linien sich ergaben. Jedoch werden jene Einnahmen und Beträge, auf die zufolge früherer Bestimmungen die Betriebsgesellschaft ein Recht hatte, bis zum Tage des Abschlusses dieses Vertrages, zu ihren Gunsten verbleiben. — Art. 6. Es wurde vereinbart, daß die bulgarische Regierung der Betriebsgesellschaft als Abfertigung für jene Beamten und Bediensteten, die sie nicht im Dienste der von ihr über-

nommenen Linien weiter verwenden will, den Betrag von 141 427,17 Lewa zur Verfügung stellt, der wie im Art. 8 des gegenwärtigen Vertrages bestimmt, zahlbar ist. — Art. 8. Die Auszahlung der im Art. 2, 4 und 6 angegebenen Beträge, die in Lewa angeführt erscheinen und sich insgesamt auf 24 967 047,24 Lewa beziffern, hat in Markwährung zum Kurse von 81,00 ℳ = 100 Lewa zu erfolgen, und zwar spätestens ein Jahr nach dem bestätigten letzten Friedensvertrag, den die bulgarische Regierung mit den gegenwärtig im Kriegszustande befindlichen oder noch in den Krieg eintretenden feindlichen Staaten schließen wird. Der Gesamtbetrag ist bis zu dessen Tilgung jährlich zu 4½ % zinsbar, gerechnet ab 1. Juli 1916. Diese Zinsen sind der Betriebsgesellschaft alle 6 Monate mit dem Fälligkeitsdatum 30. Juni und 31. Dezember zu entrichten. Die erste Zahlung erfolgt am Ende des ersten Halbjahres nach endgültiger Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages. Von der bulgarischen Sobranje ist der Vertrag — wie bereits in Nr. 35, S. 294 d. Ztg. mitgeteilt wurde — bereits genehmigt worden.

— **Neue Eisenbahnlinien in Bulgarien.** Am 10. Mai d. J. ist die 20 km lange Teilstrecke Brusarzi-Wodnjanzi der Linie Brusarzi-Widdin dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Arbeiten an der Strecke Wodnjanzi-Widdin sind in vollem Gange. Kürzlich wurde auch die 63 km lange Teilstrecke Medschidie-Casapköi der Linie Medschidie-Babadagh-Tultscha eröffnet. Die Vorarbeiten für den Bau der zweiten Balkan-Querbahn Schumen-Karnobad sind nahezu ausgeführt.

— **Woran die Eisenbahnen Rußlands alles Mangel leiden.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten wird täglich in eine bedrängtere Lage gebracht, weil ihm alle möglichen Dinge fehlen, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes und zur Instandhaltung der Betriebsmittel gar nicht entbehrt werden können. So wird seit längerer Zeit schon das Fehlen von Sorteneisen in einem so drückenden Maße empfunden, daß das Ministerium sich entschlossen hat, im Bezirke von acht Staatseisenbahnverwaltungen Eisenwalzwerke zu errichten. Es soll das geschehen in den Bezirken der Bahnen: Nicolai, Nord, Süd, Riga-Orel, Jekatherinen, Süd-West, Tomsk und Mittelasien. Groß können diese Walzwerke allerdings nicht werden, denn für die Herstellung sämtlicher Walzanlagen sind nur 3,6 Millionen Rubel vorgesehen. Aber das Ministerium scheint doch die Hoffnung hegen zu dürfen, mit deren Hilfe die für die Wiederherstellung der Wagen, Lokomotiven und Weichen unerläßlich notwendigen erforderlichen Bolzen und Nägel usw. anfertigen zu können. Auffallend ist an dem Vorhaben nur die Begründung: „Es ist zurzeit sowohl die Wiederherstellung als auch der Neubau von Betriebsmitteln wie auch der Weichen außerordentlich erschwert. Denn es fehlt an Sorteneisen, das rechtzeitig zu erhalten kaum gelingt, weil einerseits im Lande Metall überhaupt fehlt und andererseits weil die Eisenwalzwerke mit Aufträgen überlastet sind." Verständlich ist es ja, daß die Eisenbahnverwaltung sich unter solchen Umständen selbst zu helfen versuchen will oder versuchen muß. Unverständlich bleibt es nur, wie sie das zuwege bringen will, wenn ihr das Material, das Metall, fehlt. Offenbar sollen wohl die Abfälle, die sich in den Werkstätten ansammeln, Verwendung finden. Ob das den Bedarf decken kann? Auf einem ähnlichen Gebiete liegt der Beschluß des Ministeriums, die Wotkin'sche Fabrik dergestalt auszubauen, daß sie die Möglichkeit erhält, 1918 30 schwere Lokomotiven, 1919 50 ebensolche und von 1920 ab 100 Lokomotiven im Jahre herstellen zu können. Das sind alles Pläne, die ihre Entstehung noch in die letzte Zeit der früheren Verhältnisse zurückführten. Ob es gelingen wird, sie auch noch gegenwärtig, wo zu der Not, die der Krieg so reichlich ins Land gebracht hat, auch noch die Unruhe, die die Revolution zur Folge hat, gekommen ist, durchführen zu können, ist eine ganz andere Frage. Jedenfalls ist die Bedrängnis groß! m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnunternehmungen der Deutschen Bank in der Türkei.** Hierüber spricht sich der Geschäftsbericht der genannten Bank folgendermaßen aus: Unsere Eisenbahn-Unternehmungen in der Türkei haben dem verbündeten Osmanischen Kaiserreich weiter die wertvollsten Dienste geleistet. Die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft dürfte für 1916 wiederum mindestens 6 % Dividende vorschlagen. Die Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft hat, trotz aller durch den Krieg geschaffenen Schwierigkeiten, mit Unterstützung der Türkischen und der Reichsregierung sowie der beiderseitigen Heeresorgane, ihren Ausbau und Weiterbau gefördert. Auch in Zukunft wird das Unternehmen der Hilfe der beiden Re gierungen recht sehr bedürfen, weil der Bau unter den Be dingungen der Konzession von 1903 ebenso unmöglich ge worden ist, wie der konzessionsgemäße Betrieb zu 45 bzw 40 % der Bruttoeinnahmen. Durch vier Kriege, von dene der letzte und schwerste noch andauert, sind der Bahn wi auch der Bauunternehmung außerordentlich große Verlust erwachsen; die Steigerung des Zinsfußes für alle festver zinslichen Wertpapiere um die Hälfte und mehr macht de Verkauf der 4 % türkischen Subventionsanleihen, aus dene bekanntlich der Bau zu bestreiten ist, auf absehbare Zukunf hinaus unmöglich.

— **Erhöhung der Gebühren beim Suezkanal.** Das englisch Handelsamtsblatt zeigt an, daß die Gebühren für die Durch fahrt durch den Suezkanal erhöht worden sind. Vom 1. Jul 1917 an wird eine Gebühr von 8,50 Fr. für die metrisch Tonne erhoben, während zurzeit die Gebühr 7,75 Fr. beträgt Schiffe in Ballast zahlen statt der bisherigen 5,25 Fr. a 1. Juli 6 Fr. F. R.

— **Elektrisierung von Bahnbetrieben in Südafrika.** Nac Mitteilung des „South African Mining Journal" beschäftig sich die Eisenbahnverwaltung von Südafrika mit der Frag der Elektrisierung des Betriebes gewisser Eisenbahnstrecken die Frage wurde in den Jahren 1913 und 1914 in der Öffent lichkeit lebhaft erörtert, war aber seit Kriegsausbruch in de Hintergrund getreten. Während die Einführung des elektri schen Betriebes auf den Fernbahnen des südafrikanische Netzes zurzeit noch nicht in Betracht kommt, steht diese abe neuerdings in Frage für einige kurze verkehrsreiche Vorort strecken, wie die Linien nach Wynberg und Simonstown (süd lich von Kapstadt) und nach Sea Point (südwestlich von Kap stadt), die Bahn Springs-Randfontein im Randgebiet (östlich un westlich von Johannesburg) und einige Bahnen in der Um gebung von Durban und Pieter-Maritzburg; die Linie nac Simonstown wäre vielleicht schon seit Jahren für elektrische Betrieb umgewandelt worden, wenn nicht wegen der Anwen dung des Einphasenstroms weitgehende Meinungsverschieden heiten entstanden wären. Bei der genannten Linie und de nach Sea Point scheinen die Vorbedingungen für den elek trischen Antrieb besonders günstig zu liegen, da die Kohle für diese Strecken weither von den Zechen des Nordens ode von Natal bezogen werden müssen. Die Verkehrsbedingunge der genannten Strecken sollen sich mehr als irgendwo sons in Südafrika den Verhältnissen der Umgebung von Londo annähern, dessen Vorortbahnen längst mit Erfolg zum elek trischen Betrieb übergegangen seien. Dabei ist die Frage ob die Eisenbahnverwaltung für ihre Bahnzwecke eigene Strom erzeugen oder ihn von fremden Kraftwerken oder de Ortsbehörden beziehen wird, Gegenstand eingehender Er wägungen. (Afric. World v. 3. Februar 1917.)

— **Die Kohlenfelder Nigeriens bei Udi.** Die zunächst ent deckten Kohlenfelder zu beiden Seiten des Niger bei Asab wurden an Bedeutung und Umfang wesentlich übertroffe durch die nachträglich bekanntgewordenen großen Kohlen flötze von Udi-Okwoga; ihre gesamte Fläche beläuft sich, wi wir einer Mitteilung in dem Ergänzungsheft der Africa World vom 6. Januar d. J. entnehmen, auf 1800 englisch Quadratmeilen. Da die Nigerische Regierung für den Bedar der Eisenbahnen der Hauptabnehmer im Lande ist, so wir die Ausbeute der Flötze von dem Minister der öffentliche Arbeiten in die Hand genommen; man hofft in naher Zukunf alle Dampfer, die in Nigerischen Häfen anlaufen, mit Kohl versorgen zu können. Die Bahn von Port Harcourt an Bonny-Flusse zur Erschließung der Kohlenfelder geht ihre Vollendung rasch entgegen; sie ist bereits im Betriebe bi Aba, und seit Jahresfrist vollendet bis Aboh, 114 englisch Meilen von Port Harcourt. Schiffe bis zu 20 Fuß Tiefgang können die Barre des Bonny-Flusses befahren. Die An lagen zur Kohlenverschiffung sind in Vorbereitung und wäh rend des Baues einer Werftanlage ist die Herstellung eine Behelfswerft vorgesehen.

Allgemeines.

— **Verfahren zur Herstellung von Glühlampenfäden.** Vo Herrn Oberingenieur Schaller von der Firma Julius Pintsc in Berlin gehen uns folgende Mitteilungen über ein Ver fahren zur Herstellung von Leuchtdraht für elektrische Glüh lampen zu. Durch einen Vortrag des Professors Dr. Böttge von der Universität Leipzig, den er in der Versammlung de Deutschen Bunsengesellschaft im Dezember v. J. in Berli

..lt, wurde ein neues Verfahren, drahtförmige Gebilde herzustellen, bekannt, das die Firma Julius Pintsch bei der Herstellung der Leuchtkörper für ihre neuen Sirius-Metallampen verwendet. Das Verfahren besteht darin, Leuchtfäden aus Wolfram mit einem geringen Zusatz von Thoroxyd herzustellen, die weder gegossen, noch gehämmert oder gewalzt, noch gezogen oder gepreßt sind, und doch die Festigkeit des ..ten Stahldrahtes besitzen. Man preßt aus sehr fein ver..tem Metall einen Faden, indem man es mittels einer ..sserdruckpresse unter sehr starkem Druck durch eine ..nung drückt, und bewegt den Faden durch eine kurze ..izzone von etwa 2500 Grad langsam hindurch. Die feinen ..tallteilchen lagern sich dabei zu einem einzigen, den ..zen Querschnitt des Fadens ausfüllenden Kristall um, der ..sprechend der Geschwindigkeit, mit der der Faden durch .. Heizzone geführt wird, weiterwächst. Dieser Kristall .. eine Zugfestigkeit von 164 kg auf 1 qmm und eine so ..ße Geschmeidigkeit, daß man ihn kalt um die feinste ..del wickeln kann. Verwendet man ihn als Glühfaden in ..er Glühlampe, so behält er diese Eigenschaft auch bei sehr ..ger Brenndauer noch bei, während der nach den bisher ..räuchlichen Methoden hergestellte Draht in den Lampen ..on nach kurzer Brenndauer wieder brüchig wird. Dieses ..ückgehen der Festigkeit des gezogenen Drahtes rührt ..er, daß die während des Herstellungsverfahrens beim ..mmern, Walzen und Ziehen des Drahtes zertrümmerten, ..einander nur äußerlich verbundenen, kleinen Kristalle ..der eine ihrem Kristallsystem entsprechende Form an..men, zurückkristallisieren und dadurch ihren Zusammen.. verlieren.

..ber das Verhalten der von der Julius Pintsch A.-G. in ..lin mit solchen Kristallfäden hergestellten Glühlampen .. die Prüfstelle der Wirtschaftlichen Vereinigung von Elek..itätswerken eingehende Untersuchungen angestellt. Di..tor Ely vom Elektrizitätswerk in Nürnberg hat sie vor ..zem veröffentlicht. Danach zeigten diese Lampen gegen..r den unter gleichen Bedingungen untersuchten Lampen .. gezogenem Draht den Vorteil, daß sich die Lampen nicht ..wärzten und der Leuchtfaden auch nach sehr langer ..nndauer noch große Stoßfestigkeit behielt. Er war nach .. Brennstunden noch so fest, daß man nach Öffnen der ..npe das ganze Gestell der Lampe daran aufhängen konnte, während die durch Ziehen hergestellten Drähte schon nach verhältnismäßig wenig Brennstunden spröde und brüchig werden.

Infolge des genannten Vortrages haben auch wissenschaftliche Kreise reges Interesse an der Herstellung solch langer Kristalle genommen. Eine große Anzahl von Gelehrten und Fachleuten hat Einblick in den Gang des Verfahrens bekommen. Es steht zu erwarten, daß es gelingen wird, nach dem beschriebenen Verfahren auch aus anderen Stoffen Kristalle von großer Länge zu züchten.

— **Verdeutschung der Geschäftsberichte.** Die Fremdwörter haben im Rechnungs- und Buchungswesen wohl am längsten der Verdeutschung getrotzt. Aus erklärlichen Gründen; ist doch Italien das Land der doppelten Buchführung. Neuerdings jedoch bricht sich in erfreulicher Weise die Erkenntnis mehr und mehr Bahn, daß es auch hier ohne Fremdwörter geht.

Der soeben herausgegebene Bericht der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1916 hat mit den Fremdwörtern so gründlich aufgeräumt, daß man seine helle Freude daran haben kann. Da auch die Geschäftsberichte der zahlreichen Bahnunternehmungen, deren Betrieb die Gesellschaft führt oder an denen sie in anderer Weise beteiligt ist, gleich sorgfältige Verdeutschung erfahren, so dürfte das Vorgehen eine weittragendere Wirkung haben. Wörter, wie Debet, Kredit, Bilanz, Konto, Kreditoren und Debitoren, Dividenden und viele andere sind in dem Bericht verschwunden. Wir finden dafür Soll und Haben, Vermögensrechnung, Rechnung, Sammelrechnung der Gläubiger und Schuldner, Gewinnanteile usw. Der Fonds ist zum Schatz geworden, eine Bezeichnung, an die man sich wohl auch bald gewöhnen wird, denn Wörter wie Schatzanweisung, Schatzsekretär, Kirchenschatz u. a. geben ja ohne weiteres für diese Verdeutschung die Anweisung. Ob das an sich durchaus richtige „Soll" und „Haben" nicht vielleicht verständlicher durch „Vermögenswerte" und „Verbindlichkeiten" wiederzugeben wäre, wie es in anderen Berichten geschehen ist, möchten wir zur Erwägung geben.

Jedenfalls ist das gründliche Vorgehen der Verwaltung der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft sehr zu begrüßen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

..isenbahndirektionsbezirk Hannover. Am ..Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Hannover-Linden .. Seelze an einer besonderen Abzweigung rechts der Bahn..cke Hannover-Linden-Seelze gelegene Wasserumschlag..le Linden-Hafen für den beschränkten Wagenla..gs- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

..isenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. Juni d. J. ab erhält der an der Bahnstrecke Porstendorf-Crossen (Elster) belegene Bahnhof Bürgel die Bezeichnung Bürgel (Thür.) und der an der Bahnstrecke Laucha (Unstrut)-Cölleda belegene Bahnhof Golzen die Bezeichnung Golzen (Thür.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 30 vom 11. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Neuherausgabe des Radstandsverzeichnisses (R.-V.) (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

..röffnung der Güterladestelle Rosengar.. .. für den Güterverkehr in Wagenladungen.

..n 1. Juni d. J. wird der neue Ver..bebahnhof Frankfurt (Oder) in ..ieb genommen und gleichzeitig die ..chen den Stationen Rosengarten ..onenbahnhof und Frankfurt (Oder) ..chiebebahnhof an der Güterzugver..ungsstrecke rechts der Bahnstrecke ..in-Frankfurt (Oder) Verschiebebahn.. neu errichtete Güterladestelle Rosengarten (Kr. Lebus) ..ı.. Güterverkehr in Wagenladungen ..net werden.

..e Abfertigung von Fahrzeugen, ..ngstoffen und Gegenständen, zu .. Ver- und Entladung eine Rampe ..derlich ist, ist bis auf weiteres aus..lossen.

Mit demselben Tage wird die Güterladestelle Rosengarten (Kr. Lebus) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Posen, im Mai 1917. (712)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die nachstehend in Spalte 1 aufgeführten Stationen unseres Netzes haben an Stelle ihres bisherigen Namens die in Spalte 2 vermerkte neue Bezeichnung erhalten.

1. die Station mit dem bisherigen Namen:	2. heißt fernerhin:
Burthecourt	Bürthenhofen
Deutschoth (Bouvenberg) G St W	Deutschoth Buhenberg
Diedenhofen-Beauregard G St W	Diedenhofen-Burggarten
Metz-Devant les Ponts G St	Metz-Vorbrucken
Monveauxtal P Hp	Bergtal
St. Hubert (Lothr.) P H (Holzverladestell, Gepäck und Expg.)	St. Hubertweiler
Unterbarville	Unterbarweiler

Straßburg, den 10. Mai 1917. (710)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-niederländischer Verbandsgüterverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von den Stationen Heerlen, Kerkrade (Zeche Laura) usw. der niederländischen Staatsbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks Cöln und Saarbrücken usw. vom 1. Februar 1914.

Mit Gültigkeit vom 20 Juli 1917 werden die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft aufgehoben und wie folgt ersetzt:

nach den deutschen Stationen	Bahnzugehörigkeit	Übergang von Heerlen, Kerkrade, Schaesberg-Mijnstation	Heerlen		Kerkrade (Zeche Laura)		Schaesberg Mijnstation		Nuth			Simpelveld		
			Entfernung km	Frachtsatz	Entfernung km	Frachtsatz	Entfernung km	Frachtsatz	Übergang	Entfernung km	Frachtsatz	Übergang	Entfernung km	Frachtsatz
Brenk	Brohlt.	H	180	47	180	47	184	47	H	187	48	Richterich Aachen-West	179	46
Burgbrohl . .	„	H	160	42	160	42	164	43	H	167	44		159	42
Kempenich . .	„	H	194	50	194	50	198	51	H	201	51		193	49
Weibern Gbf.	„	H	187	48	187	48	191	49	H	194	50		186	48
Weiler Brohlt. E . .	„	H	162	43	162	43	166	44	H	169	44		161	42

Frachtsätze in Pfennig für 100 kg (oder in Mark für 10 t)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 15 Mai 1917. (707)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1917 werden die Stationen Rombach und Wanten-Wallern der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1a für Stammholz, Schnittafel B (Seite 159), mit den nachstehend aufgeführten Teilfrachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Schnittpunkt I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Rombach	102	—	—	127	136	131	—	143	136
Wanten-Wallern	96	—	—	119	128	123	—	136	129

München, den 16. Mai 1917.

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. (708)

Norddeutsch-niederländischer Verkehr, Tarif Teil II, Heft 7.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 werden auf den Seiten 19—27 des Heftes 7 die Anstoßentfernungen und Frachtsätze der Stationen der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft aufgehoben und wie folgt ersetzt:

Anstoßfrachtsätze in Pfennig für 100 kg (oder in Mark für 10 t)

Anstoß-kilometer	Deutsche Verband-station	Anstoß an	Eilgut	Stückgut	Spez.-Tarif f. bestimmte Stückgüter	A1	B	A2	I	II	III	1	2a 3a	2b	3b	4	5
64	Brenk	Bonn	128	64	52	43	38	32	29	22	14	52	43	38	38	29	22
44	Burgbrohl . .	„	88	44	36	29	26	22	20	15	10	36	29	26	26	20	15
78	Kempenich .	„	156	78	63	52	47	39	35	27	17	63	52	47	47	35	27
71	Weibern Gbf.	„	142	71	57	47	42	35	32	24	15	57	47	42	42	32	24
46	Weiler Brohlt. E. .	„	92	46	37	31	27	23	21	16	10	37	31	27	27	21	16

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 15. Mai 1917. (706)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1917 wird die Station Wurzen in den Ausnahmetarif 24 für Kaolin (Porzellanerde, Chinaclay) einbezogen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 19. Mai 1917. (714)

Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 1, 2 und 4.

Am 1. August 1917 treten folgende Tarifmaßnahmen in Kraft: Im Tarifheft 1 werden für die Stationen Eisenstein und Salzburg teilweise geänderte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und Serientarife, im Tarifheft 2 geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Güter aller Art) zwischen Salzburg und verschiedenen sächsischen Stationen eingeführt. Die Frachtsätze für Sal[illegible] burg im Ausnahmetarif 73 (Lithopon[illegible] usw.) und für Lend und Salzburg i[illegible] Ausnahmetarif 100 (Aluminium) werd[illegible] ohne Ersatz aufgehoben. Im Tarifheft [illegible] werden neue Frachtsätze im Ausnahm[illegible] tarif 30 A (Langholz) für Eisenstein u[illegible] Furth sowie für einige Stationen d[illegible] österreichischen Lokalbahn Taus-Tach[illegible] ferner geänderte Frachtsätze im Au[illegible] nahmetarif 30 C I (Schleifholz) für Eise[illegible] stein, Haid, Heiligenkreuz-Dobrake[illegible] Weißensulz und Zemschen eingeführ[illegible] Hierdurch treten Frachterhöhungen ei[illegible] Auskunft erteilt unser Verkehrsbure[illegible] hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 18. Mai 1917. (7[illegible]

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb[illegible] namens der beteiligten Verwaltunge[illegible]

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 6 ist die Sonderbestimmu[illegible] bei Lengenfeld (Opf) [OR, St bed, V[illegible] zu ändern in: „Nur für Wagenladung[illegible] der Maxhütte und der Firma Otto Kelle[illegible]

München, den 16. Mai 1917. (7[illegible]

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. R[illegible]

Gütertarif Badische Staatsbahnen Badische Nebenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird bis [illegible] Widerruf, längstens für die Dauer d[illegible] Krieges in den Ausnahmetarif Nr. [illegible] „Mischfutter aller Art" aufgenommen.

Karlsruhe, den 15. Mai 1917. (7[illegible]

Gr. Generaldirektion der Staatseise[illegible] bahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkeh[illegible]

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1917, [illegible] weit nicht im Tarif ein anderer Z[illegible] punkt angegeben ist, werden folge[illegible] Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 4, [illegible] 8—10, 13, 16, 17, 19—21 und [illegible] Nachtrag 4.
   Preis für die Gesamtausgabe 10 [illegible] Nachträge zu den Einzelhe[illegible] werden unentgeltlich abgegeben.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—[illegible] Nachtrag 4. Preis für die Gesa[illegible] ausgabe 10 ₰. Nachträge zu [illegible] Einzelheften werden unentgeltl[illegible] abgegeben.

Die Nachträge enthalten neben ber[illegible] veröffentlichten Änderungen:

a. Neue Stationen,
b. Sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen gelten vom 1. Aug[illegible] 1917, soweit nicht ein anderer Zeitpu[illegible] in den Nachträgen angegeben ist.

Die Änderungen und Ergänzungen [illegible] dem gemeinsamen Anhang 4 (Stati[illegible] tarif) werden durch einen der näch[illegible] Tarif- und Verkehrsanzeiger bekann[illegible] geben werden. Auskunft geben die [illegible] teiligten Güterabfertigungen sowie [illegible] Auskunftsbureau, hier, Bahn[illegible] Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1917. (7[illegible]

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr

Greifswald-Grimmener Eisenbahn

Bis auf weiteres werden Sonnt[illegible] rückfahrkarten und Marktkarten zu [illegible] mäßigten Preisen nicht mehr ausgege[illegible] Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. [illegible] den im Binnengüterverkehr unserer B[illegible] die Frachtsätze um 20 % erhöht. [illegible] Ausnahmetarif 6 für Getreide wird [illegible] dem gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Grimmen, den 18. Mai 1917. ([illegible]

Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 41. | 26. Mai 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Deutschlands Seeschiffahrt nach dem Kriege.

(Fortsetzung aus Nr. 40.)

III.

Daß sich das Bild bei der neutralen Schiffahrt noch glänender gestaltet, liegt auf der Hand. Sie ist viel freier, unebundener und nicht gehalten, ihren Tonnenraum zwangseise den Regierungen für nationale Zwecke zur Verfügung ı stellen, jedenfalls längst nicht in dem Maße, wie dies die riegführenden Staaten fordern müssen. Alle Gründe, die ir ein Wohlergehen der feindlichen Handelsmarine sprechen, nden wir verstärkt bei der neutralen Schiffahrt vor. Der rivatwirtschaftliche Charakter ihrer Unternehmungen mit einem noch kräftiger als sonst in den Vordergrund gesetzten ividendeninteresse treibt hier die herrlichsten Blüten. Wir erden sehen, daß alle Teuerungen, selbst die unbegrenzt cheinenden Lohn- und Heuersteigerungen, Versicherungsosten, Kohlenpreise, Erneuerungs- und Wiederherstellungsusgaben spielend aus den Verdiensten durch die Frachten ngeholt werden. Märchenhafte Gewinne fließen in die Tachen der glücklichen Beteiligten.

1. Eine im August 1916 von der „Frankfurter Zeitung" zuammengestellte Tabelle einiger niederländischer Schiffsesellschaften zeigt eine Entwicklung, die einer Steigerung aum noch fähig ist. Dividenden zweistelliger Zahlen bilden ie Regel. Die Verdienste verdoppeln, ja verdreifachen sich ı einem Jahre. Die Zahl der Liebhaber für diese Werte ächst, wie dies die Kurssteigerungen erkennen lassen.

Millionen Gulden	Kapital	Obligat. Schuld	Dividende in %		Aktienkurs		
			letzte	vorletzte	15. 7. 14	15. 6. 16	Aug. 16
olland America Linie	12	—	50	17	190	368	400
gl. Holländ. Lloyd	10	6.45	12	3	85	171	174
ederland	19	7 06	10	7½	150	170	?
otterdamsche Lloyd	15	0 50	10	7½	150	171	?
gl. Niederl. Dampfsch.-Ges.	15	3 60	15	6	118	194	200
ın Nievelt Goudriaan	1.25	1 05	100	16	143	770	841
oll. Dampfsch.-Ges.	2.23	0.05	27	13	108	170	173
üller Schiff-Ges.	4	1 39	20	8	112	245	233
rachtfahrt Bothnia	?	?	30	3	76	343	410
ampfschiff-Ges. Ostsee	1	0 37	65	7½	90	327	359

Die Zahl der Schiffe hat sich zwar etwas vermindert (1915: 397 Schiffe gegen 407 im Jahre 1914), der Tonnenraum ist aber vergrößert (2 053 000 Rt. gegen 2 037 000 Rt.). Im Jahre 1916 wurden im In- und Auslande 115 Schiffe von 360 443 t gegen 108 Schiffe von 357 610 t im Jahre 1915 gebaut. Einem weiteren Abgang durch Verkäufe steuert ein von der Regierung Anfang 1916 erlassenes Schiffsausfuhrgesetz.

2. Auch in Dänemark können wir eine ähnliche glänzende Entwicklung der Schiffahrt feststellen. Dividendenhöhe und Kurssteigerungen zeigt nachstehende Übersicht:

Schiffsgesellschaft	Dividende für 1915	Kurs	
		1. 1. 15	1. 11. 15
Danmark	30	96	252
Norden	30	109	246½
Skandia	50	113	289 (Oktober)
Danebrog	50	128	287½
Neptun	40	113½	263¾
Progreß	50	116½	269½
Gorm	100	?	1250
Dampfschiffges. 1896	40	119	263½
Nord Oestersee Reed.	30	140	270½

Nach amtlichen Ermittlungen betrug der Rohgewinn der dänischen Handelsflotte 1916 380 Millionen Kronen (1913 102 Millionen Kronen) und der Reingewinn 163 Millionen Kronen (1913 10 Millionen). Der Reingewinn ist um 13 Millionen Kronen größer als das gesamte Aktienkapital aller dänischen Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Die Kopenhagener Flotte ist der Zahl nach unverändert geblieben, hat aber an Raumgehalt um 12 547 Rt. zugenommen; die gesamte Flotte im übrigen Dänemark hat einen Zuwachs von 18 Schiffen mit 16 267 Rt. erfahren, insgesamt ist also eine Vermehrung um 18 Schiffe mit 28 814 Rt. zu verzeichnen.

3. Die norwegische Kauffahrteiflotte, die größte nach England, Deutschland und den Vereinigten Staaten hat von der neutralen Schiffahrt bisher wohl am meisten den Weltkrieg auch von seiner Schattenseite kennen gelernt. Allein im Jahre 1916 sind 186 Schiffe von 260 000 t verloren gegangen. Das Ergebnis des Schiffsbaus im verflossenen Jahre war dagegen ein recht mäßiges.

Die Gesamteinnahme ist von 190 Millionen Kronen im Jahre 1914 auf 300 Millionen Kronen 1915 und rund

½ Milliarde Kronen 1916 gestiegen. Dividendensätze von 50—100 % sind keine Seltenheit. A. G. Felix und A. G. Grefstadt & Herlofson in Arendal konnten für 1915 sogar 200 % Gewinnanteil ausschütten; die Selmerske Reederei in Drontheim hat bei einem Aktienkapital von 1 575 000 Kr. im Jahre 1915 einen Reingewinn von 3 131 708 K. erzielt, hiervon 82 % auf Dispositionsfonds zurückgestellt und 80 % Dividende verteilt.

IV.

Man wird dem Generaldirektor Heineken Recht geben müssen, wenn er angesichts dieser Verhältnisse die Lage der deutschen Schiffahrt im großen und ganzen „nicht als rosige" bezeichnet. Eine verneinende Ausdrucksweise läßt immer einen weiten Spielraum für Gedanken, die man sich über den positiven Begriff machen soll. Wir stehen nicht an, unserer Auffassung dahin Ausdruck zu geben, daß unsere Handelsmarine die allerschwersten Zeiten durchmacht, die einem Unternehmen wohl beschieden sein können. Zur Tatenlosigkeit in ihrer eigentlichen Zweckbestimmung verurteilt, sieht sie mit gebundenen Händen das Blühen, Wachsen und Gedeihen ihrer Wettbewerber, weiß aber, daß, wenn der Friede verkündet wird, ganz Deutschland die Blicke auf sie richtet und bestimmt erwartet, daß sie allen wirtschaftlichen Feinden zum Trotz und ungeachtet aller finanzieller Einbußen kraftvoll an die große Aufgabe der Wiedereroberung und Erstarkung unserer Weltverkehrsstellung herangeht und sie für ihren Teil auch wie bisher löst. Was das heißt, dafür darf in Deutschland nicht das Verständnis fehlen.

Die Schwierigkeiten, die hier zu überwinden sind, liegen aber nicht allein in der durch den Krieg gewonnenen dargetanen Stärke der fremden Schiffsgesellschaften. Darin haben sich die Mittel unserer wirtschaftlichen Gegner nicht erschöpft. Die systematische, bedenkenlose, ergrimmte Zerreißung aller Fäden unseres Handelslebens im feindlichen Auslande wird hier die Anbahnung der Beziehungen außerordentlich erschweren. Die Ansichten, ob es England versuchen wird, dem Waffenkampf einen Wirtschaftskampf mit dem Ziele folgen zu lassen, Deutschland im Welthandel zu boykottieren und als Weltmacht gar zu vernichten, gehen ja auseinander. Wir möchten nicht daran glauben. Regierung und Volk sind auch in England nicht ohne weiteres gleich zu setzen. Das englische Volk will Welthandel treiben und wird Welthandel treiben, weil es darauf angewiesen ist, weil die Vorteile aus dieser Betätigung ihm nur zu begreiflich vor Augen liegen, weil der internationale Handel es an die Spitze aller Mächte der Welt gestellt hat und weil es die ohne Zweifel jetzt erschütterte Stellung wieder zu befestigen bemüht sein wird. Einen Kunden, wie Deutschland, kann es aber hierbei nicht entbehren. Karl Peters wird Recht behalten, wenn er sagt: „Nicht von Downing Street (dem Auswärtigen Amt), sondern von Throgmorton Street (der Bank von England) aus wird die angelsächsische Welt regiert."

Aber trotzdem, harte Kämpfe und unsägliche Mühen kostet es bestimmt und eine richtige Vorstellung und einen klaren Begriff wird man sich von der dem Kriege folgenden Wirtschaftsepoche kaum machen, wie auch anfangs der Weltkrieg in seiner Schwere, Hartnäckigkeit, zerstörenden und vernichtenden Gewalt nicht erfaßt wurde.

Denn die ganze Welt mit fast allen handeltreibenden Staaten ist im Laufe des Krieges gegen uns aufgeboten worden und schon während der Kriegszeit haben Staaten, ohne offen zu unseren Feinden übergetreten zu sein, nichts verabsäumt, um uns die Absatzgebiete streitig zu machen, die wir für den Bezug unserer Rohstoffe nötig haben. Gerade die Vereinigten Staaten, wo unsere Handelsbilanz stark passiv war (Einfuhr 3 Milliarden Mark, Ausfuhr 1½ Milliarde Mark) marschieren hier an der Spitze.

So hat die mit einem Kapital von 50 Mill. Dollar ins Leben gerufene American International Corporation schleunigst in Buenos Aires eine Tochtergesellschaft — die Latin Corporation Co. mit einem Kapital von einer Million Dollar mit dem Zweck gegründet, sich hauptsächlich an den von den Regierungen gewährleisteten öffentlichen Arbeiten, wie Häfen, Straßenbahnen, Kanalisationen usw. zu beteiligen. Diese kaufte alsbald die Rosin & Terpentin Export Co. in Georgia auf, die den Ausfuhrhandel von Harzen und ähnlichen Stoffen betreibt. Der Einrichtung von Lägern in den amerikanischen und ausländischen Hafenplätzen dient die Gründung der American International Terminal Co., deren Aufsicht auch die Allid Maschinery Co. unterstellt ist, die in Europa mechanische Konstruktionswerkstätten bauen und betreiben soll. Diese Bestrebungen sind von sichtbaren Erfolgen begleitet. Bis zum Weltkriege mußte die Union den Verkehr aus und in ihre Häfen zu ¾ den Ausländern überlassen. Neuerdings aber haben die Vereinigten Staaten den Anteil ihrer Flotte, namentlich am südamerikanischen Verkehr, stark steigern können. (1913/14 192 479 Rt. auf 1915/16 945 353 Rt., davon Argentinien 4757 Rt. auf 191 436 Rt., Brasilien 62 356 Rt. auf 259 619 Rt., Chile 44 385 Rt. auf 236 587 Rt., Columbien 285 Rt. auf 109 197 Rt.)

Auch sonst in der Welt begegnen wir weitschauenden Verkehrsverbesserungen und hierauf gerichteten Gründungen, die den fremden Handel und Wandel stützen und stärken und mittelbar schädigend auf unsere Schiffahrt wirken werden. So soll in Holland der „Neue Wasserweg" von Hoek van Holland nach Rotterdam verbessert werden; Ymuiden soll eine dritte Schleuse erhalten, die den größten Seedampfern die Einfahrt in den Hafen von Amsterdam ermöglichen würde. Der Nordseekanal soll von Ymuiden bis Amsterdam erweitert und vertieft werden; westlich von Amsterdam sollen neue Hafenbecken angelegt werden. Die Royal Mail pachtete in Rotterdam eine Ladestelle mit Lagerplätzen. Hier gründete neuerdings Holland auch eine Baumwollbörse mit ausgesprochener Richtung gegen Bremen.

Norwegen erweitert seine Häfen in Bergen, um notwendige Löschplätze für die Kohlendampfer und Liegeplätze für die norwegischen Schiffe, insbesondere für die Linie Petersburg-Stockholm-Bergen-New Castle zu schaffen. Im Jahre 1915 sind 74 neue Reedereien mit einem Gesamtkapital von 66 Millionen Kronen gegründet.

Schweden hat mit dem Department of Docks and Ferrys New-Yorklinien Vertrag auf Überlassung eines der obersten Piers in Neuyork für die Swenska-Amerika-Linie Gotenburg abgeschlossen.

1915 wurde unter dem Namen Java-Pacific Line eine neue Fahrt von Batavia, Samarank, Macassar über Manila-Hongkong nach St. Francisco eingerichtet, die zusammen mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und dem Rotterdamschen Lloyd jetzt betrieben wird.

Die International Mercantile Marine Corporation in den Vereinigten Staaten erhielt von der Union die Erlaubnis, China 25 Millionen Dollars zur Ausbaggerung des Jang-Tse-Kiang bis zur Provinz Kwangs vorzuschießen.

(Schluß folgt)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Entseuchungsanlagen.

Wie an fast alle Verkehrseinrichtungen, so hat der Krieg auch an unsere Entseuchungsanlagen hohe Anforderungen gestellt. Ganz besonders stark war die Inanspruchnahme der Anlagen während des Aufmarsches der Truppen nach den Kriegsschauplätzen. Die rückkehrenden Güterwagen, welche zu Pferdetransporten verwendet worden waren, mußten sobald wie möglich dem Verkehr übergeben werden, um erneut den Truppentransporten dienen zu können. Bei Bewegungen hinter der Front und bei Truppenverschiebungen von einem Kriegsschauplatz zum andern wurden ebenfalls die inländischen Entseuchungsanlagen stark in Anspruch genommen. Später, als in der Nähe der Kriegsschauplätze und vor allen

dingen in den eroberten Gebieten Entseuchungsanlagen entstanden, trat eine wesentliche Entlastung der inländischen Anlagen ein. Immerhin kamen hin und wieder erneut Güterwagenstauungen an den verschiedenen Entseuchungsanlagen vor. Bei der einstigen Entmobilisierung wird mit einer noch höheren Inanspruchnahme der Anlagen zu rechnen sein. Vor allen Dingen wird es gelten, die entladenen Wagen so schnell wie möglich zu entseuchen, um sie dem Verkehr wieder nutzbar zu machen. Das wird um so nötiger sein, als dann doch zu gleicher Zeit auch der Güterverkehr stärker einsetzen wird.

Es wird in erster Linie jetzt nötig sein, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Entseuchungsanlagen (ich habe Güterwagen-Entseuchungsanlagen im Auge) festzustellen, um sie zur gegebenen Zeit richtig auszunutzen und die Verteilung der Güterwagen nach den einzelnen Anlagen entsprechend vornehmen zu können. Im Durchschnitt rechnet man für einen Güterwagen bei einer Entseuchungsstelle mit 4 Mann Personal, einer halben Stunde Reinigungszeit, d. i. bei einer Arbeitszeit von 10 Stunden täglich 20 Güterwagen. Ist die Anlage mit mehreren Entseuchungsstellen (Spritzstellen) ausgerüstet, so wird die Leistungsfähigkeit verdoppelt oder verdreifacht, je nach der Zahl der vorhandenen Entseuchungsstellen.

Bei mehrbödigen Wagen rechnet man, je nach Anzahl der Böden, die doppelte oder dreifache Zeit, welche man für einfache Güterwagen benötigt. Bei der Berechnung der Arbeitskräfte ist der Heizer nicht in Ansatz gebracht. Die Verteilung der Arbeitskräfte hat am besten in folgender Weise stattzufinden. Bei Benutzung nur einer Entseuchungsstelle räumt ein Mann den Wagen an der Düngergrube aus und drei Mann sind mit der Entseuchung beschäftigt (ein Mann für den Schlauch und zwei Mann reinigen den Wagen). Für eine Entseuchungsstelle genügt somit eine Kolonne von vier Mann (ohne Heizer); hierbei ist allerdings Voraussetzung, daß die Viehwagen von der Entladestation schon gemäß den Bestimmungen in § 4, Kundmachung 7 behandelt worden, also der Dünger, die Streumaterialien usw. von den Wänden, auf dem Fußboden zusammengekehrt sind und der Entlademann der Entseuchungsstelle den Dünger nur vom Wagen in die Grube zu befördern braucht. Für jede weitere Entseuchungsstelle sind jedesmal weitere vier Mann erforderlich.

Die Selbstkosten der Reinigung eines Güterwagens lassen sich, unter Zugrundelegung dieser Arbeiterzahl, sehr leicht ermitteln. Selbstverständlich würden hierzu noch die Kosten für Materialien, Heizung, Abnutzung der Schläuche und Verzinsung der Anlage kommen.

Neben der Feststellung der Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Zahl der täglich zu entseuchenden Güterwagen wird auch zu prüfen sein, ob die Anlage in betrieblicher Beziehung den Anforderungen genügt, das heißt, ob die Anlage so gebaut ist, daß die Auswechselung der gereinigten und Zuführung der zu reinigenden Wagen ohne Störung des Entseuchungsgeschäftes möglich ist.

Liegt die Anlage an Stumpfgleisen, dann ist eine Unterbrechung der Arbeit meist nicht zu vermeiden, es sei denn, es besteht die Einrichtung, daß an zwei Seiten entseucht werden kann. Während dann an der einen Seite die Wagen ausgewechselt werden, kann an der anderen Seite weiter gearbeitet werden.

Stumpfgleise mit zweiseitiger Entseuchungseinrichtung.

Die Anbringung von Drehweichen an Stumpfgleisenden verzögert und verteuert das Rangiergeschäft, abgesehen davon, daß auch meist immer das Entseuchungsgeschäft unterbrochen werden muß. Die idealste Anlage ist die, wenn die zu entseuchenden Wagen in der einen Richtung zugeführt und in der anderen Richtung abgeholt werden können.

Die eine Seite der Rampe dient zur Entseuchung von Güterwagen, deren Reinigung längere Zeit in Anspruch nimmt. Dadurch werden Unterbrechungen durch Rangierbewegungen vermieden, und es können die Entseuchungskräfte besser ausgenutzt werden.

Verbesserungen an den Anlagen in betrieblicher Beziehung lassen sich vielleicht ohne erhebliche Kosten durchführen.

Eine Einrichtung, die sich während der Mobilmachung und auch in der folgenden Zeit, bei starkem Entseuchungswageneingang, bewährt hat, ist die Entseuchung mittels Lokomotive. Es genügt die Anbringung eines Messingstutzens an der seitlichen Ausflußöffnung der Maschine, an welchen dann der Spritzenschlauch angeschraubt wird. Der anzuwendende Druck läßt sich durch die Maschine leicht regeln. Durch diese Einrichtung kann auch an Plätzen ohne Entseuchungsanlagen entseucht und so eine bessere Verteilung der Entseuchungswagen vorgenommen werden. Bedingung ist hierbei, daß Gelegenheit zur Wasserentnahme für die Lokomotive vorhanden sein muß.

Bei der Vornahme der Entseuchung ist es vorteilhaft, wenn auf dem einen Gleis die Entseuchungswagen stehen und auf dem zweiten Gleis die Lokomotive, mit dem Düngerwagen an der Spitze, entlang fährt. Die folgende Entseuchungskolonne entseucht die Wagen, während der an der Spitze der Lokomotive laufende Wagen als Überladewagen für den Dünger dient. Ist so die Leistungsfähigkeit der einzelnen Anlagen festgestellt, kann auch die Verteilung der Wagen ordnungsgemäß erfolgen. Die Verteilung müßte durch eine Zentralstelle, welche über die Leistungsfähigkeit der einzelnen Anlagen und über den täglichen Wagenbestand genau unterrichtet ist, vorgenommen werden.

Für Beschaffung genügender Reserveschläuche muß schon jetzt gesorgt werden, denn das Fehlen eines Schlauches ohne Ersatz beeinträchtigt naturgemäß auch die Leistungsfähigkeit der ganzen Anlage.

Bfs.-Vorst. K. Tröger, Riesa.

Inanspruchnahme der Wagen beim Verschube über Ablaufberge.

Herr Ingenieur Friedrich Türber, Inspektor der österr. Südbahn, schreibt uns: In Nr. 15 Ihrer Zeitung vom 21. Februar 1917 bespricht Herr Regierungsbaumeister P. Werner, Stollstein, die Vorzüge des Ablaufberges (Eselsrückens) und kommt zu dem richtigen Schlusse, daß der Ablaufberg für den großen Bahnhof ein wirklich zeitgemäßes Bedürfnis ist. Er spricht davon, daß „die Zugglieder der Wagen beim Andrücken des Zuges über den Berg gar nicht, die Druckglieder bei der geringen gleichmäßigen Geschwindigkeit nur in sehr geringem Maße beansprucht werden,“ nach allem die Wagen beim Verschube über Ablaufberge schonender behandelt werden, als beim üblichen Verschube im ebenen Gleise.

Zur Steuer der Wahrheit wäre demgegenüber Folgendes zu bemerken:

Der Verfasser spricht nur über Beanspruchungen der Wagen und ihrer Einzelheiten im Bereiche des Ablaufberges, für den die Ausführungen auch gelten können. Nun muß aber die beim Andrücken angesammelte und beim Ablaufen in Form von Geschwindigkeit zur Wirkung gelangende Energie einmal vernichtet werden; falls sie bei sehr langem Auslauf nicht durch Eigenwiderstand des Wagens und Laufwiderstand langsam zerstört wird, was in der geringsten Anzahl der Fälle möglich sein wird, muß dies in anderer Art geschehen.

Beim Ordnen der Züge, wofür der Ablaufberg in erster Linie dient, prallen die ablaufenden Wagen an stehende Fahrzeuge und da werden Stoßvorrichtung, Achshalter und Achslager ganz bedeutend beansprucht, was jedem Verkehrsmanne, der mit solchen Ablaufbergen arbeitet, zur Genüge bekannt ist. Bei Wagen mit Vereinslenkachsen, an denen zwischen Achshalter und Lagerkasten größere, genau bestimmte Spiele vorgesehen sind, leiden die gußeisernen Lagerkasten und die aus Flacheisen geschmiedeten Achshalter bedeutend. Brüche und Verbiegungen sind die Folge davon; daß die Stoßvorrichtung auch nicht günstig dabei abkommt, ist erklärlich. Untergestelle und deren Nietung sowie der Wagenkasten leiden ganz erheblich.

In Österreich bringt es die zunehmende Anzahl von Ablaufbergen mit sich, daß man bei Neubau von Wagen kurzen Radstandes wieder auf die steifen, wenig Spiel habenden Achsen zurückkommt, daß man Lager aus Stahlguß anwenden muß und steife Achshalter aus Blechen einführt. Zu diesen Vorkehrungen wird bei der immer mehr zunehmenden Anzahl von Ablaufbergen jede Bahnverwaltung schreiten müssen, die frühzeitigen Verschleiß ihrer Wagen verhindern will.

Mit Vorstehendem soll dem Ablaufberg kein Urteil gesprochen werden, sondern nur gezeigt werden, daß er seine Nachteile hat, wenn seine Vorteile vielleicht auch überwiegen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Güterverkehr mit Rumänien.** Wie der Verkehrsanzeiger der bayerischen Staatsbahnen bekannt gibt, werden für die Militärverwaltung in Rumänien zur Inbetriebnahme der Ölquellen in Rumänien dringende Sendungen abgesandt. Sie werden unter dem Stichwort „Rumanol" an Kodeol (Kommando der Ölfelder) in Campina in Rumänien gesandt und laufen im Wege des öffentlichen Verkehrs als Privatgut von den einzelnen Versendern zur Weiterleitungsstelle München Laim bzw. zur Hilfsweiterleitungsstelle Reichenbach in Schlesien, werden dort durch die Weiterleitungs- oder Hilfsweiterleitungsstelle in den Besitz der Militärverwaltung übernommen und laufen mit dem nächsten Etappenzug weiter als Militärgut. Die „Rumanolgüter" sind ausnahmsweise nicht an den Abruf der Sammelstation gebunden. Vom Kriegsamt A 8 (Abteilung für Aus- und Einfuhr) wird in jedem Falle dem Versender eine Bescheinigung ausgestellt, daß es sich um Rumanolgüter handelt. Jeder Absender muß der Güterabfertigung eine solche Bescheinigung vorlegen. Die Bescheinigungen tragen eine laufende Nummer, die auf dem Frachtbriefe in der Form „Rumanolsendung Nr. . . . ." erscheint. Vermag der Absender eine derartige Bescheinigung nicht vorzulegen, so muß von diesem eine Bescheinigung der zuständigen Linienkommandantur beigebracht werden, daß die Sendung „als Rumanolgut nachgewiesen" ist. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß nur Sendungen an „Kodeol", nicht aber andere Sendungen für die Militärverwaltung in Rumänien als „Rumanolsendungen" abgefertigt werden dürfen, und zwar auch nur dann, wenn die erforderlichen Bescheinigungen beigebracht werden.

— **Lübeck-Segeberger Eisenbahn.** Am 21. Mai d. J. ist der Güterverkehr auf der Gesamtstrecke dieser Bahn aufgenommen. Abfertigung ist von Lübeck und Segeberg nur nach den Zwischenstationen und umgekehrt gestattet. Güterbeförderung zwischen Lübeck und Segeberg findet vorläufig auf dieser Kleinbahn nicht statt.

— **Eröffnung der Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal.** Am 14. Mai d. J. ist die 1 m-spurige elektrisch betriebene Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden. An der dem sächsischen Staate gehörenden 4,96 km langen neuen Linie liegen außer dem Anschlußbahnhofe Klingenthal die Bahnhöfe Klingenthal Nord, Brunndöbra Güterbf. und Untersachsenberg-Georgenthal sowie die Haltepunkte Klingenthal Graslitzerstraße, Klingenthal Untere Marktstraße, Klingenthal Kreuzstraße, Brunndöbra Grüner Baum, Brunndöbra Wettinstraße, Brunndöbra Königsplatz und Brunndöbra Reichsadler.

— **Zugzusammenstoß auf der Großen Berliner Straßenbahn.** Im Leitaufsatz der Nummer 39 sind drei Fälle des Zugzusammenstoßes behandelt, die im ersten Drittel des Monats Mai stattgefunden haben, von denen zwei auf Schnellbahnen und einer auf der Berliner Straßenbahn stattfand. Die Zusammenstöße waren in allen drei Fällen auf die Unachtsamkeit der Zugfahrer zurückzuführen. Soeben wird über einen weiteren gleichartigen Unfall berichtet, der sich auf der Großen Berliner Straßenbahn zutrug. In der Kaiser-Friedrich-Straße zu Neukölln fuhr am 16. Mai ein Wagen der Linie 20 E auf einen Wagen der Linie V an der Haltestelle Erkstraße so heftig auf, daß der Vorderwagen aus den Schienen gehoben und die Wagenfenster zertrümmert wurden. Die auf der Hinterplattform befindlichen Fahrgäste kamen zu Fall und die im Innern befindlichen 13 Personen wurden durch Glassplitter leicht verletzt.

— **Dreißigster Tätigkeitsbericht des Vereins der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen.** Nach zweijähriger, durch den Krieg bedingter Pause erstattet der Vereinsvorsitzende den Bericht auf das 30. und 31. Vereinsjahr (1915—1916). Wie die Allgemeinheit, so suchte auch der Verein sein Wesen und Wirken den durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnissen anzupassen. Zwei Gesichtspunkte waren und sind in diesen schwierigen Zeitläuften für die Vereinstätigkeit maßgebend: Einfügung als dienendes Glied in das Volksganze und dennoch, soweit es möglich, Förderung des Wohles der Mitglieder. Da eine große Anzahl von Beamten und Bediensteten zum Heeresdienst einberufen ist, wurden die satzungsmäßigen Hauptversammlungen 1915 und 1916 ausgesetzt und die dringendsten Geschäfte in Vorstands- und Ausschußsitzungen erledigt. Die Mitgliederbewegung weist für beide Jahre einen Gesamtabgang von 527 Mitgliedern auf. Dem Abgange steht ein Zuwachs von 250 Beamten und Bediensteten gegenüber. Der Mitgliederbestand beträgt gegenüber 10 047 Ende 1914 nur noch 9770. Von den Mitgliedern standen im Jahr 1915 = 515, 1916 = 568 im Kriegsdienste. Die Preissteigerung für Lebensmittel und Bedarfsgegenstände und die dadurch besonders für das untere und mittlere Eisenbahnpersonal hervorgerufenen Erschwernisse waren für den Verein Veranlassung, die Staatsregierung um Milderung der Notlage zu bitten. Auch die Ernährungsschwierigkeiten machten Gesuche an die vorgesetzten Behörden nötig. Rechtshilfe wurde in 8 Fällen gewährt. Die Tätigkeit des Wohlfahrtsausschusses war in den beiden Berichtsjahren besonders rege. An Unterstützungen wurden über 10 400 *M* gezahlt. Außerdem sind 1915 und 1916 in 211 Fällen Darlehen in Höhe von 47 000 *M* gewährt worden. Der Preßausschuß hat sich ebenfalls auf allen ihm zugewiesenen Arbeitsgebieten mit Erfolg betätigt. Das Vortragswesen litt unter den Einflüssen der Kriegszeit. Ein besonderes Verdienst erwarb sich der Verein durch Vorträge über „Volksernährung im Kriege". Meist folgten den Vorträgen praktische, von Haushaltungslehrerinnen gebotene Darlegungen: Winke für einfache Küchenführung, einfachste Kriegskochvorschriften und Kostproben der darnach hergestellten Speisen. Schließlich gelangten noch Kriegskochbücher und sonstige belehrende Schriften zur Verteilung, die vom Verein mit dankenswerter Unterstützung der Generaldirektion beschafft worden waren. — Der vom Hauptvorstande der Generaldirektion vorgetragenen Bitte, die Nutzungen der bahneigenen Obstpflanzungen ausschließlich an sächsische Eisenbahnbedienstete in tunlichst kleinen, auf den Bedarf der einzelnen Familie bemessenen Teilen zu den Durchschnittspreisen der letzten beiden Friedensjahre zu verpachten, wurde in entgegenkommendster Weise stattgegeben. So wurde einem großen Teile des Eisenbahnpersonals Gelegenheit geboten, den Bedarf an Einlegeobst zu niedrigen Preisen zu decken. Einige größere Pflanzungen pachtete der Verein selbst und gab das geerntete Obst zu wohlfeilen Preisen an die Eisenbahner ab. — Auf Grund der besonders während der Kriegsjahre gemachten Erfahrungen ist der Wirtschaftsausschuß in seinen bereits früher vertretenen Ansichten noch mehr bestärkt worden, daß sich die Eisenbahnbeamtenschaft, wie die gesamte Staatsbeamtenschaft überhaupt, nur durch engen wirtschaftlichen Zusammenschluß vor den Folgen rücksichtsloser Ausbeutung schützen kann. Der Verein plant demzufolge die Gründung einer Ein- und Verkaufsgenossenschaft. — 711 Mitgliedern konnten für 25jährige Mitgliedschaft silberne Vereinszeichen überreicht werden. — An der Kriegshilfe war der Verein in hervorragender Weise beteiligt. Zum Gründungskapital des „Heimatdankes", der eigentlichen sächsischen Landes-Kriegsorganisation, hat der Hauptvorstand eine einmalige Zuwendung von 300 *M* gezahlt und sich zu einem Jahresbeitrage von 100 *M* verpflichtet. Neben diesem allgemeinen Kriegshilfsdienst läßt sich der Verein aber auch die Linderung der Kriegsnot in den eigenen Reihen aufs wärmste angelegen sein. Der Generaldirektion der Staatsbahnen stellte er 50 000 *M* mit der Bitte zur Verfügung, dieses Kapital unter dem Namen „Eisenbahnerhilfe" in der Weise zu verwalten, daß von den Zinsen des Kapitals sowie erforderlichenfalls von einem Teile des Kapitals selbst, den kriegsbeschädigten Eisenbahnern und ihren kriegsbeschädigten Söhnen eine besondere Fürsorge zuteil werden kann. Damit erschien es dem Verein noch nicht genug. Er gedachte und gedenkt auch der Hinterbliebenen der gefallenen Berufsgenossen und hat durch Sammlungen eine Stiftung aufgebracht, die den Namen führt: „Hinterbliebenenfürsorge der Eisenbahnerhilfe". Auch die Verwaltung dieser Stiftung, für die noch weiter gesammelt wird, hat in dankenswerter Weise die Generaldirektion übernommen. Beide Stiftungen sind bereits mehrfach in Anspruch genommen worden. — Der Verein beteiligte sich ferner mit namhaften Zeichnungsbeträgen an der Kriegsanleihe. — Aus der allgemeinen Unterstützungskasse waren an Hinterbliebene verstorbener Mitglieder in 330 Fällen rund 44 000 *M* Sterbefallunterstützungen zu zahlen. Hinterlassene von Angehörigen der „Besonderen Witwen- und Waisenkasse" empfingen in 311 Fällen während beider Berichtsjahre noch 9360 *M* Zuschußrente. Das Vermögen der Unterstützungskasse betrug Ende 1916 = 215 624 *M*. Die seit langem bestehenden Beziehungen zu dem „Verbande Deutscher und Österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine" und zu dem „Verbande Deutscher Beamtenvereine" sind fortgesetzt die besten. — Der gedrängte Überblick über die vielseitige Tätigkeit des Vereins der Beamten der kgl. sächs. Staatseisenbahnen während der Kriegsjahre 1915 und 1916 aber läßt erkennen, daß dieser Verein seine Pflichten treulich erfüllt, dem deutschen Vaterlande zur Ehre, seinen Mitgliedern zu Nutz und Frommen!

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den Großherzoglich Hessischen

gierungsräten Dr. Hans Schneider und Martin hmidt, Mitgliedern der Eisenbahndirektion in Mainz, r Charakter als Geheimer Regierungsrat und dem Großrzoglich Hessischen Regierungs- und Baurat Heinrich ieler, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt ain), der Charakter als Geheimer Baurat verliehen. — r Großherzoglich Hessische Regierungsassessor Dr. jur. chard Nonweiler in Halle (Saale) ist unter Ernennung m Königlich Preußischen Regierungsassessor dauernd zur atseisenbahnverwaltung übernommen. — Versetzt sind: die gierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Köhler, bisr in Posen, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin und ähnick, bisher in Hamburg, in den Bezirk der Eisenbahnektion Essen.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurde der schineninspektor Friedrich Noll in Karlsruhe unter Verhung des Titels Obermaschineninspektor zum Inspektionsamten der Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte ernannt.

Österreich.

— **Die Kuratel über die 3 prozentigen Südbahnprioritäten.** m Kurator der 3prozentigen Südbahnprioritäten obliegt die fgabe, an die Besitzer der Obligationen alljährlich einen richt zu erstatten. In dieser Richtung hat der Krieg eine derung herbeigeführt. Der letzte Bericht des Kurators . Groß betraf das Jahr 1912 und hat auch, wenngleich nicht tlich, das Jahr 1913 umfaßt. Seither ist ein Bericht nicht chienen und auch gegenwärtig besteht nicht die Absicht, en solchen zu erstatten. Die Gründe hierfür liegen darin, 3 die Ausführungen des Kurators der dem Besitze nach ßgebendsten Gruppe der französischen Prioritätenbesitzer ht zur Kenntnis gebracht werden konnten und daß übers ein Urteil über die weitere Entwicklung derzeit nicht glich ist. In den früheren Jahren hat sich auch ein Verter der Schweizer Prioritätenbesitzer anläßlich von Geäftsreisen, die ihn nach Wien führten, mit dem Kurator 3prozentigen Prioritäten in Verbindung gesetzt. Das ist ch im Jahre 1915 geschehen, seitdem jedoch nicht mehr. Sold der Krieg sich dem Ende nähert und eher ein Urteil über voraussichtliche Entwicklung abgegeben werden kann, rd die Berichterstattung des Kurators der 3prozentigen ioritäten wieder aufgenommen werden.

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Die Dividende beträgt wie vorigen Jahre 242½ K. Der Julikoupon wird zuzüglich Abschlagszahlung auf das Ergebnis des laufenden Jahres t 190 K. für jede Aktie eingelöst werden. Der Geschäftsicht teilt mit, daß sich die durch den Krieg hervorgerufenen wierigkeiten der gesellschaftlichen Betriebe verschärft ben. Die Beschränkungen in dem Verfügungsrechte über auf den Schächten geförderte Kohle dauert an. Teils ekt, teils indirekt stand der größte Teil der gesellschafthen Kohlenförderung zur Verfügung der Heeresverwaltung, l wurde auch, soweit es die Verhältnisse der Wagenbeillung erlaubten, voll übernommen. Zur Deckung des Pribedarfes, der erst in allerletzter Reihe befriedigt werden fte, waren nur geringe Mengen verfügbar. Die Löhne der beiter erfuhren weiter sehr wesentliche Erhöhungen. ßerdem wurden zur Ermäßigung der Lebensmittelpreise ebliche Zubußen geleistet, vorwiegend durch Lieferung Lebensmitteln, Schuhen, Wäsche und Kleidungsstücken. Materialversorgung verursachte große Schwierigkeiten, nte selbst zu den erhöhten Preisen nur notdürftig durchührt werden, und bei einem großen Teile der Materialien r trotz der hohen Preise die Güte so minderwertig, ß das mehrfache des Friedensbedarfes verbraucht werden ßte. Die höheren Verkaufserlöse konnten keinen vollen sgleich schaffen, da ein Teil der Kohlen noch zu Friedensisen abgegeben werden mußte. Lediglich der nunmehr im sentlichen vollendeten Durchführung des großen Initionsprogramms ist es zuzuschreiben, daß der Gewinn die he des Vorjahres erreichte. Die Kohlenförderung betrug 150 000 Meterzentner und ist um 787 000 gegenüber dem Vorre gestiegen. Die Kokserzeugung stellt sich auf 4 926 400 terzentner und zeigt eine Vermehrung um 2 076 400. Die istungen der Montanbahn betrugen 6 764 857 tkm. Die Intitionen des Jahres 1916 bezifferten sich mit 4,8 Mill. K., on 2,9 Millionen bei den Kohlenwerken und 1,8 Millionen der Koksanstalt. Die Abschreibungen betrugen 4,56 Mill. nen.

— **Der Kohlenverkehr zwischen Österreich-Ungarn und utschland.** In der ersten Maidekade war die Einfuhr oberlesischer Kohle so günstig, daß die in Aussicht genommene Menge sogar überschritten worden ist. Der gemeinsame Kohlenausschuß setzt, wie „Die Zeit“ mitteilt, aber auch alles daran, um die Wünsche Deutschlands betreffend böhmische Braunkohle zu befriedigen.

— **Heldentod des Hofrates Dr. Max Freiherrn v. Wimpffen.** Der Hofrat und Archivdirektor im Eisenbahnministerium Dr. Max Freiherr v. Wimpffen ist am 15. Mai im Erzherzog-Rainer-Spital in Wien seiner schweren im Feld erlittenen Verwundung erlegen. Er war zu Beginn des Krieges als Rittmeister zur militärischen Dienstleistung eingerückt. Für sein vorzügliches Verhalten vor dem Feinde wurde er durch die Allerhöchste belobende Anerkennung ausgezeichnet. Freiherr v. Wimpffen wurde am 26. Juli 1863 zu Stuttgart als einziger Sohn des württembergischen Kammerherrn Wilhelm Freiherrn v. Wimpffen geboren und war ein Enkel des württembergischen Generaladjutanten Friedrich Freiherrn von Wimpffen. In seiner Stellung als Archivdirektor im Eisenbahnministerium hat er sich durch die gründliche wissenschaftliche Bearbeitung und nutzbringende Verwertung des reichen Quellenmaterials um die Geschichte des heimischen Eisenbahnwesens große Verdienste erworben.

Ungarn.

— **Der Donauumschlagplatz in Pozsony (Preßburg)** soll hauptsächlich in Anbetracht der gesteigerten oberschlesischen Kohleneinfuhr in Zukunft eine größere Bedeutung gewinnen. Die tägliche Zufuhr an schlesicher Kohle beträgt derzeit rd. 150 Wagenladungen, welche Menge mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Bedürfnisse der Balkanländer bald bedeutend gesteigert werden dürfte. In Anbetracht dieses Umstandes beabsichtigen die Staatsbahnen im Einvernehmen mit der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft den jetzigen Umschlagplatz durch Erweiterung entsprechend auszugestalten und seine Leistungsfähigkeit möglichst zu erhöhen. Die Stadt jedoch, welche um Überlassung der nötigen Ufergründe ersucht wurde, weigerte sich, diesem Ansuchen Folge zu leisten und stellte unerfüllbare Bedingungen. Die Angelegenheit mußte vorläufig von der Tagesordnung abgesetzt werden. Inzwischen bewarb sich eine Dampfmühle um einen Teil der fraglichen Gründe, und die Stadt sagte zu. Die Schiffahrtsgesellschaft meldete Berufung gegen den betreffenden Magistratsbeschluß an, da bei Rechtskraft des Beschlusses von der Erweiterung des Umschlagplatzes nicht mehr die Rede sein könnte. Der Minister des Innern gab dieser Berufung im Einvernehmen mit den Ministern für Handel und Ackerbau Folge und verwarf den städtischen Beschluß. Mithin ist zu hoffen, daß nun dem Wunsche der Staatsbahnen und der Schiffahrtsgesellschaft nichts mehr im Wege stehen werde, und der wichtige Umschlagplatz, welcher auch dem Getreide- und Mehlhandel mit Österreich und Deutschland ganz besondere Dienste leistet, bald entsprechend vergrößert werden kann. B.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte in Norwegen.** Wegen der in letzter Zeit eingetretenen Tariferhöhungen auf den norwegischen Bahnen ist nun auch die Ausgabe von norwegischen Fahrscheinen zu den zusammenstellbaren Heften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Wirkung vom 1. Juni d. J. bis auf weiteres auf 5 Fahrscheine (für die Strecken Kornsjö-Kristiania-Trondhjem-Storlien Grenze und Charlottenberg Grenze-Kristiania) beschränkt worden. Diese Scheine, deren Preise entsprechend erhöht worden sind, können im übrigen ohne Einschränkung, in Heften für einfache Fahrt oder für Hin- und Rückfahrt sowie für Rundreisen verwendet werden.

— **Änderungen im französischen Güterverkehr.** Das Ladegewicht der französischen Güterwagen ist durch eine Verfügung der französischen Regierung auf die Dauer des Krieges für die Beförderung von Frachtgutsendungen erhöht worden und zwar für sämtliche der Ost-, Staats- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gehörenden Wagen um 10 %, für alle Wagen der Süd- und Orléans-Bahn um 5 %, für Wagen der Nordbahn mit 20 t Ladegewicht um 10 %, für Wagen der Nordbahn mit 10 t Ladegewicht um 5 %. Das erhöhte Ladegewicht gilt auch für Frachtguttransporte im schweizerischen Inlandsverkehr sowie im Verkehr Frankreichs von und nach der Schweiz, doch darf die erhöhte Ziffer unter keinen Umständen überschritten werden. F. R.

— **Französisches Eisenbahnwesen.** Nouvelliste de Lyon meldet aus Paris vom 11. d. M.: Dem Unterstaatssekretär des Transportwesens, Claveille, ist durch einen Erlaß die Machtbefugnis für den Eisenbahndienst, die bisher den Militärbehörden zustand, übertragen worden.

— **Das Handelsabkommen zwischen der Schweiz und der Entente,** das vor der Erneuerung steht, ist trotz mehrfacher Beratungen immer noch nicht unter Dach und Fach gelangt. Den Pressemeldungen ist zu entnehmen, daß die Entente, die den Handel der Schweiz mit Deutschland noch stärker unterbinden möchte, wesentliche Beschneidungen der der Schweiz zugebilligten Kontingente vornehmen will, worauf die Schweiz sich angesichts der ohnedies schon reichlich knappen Bemessung der im letzten Abkommen vereinbarten Mengen nicht einlassen kann. Mit die größten Schwierigkeiten bei den Verhandlungen macht nach den „Basler Nachr." die Futtermitteleinfuhr. Gegenüber der in dieser Beziehung bei den Ententevertretern herrschenden Ansicht, daß eine Herabsetzung des der Schweiz bewilligten Einfuhrkontingents sozusagen selbsttätig eine Verringerung der Viehausfuhr nach Deutschland zur Folge haben werde, wird schweizerischerseits geltend gemacht, daß gerade der Mangel an Futtermitteln die Viehausfuhr bedingt. Auf welcher Grundlage schließlich eine Einigung erzielt werden wird, ist vorderhand nicht zu erkennen. F. R.

— **Änderungen im Güterverkehr mit der Schweiz.** Nach einer Berner Meldung der „N. Z. Ztg." vom 15. Mai werden die Eisenausnahmetarife im deutsch-schweizerischen Güterverkehr auf den 1. Juli in veränderter Fassung der Warenverzeichnisse, der Anwendungsbedingungen sowie mit fast durchweg erhöhten Frachtsätzen neu gestaltet. F. R.

— **Neue Fahrplaneinschränkungen in Italien.** Nach einer Meldung der „N. Z. Ztg." aus Chiasso vom 13. Mai ist der Fahrplan der italienischen Staatsbahnen neuerdings stark eingeschränkt worden. Zwischen Mailand und Chiasso verkehren nach jeder Richtung hin täglich nur noch drei Personenzüge, die völlig ausreichen, um den nur noch ganz geringen Verkehr zu bewältigen. F. R.

— **Vorläufige Einstellung des Güterverkehrs über die bulgarischen Donauumschlagstationen nach Bulgarien und nach der Türkei.** Anläßlich des unausgesetzten Privatgüterverkehrs aus Deutschland und Österreich-Ungarn über die bulgarischen Donauumschlagplätze Rustschuk, Sistow, Somowit und Lom nach der Türkei, wurde eine Überfüllung dieser Hafenplätze mit Privatgütern verursacht. Dadurch entstanden den bulgarischen Staatsbahnen erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich der Entladung und Weiterbeförderung der Militärgüter. Aus diesem Grunde wurden von der bulgarischen Eisenbahnverwaltung bei den zuständigen Militärbehörden Schritte zwecks vorläufiger Einstellung dieses Verkehrs unternommen.

Um eine Umgehung der Maßregeln hintanzuhalten, wurde auch die Einstellung des Güterverkehrs nach den erwähnten Donauumschlagstationen loco in Aussicht genommen, weil durch diese Maßregel etwaigen neuerlichen Abfertigungen bzw. Weitersendungen solcher Güter nach der Türkei vorgebeugt werden soll.

Der Privatgüterverkehr über Nisch nach Bulgarien und nach der Türkei ist durch die Einführung der Mariza- und der Osmanzüge beschränkt, daher eine Güteranhäufung von dieser Seite nicht zu befürchten ist.

— **Erhöhung der Tarife auf den bulgarischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat verfügt, daß die Fahrpreise sowie auch die Frachtgebühren im Binnenverkehr der bulgarischen Eisenbahnen bis auf weiteres um 30 % erhöht werden.

— **Direkter Reiseverkehr Sofia-Rustschuk-Bukarest.** Seit 5. Mai d. J. wurde im Anschluß an die Personenzüge Bukarest-Giurgewo Ramadan von den bulgarischen Staatsbahnen je ein Personenzug in jeder Richtung zwischen Sofia und Rustschuk in Verkehr gesetzt. Von Sofia erfolgt die Abfahrt um 5 Uhr 7 Min. abends, die Ankunft in Bukarest um 7 Uhr 19 Min. abends. Reisedauer 26 Stunden 12 Minuten. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Bukarest um 7 Uhr 35 Min. früh und die Ankunft in Sofia um 12 Uhr 24 Min. mittags. Reisedauer 28 Stunden 49 Minuten. Zwischen Sofia und Rustschuk läuft in diesen Zügen ein Schlafwagen.

— **Amerika plant die Bahn Moskau-Donez-Kohlenbecken und weiter bis Mariupol und Taganrog zu bauen.** In der Nr. 13 und 22 der „Torgowo-prom. Gaseta" wird eingehend über die Verhandlungen berichtet, die die Vertreter einer kapitalstark Unternehmergruppe mit der russischen Regierung führen, eine kürzeste Verbindung Moskau-Donez-Kohlenbeck herzustellen. Die amerikanischen Unternehmer erklären s bereit, zunächst eine zweigleisige Bahn Moskau-Donez-Kohl becken, 950 Werst (= 1014 km), von dort weiter eingleisi Bahnen nach Mariupol, 278 Werst (= 297 km) und nach T gonrog, 200 Werst (= 213 km) zu bauen. Die erstere Stre soll 3½ Jahre nach der Bestätigung der Satzungen durch russische Regierung, die beiden Hafenbahnen 2 Jahre na Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs auf der zweigleisig Strecke baulich fertiggestellt werden. Die Gruppe hat zw Vorschläge für die Regelung der Geldfrage gemacht. Sie nämlich bereit, die Bahn unter der Bedingung zu erbau daß entweder: „1. das Baukapital ohne jede Gewährleistu der Staatsregierung beschafft, oder 2. daß das Kapital der aufgebracht wird, daß $^1/_{14}$ aus Aktien, $^{13}/_{14}$ aus garantiert Obligationen besteht, die als Sicherheit für 7 % kurzfristi Verpflichtungsscheine dienen. Diese Verpflichtungssche sind nach 10 Jahren in Dollar in Neuyork auszukaufen. schieht das nicht, so können sie in den Handel gebracht we den und müssen bei Zollzahlungen für diese angenomm werden." Unsere Quelle bemerkt hierzu weiter, daß Amerikaner bereit seien, auf Grund ihres Angebots zu den Bau ohne Bewilligung irgend welcher besonderer V rechte durchzuführen, sie wollen sich den üblichen satzung mäßigen Bestimmungen unterwerfen, auch den Staat an de Reingewinn teilnehmen lassen, sowie endlich einer Bemessu der Auskaufsentschädigung zustimmen. Die Bedingung zu 2. enthalten dagegen Grundsätze, die bisher in Rußla nicht üblich gewesen und eigneten sich daher nicht zu we teren Verhandlungen. Auch die Frage der zollfreien Einfu von Baumaterial und rollendem Inventar wurde zunächst z rückgestellt, da die Entscheidung hierüber den gesetzgebend Instanzen vorbehalten bleiben muß. Sehr bezeichnend ist aber, daß beschlossen wurde, eine Begutachtung des Plan bei der Kommission für den Bau neuer Bahnen nicht in d Wege zu leiten, denn „einerseits ist eine Gesetzesvorlage üb den Plan bereits eingebracht worden und andererseits fä dem geplanten Unternehmen die Aufgabe zu, eine gerade u kürzeste Verbindung zwischen Moskau, dem Donez-Becken u dem zentralrussischen Industriebezirk herzustellen. Es ha delt sich also im wesentlichen um die Lösung einer Aufga von industrieller und staatlicher, nicht aber um eine solc von örtlicher Bedeutung." Recht eigenartig!

Ganz unverständlich bleibt der Kostenanschlag, denn f den Bau und die Betriebsausrüstung der zusammen 1428 Wer (= 1524 km) werden 578 Millionen Rubel oder für ei Werst 404 762 Rubel veranschlagt. Das wären Baukosten, w sie nicht einmal bei der Baikal-Umgehungsbahn, die bish der kostspieligste Bau Rußlands gewesen sein soll, en standen sind. Diesem amerikanischen Angebot steht e russisches gegenüber, das den Bau von Jeletz aus durc führen will; danach ist die Bahn 950 Werst (= 1014 km) lan soll aber nur 180,5 Millionen Rubel erfordern, doch wur dieser Vorschlag nicht weiter beraten, „da die finanziell Bedingungen unannehmbar sind"! Nicht zu verstehen. Ei ist aber leicht zu erkennen, daß nämlich Rußland von sein lieben „Freunden" als geeignetes Objekt zur Befriedigu von deren Gier nach Bereicherung offenbar hoch geschät wird. Man denke nur an England, in dessen Hand der Ur mit seinen reichen Schätzen geglitten sein soll, jetzt Amerik das sich eine der wichtigsten Zukunftsbahnen sichert. D Ereignisse überstürzen sich, aber wehe, wenn es im Vol einmal tagt. m.

Fremde Erdteile.

— **Verhinderung eines Felssturzes.** Eine eigenartige u schwierige Arbeit ist bei der amerikanischen West Shor Eisenbahn ausgeführt worden, nämlich die Abstützung ein Felshangs, der abzurutschen drohte, und zwar hat man d Fels sozusagen aufgehängt. An einem oberhalb der Bahn g legenen Felshang löste sich allmählich eine Platte von etw 60 m Länge, 30 m Höhe und 1,5 bis 2,5 m Stärke und rd. 6000 Gewicht ab und gefährdete die Eisenbahn. Um ihr gän liches Abrutschen zu verhüten, wurden eine Anzahl Löch von etwa 28 cm Durchmesser und gegen 4,5 m Tiefe dur die Felsplatte bis in das feste Gestein gebohrt und in s 25 cm starke Rundeisen gelegt, die dann mit Mörtel vergoss wurden. Sie tragen nunmehr die Felsplatte und heften s an das unversehrte Gebirge fest. Zum Bohren der Löch wurde eine Bohrmaschine mit Gasantrieb benutzt, die auf de Obergurt einer benachbarten Brücke aufgestellt wurd

ußerdem wurde die Platte von unten her von 30×30 cm
rken Hölzern in etwa 1 m Abstand unterfangen.

- **Eine neue Schwebebahnart** zur Beförderung von Per-
nen und Lasten, die der amerikanische Ingenieur J. W.
.wkes erfunden hat, wird gegenwärtig in Kalifornien
aktisch erprobt. Nach einer Schilderung im Londoner
rand Magazine" ist jeder Wagen dieser Schwebebahn
Fuß lang, er hat die Gestalt eines Lenkballons und be-
ht aus Stahl- und Aluminiumrippen. Ein Wagen vermag
Personen zu fassen und soll nach den Angaben des Er-
ders eine Geschwindigkeit von 200 Meilen in der Stunde
eichen können. Die Fortbewegung geschieht durch einen
ßen Flugzeugpropeller, der durch einen 60 PS-Motor be-
eben wird. Der Propeller hat eine Umdrehungsgeschwin-
keit von 1000 Umdrehungen in der Minute. Er besteht
Stahlrippen, die mit Aluminiumplatten überdeckt sind.
rch Anbringen eines zweiten Propellers am anderen Ende
Wagens kann erforderlichenfalls die Geschwindigkeit
h erheblich gesteigert werden. Die Herstellungskosten
es solchen Wagens belaufen sich auf 6000 ℳ. Die Haupt-
teile der Bauart sollen neben der Geschwindigkeit darin
tehen, daß die bisher bei Schwebebahnen notwendigen
ntralkraftanlagen, die ziemlich kostspielig sind und durch
Fernbetrieb die völlige Beherrschung des einzelnen Wa-
s nicht ganz sicherstellen, sich erübrigen. Denn jeder
gen hat seine eigene Kraftquelle an Bord und ist somit
kommen selbständig. Nach der Ansicht sachverständiger
rikanischer Kreise steht der neuen Schwebebahn beson-
s für industrielle Zwecke eine große Zukunft bevor, und
fach könnte sie bei unebenem Gelände den Lastzugver-
r nicht nur ersetzen, sondern durch ihre großen Vorteile
taus überbieten.

Allgemeines.

— **Gepäck- oder Packwagen, Bedeckte oder Gedeckte Wagen?** Im Eisenbahnbetriebe würde die in dieser Überschrift gestellte Frage gegenstandlos sein; denn wohl ausnahmslos wird dort nur von Packwagen und Gedeckten Wagen gesprochen, und diesen Namen entspricht ihre allgemein eingeführte, abgekürzte Bezeichnung, P und G, ferner PP, Pg, Ppost, Gm, Gml usw. Nicht so im Verkehrs- und Maschinendienst.

Aus den Abkürzungen, für die, wie O für Offene Wagen, V für Viehwagen, S für Schienenwagen usw., die Anfangsbuchstaben der Gattungsnamen genommen sind, ist mit Sicherheit zu schließen, daß diese ursprünglich Packwagen und Gedeckter Wagen lauteten. Für die Einführung der Worte Gepäckwagen und Bedeckter Wagen lag eine Notwendigkeit nicht vor, da die ursprünglichen Namen weder an Unverständlichkeit leiden, noch gegen das Sprachgefühl verstoßen. Der Packwagen der Personenzüge ist nicht nur für „Gepäck" bestimmt, sondern für alles, was außer den Personen zur Beförderung kommt, also für Päckereien aller Art, Eilgut, Dienstgut, Vermessungsgeräte usw., die unter die Obhut des „Packmeisters" gestellt sind. Bei Güterzügen — Wagenladungszügen — von „Gepäckwagen" zu sprechen, ist überhaupt nicht angängig; hier gibt es Stückgüter, wie Kisten, Säcke, Kannen, Pakete, aber überhaupt kein Gepäck. Da die Abkürzung ein für allemal P lautet, sollte man in Übereinstimmung mit der althergebrachten Abkürzung nur noch von Packwagen sprechen.

Nun der G-Wagen. Ein offener Wagen, O-Wagen, der ein Dach erhalten soll, wird gedeckt (von „decken"). Soll ein Wagen gegen Witterungseinflüsse geschützt werden, so wird er bedeckt (von „bedecken"). In Übereinstimmung mit der eingebürgerten gekürzten Bezeichnung „G" sollte nur von Gedeckten Wagen gesprochen werden. Ss.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

isenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am
uni d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-
sfelde, zwischen den Stationen Rätzlingen und Öbisfelde
gene, am 1. Februar 1917 vorübergehend geschlossene
epunkt Bösdorf (Pr. Sa.) auch für den Eil- und
htstückgutverkehr im Einzelgewicht bis zu 250 kg wieder
fnet werden.

isenbahndirektionsbezirk Posen. Die in
Nr. 35, S. 295, d. Ztg. bekanntgegebene Eröffnung des
n Verschiebebahnhofs Frankfurt (Oder)
der neuerrichteten Güterladestelle Rosengarten ist
einer neueren Mitteilung der Königl. Eisenbahndirektion
Posen auf den 1. Juni d. J. verschoben worden. In der Güterladestelle Rosengarten (Kreis Lebus) ist die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 65 vom 16. Mai d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr; vorübergehende Einstellung der Ausgabe norwegischer Fahrscheine (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

1. Juni d. Js. wird der an der
strecke Nordhausen - Leinefelde
gene Bahnhof 4. Klasse Nieder-
, der bisher nur dem Personen-,
- und Tierverkehr diente, auch für
Gepäck- und Expreßgutverkehr er-
t.
ssel, den 21. Mai 1917. (729)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

deutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Wirkung vom 1. August 1917 wer-
folgende Ausnahmetarife ohne
atz aufgehoben:
Ausnahmetarif 6k für Steinkohlen-
riketts der Tarifhefte 1 bis 4 für
en Versand von Düsseldorf Hafen
nd Lüttringhausen.
Ausnahmetarif 9 für Eisen und
tahl der Spezialtarife I und II der
arifhefte 1, 3, 4, 5, 7 und 8 für
en Verkehr von den Eisenversandstationen der nördlichen Endbahnen nach Altmünsterol Grenze, den deutsch-schweizerischen Übergangsstationen und verschiedenen badischen, württembergischen und elsässischen Binnenstationen.
3. Ausnahmetarif 9b für Dynamobleche der Tarifhefte 1, 3, 5 und 7 für den Verkehr von verschiedenen Versandstationen der nördlichen Endbahnen nach Altmünsterol Grenze und Basel zur Ausfuhr.
4. Ausnahmetarif 9c für Eisen und Stahl wie im Spezialtarif II. unter Ziffer 2 und 12 genannt, der Tarifhefte 1, 4, 5 und 8 für den Verkehr von verschiedenen Versandstationen der nördlichen Endbahnen nach verschiedenen südbadischen und württembergischen Bedarfsorten.

Vom 1. August d. Js. an werden deshalb abgefertigt:
a) Steinkohlenbriketts von Düsseldorf Hafen und Lüttringhausen zu den höheren Frachtsätzen des Spezialtarifs III.
b) Eisensendungen für den Verkehr der unter 2 bis 4 genannten Verbindungen zu den höheren Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen. (Spezialtarife I und II.) (726)

Näheres bei unserem Verkehrsbüro.
Frankfurt (Main), den 19. Mai 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Juni 1917 wird der Nachtrag IX eingeführt. Neben anderen bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält der Nachtrag: Entfernungen für die Stationen der bayerischen Lokalbahn Jossa-Wildflecken, die Aufnahme der Grubenstationen Annagrube bei Pschow, Gleiwitzer Steinkohlengrube, Heinrichsfreudegrube bei Kostow und Morgenroth-Gotthardschacht in den Ausnahmetarif 6a (Steinkohlen usw. nach Kufstein Übergang und Lindau-Reutin Übergang), geänderte Frachtsätze im Ausnahmetarif 6a von Kokerei Czerwionka (gültig ab 1. August 1917), ferner einen Neudruck des Ausnahmetarifs 7 (Eisenerze usw.)
München, den 22. Mai 1917. (725)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-niederländischer Verkehr. Tarif, Teil II, Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ist auf Seite 131 des Gemeinsamen Heftes nachzutragen:

11. Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Neben der Fracht und von dieser getrennt werden folgende Zuschläge erhoben:

Eilstückgut	Güter des Spezialtarifs für best. Eilgüter, der allg. Stückgutklasse, des Spezialtarifs für best. Stückgüter und der Ausnahmeklasse 1	Wagenladungen
Zuschlagsfracht in Pf. für 100 kg		
15	10	3

Cöln, den 23. Mai 1917. (727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tiertarif Basel/Waldshut-Schweiz.

Zum Tarif ist auf den 15. Mai 1917 der VII. Nachtrag erschienen. Nähere Auskunft erteilen die Stationsämter Basel Bad Stb. u. Waldshut.

Karlsruhe, den 22. Mai 1917. (724)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 2, vom 1. April 1912.

Vom 15. August 1917 ab erhöhen sich im Verkehre mit der Station Gernrode (Harz) Gernr. H. E. die im obengenannten Tarifhefte Seite 93 für Spez.-Tar. III enthaltenen Schnittfrachtsätze um 2 ₰ für 100 kg zu Gunsten der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Der auf derselben Seite in der Fußnote bereits angegebene Zuschlag von 3 ₰ bleibt bestehen.

Breslau, den 20. Mai 1917. (721)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif, Teil II vom 15. Mai 1912. Einführung des Nachtrags VII.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 tritt ein Nachtrag VII zum obengenannten Tarif in Kraft.

Durch den Nachtrag werden die Frachtsätze nach den Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft sowie nach einigen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Lokalbahnen) bis zu 50 h für 1000 kg erhöht. Der Nachtrag enthält ferner Frachtsätze nach neu aufgenommenen Bestimmungsstationen, Ergänzung des Kilometerzeigers sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen. Die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sind in den Frachtsätzen dieses Nachtrags bereits enthalten.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,10 *M* — 0,15 K. zu erhalten.

Breslau, den 19. Mai 1917. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911. Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 4 d für Düngemittel nach Österreich-Ungarn wird bis auf weiteres verlängert.

München, den 19. Mai 1917. (717)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Binnengütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 6 für frisches Obst wird vom 30. Juni 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1918 verlängert.

Schwerin, den 18. Mai 1917. (718)
Großherzogl. General-Eisenbahndirekt.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina: Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 treten in den Anwendungsbedingungen der Frachtsätze der Ausnahmetarife 93 A und 93 C (Eisen) nach den deutschen Seehafenstationen mit Frachterhöhungen verbundene Änderungen ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Endbahnen.

Wien, am 19. Mai 1917. (722)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung eines direkten Gütertarifs.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1917 gelangt der Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen an und westlich der Linie Horazdowitz-Babin-Pilsen - Pladen - Saaz - Obernitz - Wiesa-Oberleutensdorf - Moldau (ausgenommen die Stationen Eger, Eisenstein und Furth i. W.), einschließlich der in diesem Gebiet befindlichen vom Staate betriebenen Privatbahnen, ferner Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, ausnahmlich jener östlich von Lobositz Teplitzerbahnhof und allen Stationen der ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, ausgenommen die Stationen Eger Buschtehraderbahn, Kralup Buschtehraderbahn und Prag (Bubna, Sandthor, Smichow,) einerseits und den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Bludenz und westlich hievon, ausgenommen die Stationen Lindau-Reutin und Lindau Stadt anderseits, zur Einführung.

Abdrücke dieses Tarifes sind durch die beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von 7,60 Kronen = 4,90 Mark für das Stück zu erhalten.

In den Frachtsätzen dieses Tarifes sind der österreichische Kriegszuschlag und die österreichische Frachtsteuer enthalten.

Wien, am 19. Mai 1917. (723)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Brandenburgische Städtebahn A. G

Am 1. Juni l. Js. gelangt je ein ne Binnentarif für die Beförderung v Personen, Reisegepäck, Expreßgut Leichen und für die Beförderung v Gütern zur Einführung. Durch di Tarife werden die bisherigen Ta vom 1. April 1912 nebst Nachträgen gültig. Nähere Auskunft erteilen Stationen. Genehmigung gemäß § 2 Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung ist folgt.

Brandenburg a. H., im Mai 1917. (7
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr

Deutsch-ungarischer und deutsc rumänischer Personenverkehr üb Bodenbach, Dzieditz, Eger, Myslow Oderberg, Oswiecim und Tetschen (Tarif vom 10. Juli 1912.

Die Sätze in vorstehendem Ta bleiben für den Verkehr von Deuts land bis auf weiteres, für den Verk von Ungarn bis 30. Juni d. J. in Kr Vom 1. Juli ab werden in den wicht sten Stationsverbindungen neue Fa preise von ungarischen nach deutsc Stationen eingeführt werden.

Breslau, den 19. Mai 1917. (7
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens d. beteiligten Verw.

5. Verdingungen.

Die Gleisumbauarbeiten mit ne Oberbaustoffen in den Bezirken der und 33 a Bahnmeisterei in Moabit, Bahnmeisterei in Spandau und Bahnmeisterei in Wustermark sol öffentlich vergeben werden. Die V dingungsunterlagen können im Zim 28 des unterzeichneten Betriebsa eingesehen werden, auch können An bothefte, soweit solche vorhanden, gen Zahlung von 1,— *M* in der Kanz Zimmer 33 hierselbst bezogen werd Die Beträge sind in bar zu zahlen o portofrei unter Beifügung von 5 Bestellgeld (Briefmarken ausgeschl sen) einzusenden. Die Angebote s verschlossen mit der Aufschrift: „ gebot auf die Gleisumbauarbeiten in Bezirken der 33, 33 a, 34 a und Bahnmeisterei“ versehen bis zum Mai 1917 vormittags 11 Uhr nach h einzureichen. Die Öffnung der ein gangenen Angebote findet zu vor nannter Zeit in Gegenwart der e erschienenen Bieter statt. Zuschl frist 4 Wochen. (7

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3
Berlin NW 40, Invalidenstraße 5

Die Lieferung von 50 000 cbm K zu Gleisbettungszwecken soll öff lich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen könn in unserer Kanzlei hier eingese auch gegen porto- und bestellgeldfr Einsendung von 50 Pf. in bar — ni in Briefmarken — von dem Vorst des Zentralbureaus bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprech der Aufschrift versehen, versie bis zum 6. Juni d. Js., vormit 11 Uhr, an unser Rechnungsbureau zusenden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 23. Mai 1917. (7
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 42. | 2. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Deutschlands Seeschiffahrt nach dem Kriege.

(Schluß aus Nr. 41.)

V.

Man geht mit geschlossenen Augen an den dargelegten Tatsachen vorüber, wenn man, wie dies kürzlich zu lesen war, behauptet, daß die Aussichten für Deutschlands Seehandel durchaus nicht ungünstig sind. Die Lage unseres Weltverkehrs und unserer Welthandelsflotte vor dem Kriege kann hier nicht entscheiden. Und nach dem Kriege wird die deutsche Flotte, selbst wenn sie günstigstenfalls mit gleichem Tonnenraum ihre Flagge zeigen kann, Mühe haben, die frachtlich beste und einträglichste Zeit voll auszunutzen; sie ist auch hier im Hintertreffen. Man darf nicht vergessen, daß der Bau- und Betriebszustand der Schiffe immerhin zu wünschen übrig lassen wird. Zu höchster Leistungsfähigkeit werden sie in dieser Verfassung kaum fähig sein. Dazu treten die Schwierigkeiten, die sich der Versorgung der Schiffe mit Bunkerkohle und Lebensmitteln entgegenstellen; denn England wird sich und seine Freunde zuerst mit diesen Zwangsgütern zu versorgen wissen, wenn es überhaupt Kohle an unsere Schiffe abgibt, und es werden Monate vergehen, ehe die deutschen Kohlenstapel im Auslande aufgefüllt sind.

Nun hört man vielerorten, es sollen die „Riesenfrachtverdienste“, die in der Zukunft „sicherlich auf ein Jahrzehnt“, wie man auf der Donaukonferenz in Budapest Anfang September vorigen Jahres vernehmen konnte, auf dem Weltmeere gewonnen werden, alle Wunden heilen, die der Krieg unserem Welthandel und seiner Flotte geschlagen hat. Wirkliche Sachkundige sehen die Frage der Seefrachten zweifelnd an. Ihr Höchstmaß und ihre Dauer sind das Entscheidende. Daß wir nach dem Kriege höhere Frachten haben werden, wird nicht bezweifelt werden können. In angemessener Höhe werden sie auch in den Lohnverhältnissen, in den Preisen für die Rohstoffe und in der allgemeinen Wirtschaftslage überhaupt begründet sein. Andererseits wird die Auffüllung der Lager, namentlich des europäischen Festlandes mit Rohstoffen, Nahrungs- und Futtermitteln nicht nach Belieben vor sich gehen können; die harte Notwendigkeit, unseren Welthandel nach dem Kriege von vornherein ins Gleichgewicht zu setzen und auf eine den gegebenen Verhältnissen angepaßte sichere Grundlage zu stellen, wird ein schrittweises Vorgehen in der Einfuhr zur Folge haben. Die Zwischenzeit der Überleitung in die Friedenswirtschaft, deren Dauer nur ein schlechter Prophet heute bestimmen kann, wird auf die Frachten regelnd wirken. Es werden auch im eigenen wohlverstandenen Interesse alle Länder nicht lange zögern, die für die militärischen Bedürfnisse beschlagnahmten Schiffsräume sobald als irgend möglich dem freien Verkehr zuzuführen. Wir werden dann wieder eine Flotte auf den Weltmeeren sehen, die die dringendste Nachfrage nach Tonnenraum wohl befriedigen kann. Auch die Zeit des Friedensschlusses, die Zeit der außereuropäischen Ernten, wird eine Rolle spielen. Es läßt sich also eine ganze Reihe von Preisbildnern zusammenstellen, die auf eine Herabsetzung der Schiffsfrachten wirken werden. Alle Staaten werden diesen Gesichtspunkten sicher eine große Aufmerksamkeit schenken, gilt es doch, vornehmlich den Bezug der Rohstoffe und Lebensmittel (Deutschland bezahlte hierfür 5 Milliarden + 2,8 Milliarden Mark im Verhältnis zu einer Gesamteinfuhr von 10,8 Milliarden Mark) möglichst zu verbilligen und damit die Grundlage unserer wirtschaftlichen Lebenshaltung für das ganze Volk wie für den einzelnen zu festigen und zu stärken. Ein Blick aufs Ausland, aufs neutrale wie feindliche, bestätigt diese Auffassung. Das Verbot der norwegischen Regierung an die Banken, Schiffsbauten im Auslande zu beleihen oder zu bevorschussen, ist unzweifelhaft auf die Sorge zurückzuführen, es möchte sich das teure Anlagekapital durch die zukünftigen Schiffsfrachten nicht verzinsen und möglicherweise verloren gehen. Der Vorsitzende des British Steamship Investment Trust hat im Sommer

vergangenen Jahres unter Hinweis auf diese Verhältnisse ausgeführt, daß der Preis der neugebauten Schiffe infolge des Krieges so bedeutend gestiegen sei (nach der Fachzeitschrift Hansa um 400 %), daß deren Erwerb eine gewisse Gefahr in sich berge, weil die geltenden hohen Frachtsätze nach dem Kriege bald abflauen würden.

Mag man das Maß der Seefrachten nach dem Kriege und deren Dauer noch so günstig vom Standpunkt eines deutschen Reeders ansehen, nie wird, darüber ist kein Wort zu verlieren, der Verdienst auch nur annähernd so groß sein, daß er die Verluste der Kriegsjahre unserer Reedereien deckt oder gar angemessen übersteigt. Das ist aber der springende Punkt. Die Frachten nach dem Kriege werden es unserer Flotte nicht ermöglichen, den Vorsprung einzuholen, den der Mitbewerber gewonnen hat. Da drängt sich die Frage auf, welche anderen Mittel wohl zu Gebote stehen müßten, um hier die geminderte Leistungsfähigkeit wieder zu stärken und zu alter Kraft zu bringen. Diese Frage ist in ihrer ganzen Natur, nach Ursache und Wirkung, nicht eine Frage einzelner Reeder oder etwa der Großschiffahrt als solcher, auch nicht eine solche der deutschen Häfen oder der Nordseehäfen; sie ist im wahrsten Sinne des Wortes eine national-deutsche. Um Deutschlands Sache handelt es sich, wie es zukünftig in unseren einzelstaatlichen Häfen mit ihren Reedereien, internationalen Handelshäusern, Werften, auf Ein- und Ausfuhr eingestellten gewerblichen Betrieben aussieht. Deutschland schlechthin geht es an, ob seine Landwirtschaft die Düngemittel und Futterstoffe vom Auslande in genügender Menge beziehen kann, deren es für die Erfüllung seiner Aufgabe, das deutsche Volk zu ernähren, bedarf. Deutschland allein berührt es, ob seine Industrie die Ausfuhrmöglichkeit findet, die sie haben muß, um so die Güter zu bezahlen, auf deren Einfuhr wir nun einmal angewiesen sind.

Die Erkenntnis, daß es deutsche Interessen sind, die hier auf dem Spiel stehen, macht den Ruf nach staatlicher Hilfe verständlich. Wie weit er Gehör findet, läßt sich heute nicht sagen; es wird hier im wesentlichen auf die Mittel ankommen, wie am wirksamsten, schnellsten und für die Beteiligten am vorteilhaftesten der Zweck erreicht wird. Voraussetzung für die richtige Wahl der Wege, die sich hier beschreiten lassen, ist die genaue Einsicht der gegnerischen Kräfte. Denn man muß sich vergegenwärtigen, daß jede Maßnahme eine Gegenmaßnahme auslöst, jede Wirkung ihre Gegenwirkung hat. Erkennt man diese nicht und vermag man ihren Wert und ihre Stärke nicht richtig einzuschätzen, dann kann sich der erhoffte Gewinn in einen beträchtlichen Schaden, möglicherweise für das gesamte politische und wirtschaftliche Leben Deutschlands verwandeln. Namentlich gilt dies von der Übergangswirtschaft, wo die angeregte Gründung einer Monopoleinkaufsorganisation auf starken Widerstand gestoßen ist. Nicht mit Unrecht. Ist die Organisation einer Gruppe von Handelsgeschäften im Inlande an sich schon schwierig, wenig übersehbar und in ihren Folgen kaum vertretbar, so begibt man sich mit ähnlichen Einrichtungen beim internationalen Verkehr auf ein Gebiet, das sich von Einzelnen nicht bevormunden und bezwingen läßt. Der Markt der Welt steht nur dann zur Verfügung, wenn er offen und frei ist! Und dieser Freiheit sollten die Flügel nicht beschnitten werden. Selbstverständlich wird eine vorübergehende planmäßig vorbereitete Beschränkung unserer Einfuhr im Interesse unserer Devisen notwendig sein. Diese wird sich aber auch ohne Monopolisierung des Einkaufs erreichen lassen. Ganz abgesehen von anderen Gefahren befürchten wir aus solcher Zwangseinrichtung eine erhebliche Begünstigung der neutralen Mächte, die ihre volle Freiheit bewahren, das Gut anderen Plätzen mit günstigeren Bedingungen zuzuweisen und die Wiedereinführung nach Deutschland im freien Tauschverkehr abzuwarten, während in den deutschen Häfen nur die Einkaufszentrale als obligatorischer Käufer einen Zwangspreis festsetzt, der der Einfuhr kaum förderlich sein kann.

Damit würde aber gerade einer Forderung entgegengearbeitet, für die das Verständnis in Deutschland im Kriege schnell gewonnen ist, nämlich der Gründung deutscher Rohstoffmärkte. Der Krieg hat uns die Lichtseiten dieser Einrichtungen hell im Bremer Baumwollmarkt gezeigt; eine recht stattliche Menge dieser gesuchten Ware lag im sicheren deutschen Hafen zu unserer Verfügung, und zwar nur, weil wir in Bremen den Markt haben. Was nutzte es uns, daß wir Kupfer gekauft und bezahlt hatten und es lag in London, Antwerpen und selbst in Holland und war nicht hereinzubekommen? Es fehlte uns der Markt und der Stapelplatz im eigenen Hause. Dieser Frage wird das deutsche Reich sein wärmstes Interesse entgegenbringen müssen. Ein Teil unserer Kriegsbereitschaft steht und fällt mit ihr. Es muß erreicht werden, daß alle wichtigeren Rohstoffe, Lebens- und Futtermittel des Auslandes jederzeit in reichlichen Beständen in Deutschland vorrätig sind. Was mit der Baumwolle dank dem weisen Verständnis und der Gestaltungskraft der alten Weserstadt möglich war, wird für Kupfer, Wolle, Gummi, Ölfrüchte, Futtermittel, Jute usw. sich ebenfalls erreichen lassen, ohne daß man hierbei die Vorgänge in Bremen sklavisch nachzeichnet.

Auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, deren segensreiche Wirkung für die Seehäfen nicht unterschätzt werden darf, wird sich noch mancherlei erreichen lassen, namentlich wenn der deutsch-nationale Grundgedanke — Hinüberziehung der wichtigsten Güter der Ein- und Ausfuhr über deutsche Häfen — immer gebieterischer in den Vordergrund gesetzt wird und zu seiner Verwirklichung eine Tariflage zur Verfügung steht, die die Ablenkung dieser Güter über ausländische Häfen ausschließt. Was sich mit den Seehafentarifen praktisch erreichen läßt, das kann man aus der Geschichte der Eisen- und Kohlentarife lernen. Man hatte hier frisch zugegriffen und Tarifsätze geschaffen, die von vornherein jede Neigung zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen den neuen Beförderungsweg im Keime erstickten. Das englische Eisen und die englische Kohle haben in Deutschland daraufhin einen Rückzug antreten müssen. Die Entwicklung dieses englischen Verkehrs ist zum Stillstand gekommen. Der deutsche Schiffsbau hat sich von dem englischen Eisen frei machen können. Eisenverbrauchende Industrien haben sich in den Seestädten und deren Umgebung ansiedeln können und unserer Ausfuhr wesentliche Dienste geleistet. Eine ähnlich günstige Wirkung der Eisenbahntarife läßt sich auch z. B. bei der Baumwolle nachweisen. Es soll aber nicht verkannt werden, daß die Verwirklichung des Zieles, der Ein- und Ausfuhr der für uns wichtigen Güter den Weg über deutsche Häfen zuzuweisen, nicht ohne Rückwirkung auf andere Interessen vor sich gehen kann. Indessen werden diese zurücktreten müssen, sobald die Frage des Beförderungsweges der für unsere Wehrfähigkeit unter allen Umständen unentbehrlichen Ein- und Ausführgüter für eine deutsch-nationale erklärt werden kann und muß. Das Wohl des Staates wird sie entscheiden; löst die Ausführung Schäden oder Benachteiligungen aus, wird sich schließlich auch ein Weg für einen Ausgleich finden. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung wäre auch die Schaffung besonders ermäßigter Ausnahmetarife für die Güter, die nachweisbar vom erzeugenden Auslande unmittelbar über den deutschen Seehafen Deutschland zugeführt werden, ohne erst in London, Le Havre, Antwerpen, Rotterdam usw. auf Lager genommen oder dort kaufmännisch behandelt zu sein. Ähnliches wäre auch für die Ausfuhr zu erwägen. Die Vorteile werden allen Beteiligten zugute kommen, dem Handel sowohl wie der Spedition und der Reederei.

Daneben muß das Verständnis dafür im Volke geweckt werden, daß unstreitig der Seehafen die Flagge seines Landes nach sich zieht, daß alles, was Deutsche Hand für die Beförderung unserer Einfuhr ausgibt, auch wieder in Deutsche Hand fließt, also die Einfuhr mit deutschen Schiffen über deutsche Häfen beschafft wird, und daß ebenso unsere Aus-

ır über deutsche Häfen auf deutschen Schiffen ihren Be-nmungsorten zugeführt wird. Jede Fracht, die mit einem ıtschen Schiff verdient wird, gleicht dem Ergebnis eines ndelsgeschäfts mit einem Ausländer, bei dem dieser der ıtschen Volkswirtschaft den Preis zahlt. Es sind bekannt-ı außerordentliche Beträge, die auf dem Spiele stehen, wenn Land nicht über einen ausreichenden Tonnenraum ver-;t und sich größtenteils fremder Flagge bedienen muß. Des-b ist auch die Schaffung einer großen deutschen Tramp-npferflotte angeregt. Man hat das Verhältnis zu England :h hier in Vergleich gezogen. Etwa 60 % der gesamten tischen Handelsdampferflotte sind Trampdampfer, während Deutschland nur 20 % auf diese Schiffsgattung entfallen; ɔei ist England noch durch den Tonnengehalt vor Deutsch-d weit im Vorteil. Dieser überlegenen Trampreederei ·dankt London mit seine Stellung als Mittelpunkt des inter-ionalen offenen Frachtenmarktes. Hierin liegt namentlich die Verhältnisse nach dem Kriege eine große Gefahr, weil gland es in der Hand hat, als seefrachtbildende Stelle durch e geeignete Frachtenpolitik Verschiffungen über England · Stützung des Londoner Marktes zu begünstigen. Die Vor-lingungen für eine größere Trampdampferflotte in Deutsch-d — Rückfracht für die in deutschen Häfen ankommenden ımpschiffe in Gestalt von Rohstoffen — sind an sich gege-ı, Deutschland hat im Kali, Zement und vornehmlich in der ıhle gute Ausfuhrgüter. Es bedarf nur mehr als bisher ıer vorteilhaften, recht billigen Heranschaffung dieser ıter zu unseren Ausfuhrhäfen. Dabei ist zu berücksichtigen, ß die Ausfuhr unserer Kohle unbeschadet eigener Interessen ·er großen Steigerung fähig ist. Deutschland besitzt be-ıntlich in Europa die größten Steinkohlenlager mit etwa Milliarden Tonnen, die bei einem jährlichen Abbau von ·a 325 Millionen Tonnen (gegenwärtig etwa 280 Millionen ınen) noch 1300 Jahre vorhalten, während England bei ·em Vorkommen von 190 Milliarden Tonnen schon in bei ·item kürzerer Zeit, etwa in 700 bis 800 Jahren, am Ende ist. Sachverständige halten den Zeitpunkt des wirtschaftlichen Versiegens der englischen Kohle, wo seine Gewinnungskosten so hoch werden, daß die Wettbewerber auf dem internationalen Kohlenmarkt billiger liefern können, sogar schon in 60 Jahren für gekommen. Die Vergrößerung der Trampdampferflotte würde unseren Anteil an den Frachteinnahmen für die Einfuhr und Ausfuhr vermehren und Deutschland am Zwischenauslandsverkehr über See stärker beteiligen. Dazu käme der Wert der gesteigerten Ausfuhr an sich, namentlich der Kohle. Eine Stärkung unserer Währung ist aber die natürliche Folge der mit den Trampschiffen verdienten Frachtsummen, sind diese Verdienste doch für die englische Währung und damit für die englische finanzielle Weltherrschaft seit jeher eine sehr erhebliche Stütze.

Fassen wir das Ergebnis zusammen, so müssen wir zugeben, daß sich unserer Seeschiffahrt und mit ihr unserem Welthandel nach dem Kriege berghohe Schwierigkeiten entgegenstellen werden. Aber ebensowenig wie wir unsere Augen vor ihnen verschließen, verlieren wir auch unser Ziel aus dem Auge.

Wir wollen in der Welt ebenbürtig sein, ebenbürtig dem Mächtigsten. Wir wollen anerkannt sein von denen, neben die wir uns stellen wollen, mögen sie freiwillig oder gezwungen sich zu dieser Anerkennung bequemen. England, die größte Weltmacht, hat uns unser jus quaesitum auf Weltmachtstellung bestritten. Es duldet keinen neben sich. Da bleibt nichts anderes übrig, als unsere Weltstellung solange zu erweitern und zu vervollkommnen, bis England unsere Ebenbürtigkeit mit ihm auf diesem Gebiete erkennt und anerkennt. Deshalb vergrößern wir unsere Macht in der Seegeltung und im Weltverkehr! Der deutsche Geist, der schon so oft im Laufe der Geschichte Wunder vollbringen konnte, geht gern an die ihm von unseren Feinden gewiesene Aufgabe und wird sie lösen „ohne die Hilfe verlogener Ränke und meineidiger Untreue. Der Strom ist freigeworden, man lasse ihn brausen.“ Tua res agitur, Deutschland!

Über das Weiße Meer nach England und Amerika.

[E]s ist keine ganz neue Feststellung, wenn die amtliche [T]orgowo-Prom. Gaseta“ abermals ausspricht, daß der Norden [Ru]ßlands Verkehrswege braucht und daß man auf dem Wege [übe]r das Weiße Meer den Ozean erreichen kann. Aber es ist [ein]er ein Zeichen dafür, daß, trotz der vielen Hinweise auf [die] Wichtigkeit und Notwendigkeit, diesen Teil des weiten [Rei]ches besser mit Verkehrswegen auszugestalten, eine durch-[gre]ifende Betätigung des Reiches noch nicht eingetreten [ist.] Zurzeit ist Holz das wichtigste Ausfuhrgut, das über [die] Häfen des Weißen Meeres zur Ausfuhr gelangt. Holz [kan]n aber die sehr zahlreichen Wasserläufe benutzen, um [an] die Hafenplätze zu gelangen. Damit wäre in einem [Sin]ne bereits von der Natur vorgesorgt. Aber Holz ist ja [auc]h nur e i n e Ausfuhrware. Rußland interessiert sich gegen-[wär]tig aber ganz besonders für die Ausnutzungsmöglichkeit [des] Seeweges über das Weiße Meer zum Atlantischen Ozean, [um] einen Güteraustausch mit den Staaten von West-Europa [und] von Amerika durchführen zu können, dabei aber der Ver-[mit]telung Deutschlands zu entgehen. Wird der Norden Ruß-[lan]ds von der Ausfuhr bevorzugt, dann ist dieser Verkehr [de]r Beeinflussung Deutschlands entzogen. Sollte es uns [abe]r nicht glücken, fremden Vermittlerdiensten zu entgehen, [so] werden solche aller Wahrscheinlichkeit nach von England [und] Schweden geleistet werden, mit denen Handelsbeziehun-[gen] bereits eingeleitet sind, sich auch schon befestigt haben. [Im] Interesse dieser beiden Staaten liegt es aber ganz beson-[der]s, die Häfen des nördlichen Rußlands für diesen Verkehr [aus]zunutzen. Die Verlegung des Schwerpunktes der vater-[länd]ischen Industrie in den Osten, in das Innere Rußlands*) [hab]en diese den nördlichen Häfen näher gebracht. Es kommt [hin]zu, daß die Entfernung für Getreide aus Sibirien und dem [östl]ichen Rußland oder für Holz aus den nördlichen Gouvernements nach Archangelsk bedeutend geringer ist, als zu den mehr südlich gelegenen Häfen. Auch darf nicht übersehen werden, daß nach Archangelsk Wasserwege führen, die sehr zum Nutzen der Abwickelung des Verkehrs ausgenutzt werden können. Es spricht also Vieles dafür, den Verkehr über die nordischen Hafen zu entwickeln.“

Es ist hier wörtlich wiedergegeben, was das amtliche Blatt sagt, dem in handelspolitischer Beziehung gewiß nicht die Berechtigung zu einem Urteil über die vorliegenden Verhältnisse abgesprochen werden wird. Man sieht hier zum nicht geringen Erstaunen, daß Rußland mit einem gewaltigen Ruck von Westen, von seinen wertvollen Häfen, die „mehr südlich gelegen sind“ als Archangelsk — also Petersburg, Reval, Riga, Windau, Libau — abrückt, und sich dem Osten und Norden des Reiches zuwendet. Nach Osten hat es seine Industrie verlegt und über den Norden will es seinen Handelsverkehr leiten. Das alles geschieht, um sich dem Einflusse des deutschen Handels zu entziehen, nicht, wie man annehmen sollte, um selbständig und frei in handelspolitischer Beziehung sich entwickeln, sondern um die Beziehungen zu England und Amerika ganz ungestört ausbilden zu können. Aus dieser Stellungnahme des amtlichen Rußlands Schlüsse zu ziehen, ist naheliegend genug, und voraussichtlich tut das ein jeder Leser in seiner Weise, wobei aber zweifellos e i n Schluß von jedem gezogen werden wird, daß Rußland es aufgibt, für seinen Handelsverkehr mit dem Besitze dieses Küstengebietes zu rechnen*). Daher das eifrige Bemühen, dem Norden das Wort zu reden und überzeugen zu wollen, daß auf dem Wege über Archangelsk und die Murman-Küste der Handel und die Industrie gut auf ihre Rechnung kommen werden. Allerdings nur unter der Voraussetzung, daß leistungsfähige Eisenbahnen zur Verfügung stehen. Es kann

---

*) Die Folgen der berüchtigten „Evacuierung“ der Industrie [aus] den baltischen Provinzen und Polen. D. Schriftleitung.

*) Dieser Schluß scheint uns doch zu weitgehend. Die Schriftl.

hier nicht übersehen werden, daß für die Bedienung des Verkehrs aus dem Osten die Bahn bis Kotlass schon vorhanden ist, und deren Weiterführung bis Archangelsk sicher sehr viel leichter herzustellen sein wird, als es ist, die Bahn an die Murman-Küste leistungsfähig zu machen. Übrigens sind für die Ausstattung des Nordens mit Eisenbahnen bereits soviel Pläne vorhanden, daß es schließlich nur noch darauf ankommen kann, einen oder einige dieser Pläne aus den Entwurfsmappen und den Archiven herauszunehmen und sie schleunigst z Ausführung zu bringen. Es ist das aber keineswegs d einzige Vorgang, aus dem der Schluß gestattet ist, daß Ru land sich vom Westen abzuwenden, dagegen seine wirtschaf liche Kräftigung im Osten zu suchen, die Absicht zu hab scheint. Das ist gewiß sehr richtig! Schade, daß die Ei sicht so spät gekommen ist, aber sie ist offenbar gekomme und das ist die Hauptsache! Dr. Mertens.

Tätigkeitsbericht der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Den statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1916 bis 31. März 1917 entnehmen wir, daß dieser 199 300 Posten (im Vorjahre 190 000 Posten) zur Verrechnung überwiesen worden sind. Hiervon entfallen auf die Markwährung 182 100, auf die Frankenwährung 7400 und auf die Kronenwährung 9800 Posten. Die Zahl der bearbeiteten Posten ist also gegen das Vorjahr um rund 9300 Posten oder um 4,90 % gestiegen, so daß annähernd die Zahl der in den Friedensjahren bearbeiteten Posten erreicht worden ist. Auch die Anzahl der aus den Vereinsabrechnungen gefertigten Rechnungsauszüge für die Verwaltungen ist wesentlich gestiegen. Es wurden zusammen 5029 Auszüge gegen 4607 im Vorjahre hergestellt, und zwar 2709 Auszüge in der Markwährung, 1232 Auszüge in der Frankenwährung und 1088 Auszüge in der Kronenwährung. Aus jeder halbmonatlichen Vereinsabrechnung sind hiernach durchschnittlich 210 Auszüge (im Vorjahre 192 Auszüge) für die beteiligten Verwaltungen gefertigt worden. Der Geldbetrag der angemeldeten Posten belief sich im Berichtsjahre in der Markwährung auf 1 Milliarde und 875 Millionen Mark (im Vorjahre auf 1 Milliarde 597 Millionen Mark), in der Frankenwährung auf 23 Millionen (im Vorjahre auf 33 Millionen) Franken und in der Krone währung auf 84 Millionen (im Vorjahre 59 Millionen) Kron Er weist gegen das Vorjahr auch in diesem Jahre eine erhe liche Steigerung in der Mark- und Kronenwährung auf, wä rend in der Frankenwährung ein Rückgang zu verzeichnen i Erstere betrug in Markwährung 278 Millionen Mark (also 17, Prozent) und in der Kronenwährung 25 Millionen Mark od 42,43 %. Der Rückgang in der Frankenwährung betrug 10 Mi lionen Franken oder 33⅓ %. Die angemeldeten 199 300 Post sind durch Ausgleichung auf 2352 Posten verringert worde Durch je eine Zahlung wurden also durchschnittlich 85 ang meldete Posten (im Vorjahre 83 Posten) ausgeglichen. B den Geldbeträgen ergibt sich, nach Umrechnung der auße deutschen Währung in die Markwährung, eine Gesamtsumm aller angemeldeten Beträge von rd. 1 970 000 000 Mark, d ein durch Ausgleichung verringerter Betrag von 364 Millione Mark gegenübersteht. Das Verhältnis dieser Beträge gestalte sich also wie 1 : 0,185 (das heißt, es wurden statt je 1000 nur je 185 ℳ bar gezahlt). Dieses Verhältnis in den Vo jahren war:

1915/16 . . . = 1 : 0,165 1913/14 . . . = 1 : 0,182
1914/15 . . . = 1 : 0,155 1912/13 . . . = 1 : 0,186

Bericht der Londoner Untergrundbahnen-Gesellschaft über das Jahr 1916.

Die Gesellschaft ist eine Finanzgesellschaft, eine sog. holding company, die an der Distriktbahn, den Röhrenbahnen, der Allgemeinen Omnibus-Gesellschaft und einem Fabrikunternehmen beteiligt ist, das hauptsächlich Omnibusse und Kraftwagen herstellt. Die Ergebnisse der Verkehrsgesellschaften waren, wie schon vor der Hauptversammlung in der Presse bekanntgegeben wurde, nicht unbefriedigend; nach Deckung der Betriebskosten und ersten Lasten, einschließlich der Vorzugsdividenden, ergab sich bei den Betriebsgesellschaften — abgesehen von dem Fabrikunternehmen — ein Mehrertrag von rd. 100 000 £ gegen das Vorjahr. Dieser Mehrbetrag kommt indessen nicht in voller Höhe den Aktionären zu Gute, sondern ist vorweg noch zu kürzen um die Erneuerungsrücklage und sonstige Rückstellungen, und vor allem um einen Rückstellungsbetrag für zurückgebliebene Unterhaltungsarbeiten. Die Kosten der Feuerungsmittel, der Arbeitskraft und aller Betriebsstoffe sind stark gestiegen; die Unterhaltung konnte aus Mangel an Bedarfsstoffen und Arbeitern nicht mit der gleichen Sorgfalt erfolgen, wie in den früheren Jahren; das muß in der Folge nachgeholt werden. Unter diesen Umständen wurden erhöhte Rücklagen unter Kürzung der Dividenden beschlossen, um die Unternehmungen für die kommenden Aufgaben möglichst zu stärken. Die Distriktbahn hat ihre Rücklage von 35 000 £ auf 45 000 £ und den Vortrag von 13 000 £ auf 20 000 £ erhöht. Die Londoner elektrische Bahngesellschaft — umfassend die Bakerloo, Hampstead und Piccadilly-Röhrenbahnen — hat die Rücklage von 20 000 £ auf 35 000 £, den Vortrag von 12 000 £ auf 24 000 £ erhöht. Die Zentrallondonbahn vergrößerte die Rücklage von 10 000 £ auf 20 000 £, verminderte allerdings den Vortrag von 15 000 £ auf 12 000 £. Die City und Südlondonbahn steigerte die Rücklage von 10 000 £ auf 20 000 £ bei gleichzeitiger Erhöhung des Vortrages von 9000 £ auf 17 000 £. Die Allgemeine Omnibusgesellschaft legte 198 000 £ zurück, wie im Vorjahr. Auf die gewöhnlichen Aktien der Gesellschaften gelangt der hiernach verbleibende Reinertrag zur Verteilung. Hauptaktionär ist nun die Finanzgesellschaft, die also den erhöhten Rückstellungen der Einzelgesellschaften entsprechend geringere Erträge hat, die weiterhin noch geschuldet werden durch die erhöhte Einkommensteuer — die Zinsen auf die sogenannten Einkunft-Schuldverschreibungen (income bonds) und die mit 4½ % zu verzinsenden Schuldverschreibungen werden frei von Einkommensteuer ausgezahlt — und ferner noch dadurch, daß die Zinsabschnitte in Amsterdam und Ne york zu einem bestimmten Umrechnungskurs eingelöst we den. Die Verluste durch höhere Einkommensteuer und a Umrechnungskurs belaufen sich gegen 1915 auf mehr a 56 000 £. Demzufolge wurde eine Herabsetzung der Jahre zinsen auf die Einkunft-Schuldverschreibungen von 6 a 5 % nötig.

In der am 9. März d. J. abgehaltenen Jahresversam lung der Aktionäre verbreitete sich der Vorsitzende, Lo George Hamilton, eingehender über die Geschäftslage. I einzelnen ist zu bemerken, daß sich die Gesamteinnahm der 5 Gesellschaften, die sich neuerdings über eine Verteilun der Überschüsse auf die gewöhnlichen Aktien nach feste Schlüssel geeinigt haben, auf rd. 6 038 000 £, d. i. um r 557 000 £ oder 10 % gehoben haben. Die den Einnahme gegenüberstehenden Verbindlichkeiten, einschließend die B triebskosten, Schuldenzinsen, Zinsen der garantierten, Rente und Vorzugsaktien (ausgenommen die zweitstelligen Aktie der Distriktbahn) sowie die Rückstellungen beliefen sich a rd. 5 531 000 £, entsprechend einer Zunahme von rd. 502 000 oder nahezu 10 %. Der Gesamtüberschuß der Betriebsgesel schaften stieg, wie schon erwähnt, um 100 000 £ gegen da Vorjahr. Am meisten fühlbar ist die schnelle Zunahme d Betriebskosten, die im laufenden Jahre noch weiter anwach sen. Daß die Unterhaltung der verschiedenen Unternehmu gen wegen Knappheit an Material und Arbeitskräften, wen auch für den gewöhnlichen Betrieb ausreichend, nicht a der Höhe war, wurde vom Vorsitzenden nochmals ausdrück lich bestätigt. Unter den jetzigen Verhältnissen könne wesentliche Entwicklungen und Erweiterungen der Unte nehmungen nicht vorgenommen werden. Zwar ist zu An fang April mit der Durchführung der Röhrenbahnzüge de Bakerloo auf die Watfordlinie der Nordwestbahn begonne und eine Erweiterung der Kraftwagenfabrik durchgefüh worden; verschiedene andere Erweiterungspläne müssen abe bis nach dem Kriege zurückgestellt werden. Der Vorsitzend beklagte weiterhin die steigenden Kosten der Bedarfsstoff der Kohlepreis hat sich gegen die Friedenszeit verdoppel und steigt weiter; der Mehrpreis beträgt jetzt schon nahez 1 £ für die Tonne. Beim Petroleum ist nicht nur die Zufuh schwierig geworden, sondern auch der Preis beträchtlich ge stiegen. Das Gleiche gilt von den Unterhaltungsstoffen, vo denen einige nicht mehr beschafft werden können. Der Be trieb ist durch Personalmangel erschwert; dazu kommen di

lichen Lohnsteigerungen. „Wir beginnen zusammen mit [d]en großen Verkehrsunternehmungen den Druck des Krieges [zu] fühlen", bemerkte der Vorsitzende.

[D]ie Verhältnisse drängen nach einer Erhöhung der Fahr[pr]eise. „Während wir immer Anhänger der im Interesse des [Pu]blikums niedrigsten angemessenen Fahrpreise sind, wer[de]n die Preissteigerungen der Bedarfsstoffe, die die Gesell[sch]aften kaufen müssen, sie wahrscheinlich zu einer Neu[rege]lung der Fahrpreise zwingen."

[W]as die bei Einlösung der Zinsabschnitte in Amsterdam [un]d Neuyork entstandenen Verluste betrifft, so ergibt sich [au]s den Ausführungen des Vorsitzenden, daß die Währung [inf]olge des Krieges ungünstiger geworden ist. Da die Zins[ab]schnitte in Amsterdam und Neuyork zu festem Wechsel[ku]rs ausbezahlt werden, so haben die britischen Besitzer der Wertpapiere aus dem Währungsunterschied vollen Vorteil gezogen, indem sie ihre Abschnitte zur Einlösung ins Ausland schickten. 1913 wurden in London für 300 000 £ Zinsscheine eingelöst, 1916 nur für 63 000 £, während die Einlösungen in Amsterdam und Neuyork zusammen von 131 000 auf 397 000 £ gestiegen sind.

Aus den an den Bericht des Vorsitzenden angeknüpften Besprechungen geht hervor, daß die Verwaltung beim Schatzamt dahin vorstellig geworden ist, der Einlösung der Zinsscheine im Auslande auf Grund des Reichsverteidigungsgesetzes Einhalt zu tun, doch ohne Erfolg. In vielen Fällen erhält nicht der Aktionär den Währungsnutzen, sondern die Bank oder der Makler, die die Einlösung besorgen und sich stillschweigend den Nutzen gutschreiben. Km.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einheitlichkeit der Betriebführung auf den preußischen [St]aatseisenbahnen.** Nach der vollen Augestaltung der im [pre]ußischen Eisenbahnministerium neu eingerichteten Eisen[bah]nbetriebsabteilung (Abt. VII) gehen vom 1. Juli d. J. ab [di]e Geschäfte der Generalbetriebsleitung Ost auf diese Ab[tei]lung über. Die Generalbetriebsleitung West bleibt unver[änd]ert in Wirksamkeit.

— **Sammlung für die U-Bootspende.** Der preußische Eisen[bah]nminister hat sich auf eine Eingabe des Geschäftsführen[de]n Ausschusses der U-Bootspende bereit erklärt, zur Förde[ru]ng der Sammlung für diese Spende den Sammlern und [Sa]mmlerinnen während der Opfertage vom 1. bis 3. Juni d. J. [da]s Betreten der Bahnhofsgebäude und Bahnsteige zu ge[sta]tten, soweit die Verkehrsverhältnisse dies erlauben.

— **Zeichnung auf die 6. Kriegsanleihe.** Nach einem Erlaß [de]s preußischen Eisenbahnministers vom 23. Mai an die Prä[sid]enten der Königlichen Eisenbahndirektionen und das Eisen[bah]nzentralamt hat dieser aus den ihm erstatteten Berichten [mi]t großer Freude ersehen, daß außer den von den Bedienste[ten] der Staatsbahnverwaltung unmittelbar gezeichneten Be[trä]gen von ihnen auf amtlich geförderte Weise der Betrag von [...]078 939 *M* auf die 6. Kriegsanleihe gezeichnet worden ist. [Di]eser große Erfolg entspreche vollauf den von ihm gehegten [Er]wartungen, und sei ein neuer Beweis für die Opferwillig[kei]t und das unerschütterliche Vertrauen, das auch die Be[die]nsteten der Staatsbahnverwaltung dem Siege der deut[sch]en Waffen entgegenbringen. Zum Schluß spricht der [He]rr Minister allen Zeichnern der 6. Kriegsanleihe, insbe[son]dere aber auch allen an der Werbetätigkeit Beteiligten [sei]ne besondere Anerkennung und seinen Dank aus und ordnet [an], den Erlaß in den Amtsblättern zu veröffentlichen.

— **Bäderverkehr.** Die Reisenden, die in diesem Jahre die [für] den Bäderverkehr freigegebenen Nord- und Ostseebäder [bes]uchen wollen, werden darauf aufmerksam gemacht, daß [für] die Badeorte sowie alle übrigen an der Nord- und Ost[see]küste gelegenen Orte ein Ausweiszwang besteht. Der Aus[wei]s, der von der Polizeibehörde des Wohn- oder dauernden [Au]fenthaltsorts stempelfrei erteilt wird, muß mit einer Per[son]albeschreibung, eigenhändiger Unterschrift, einer Photo[gra]phie des Inhabers aus neuester Zeit sowie mit einer amt[lich]en Bescheinigung darüber versehen sein, daß der [In]haber des Ausweises tatsächlich die durch die Pho[tog]raphie dargestellte Person ist und die Unterschrift [eig]enhändig vollzogen hat. Die Inhaber haben die [Au]sweise stets bei sich zu führen und auf Verlangen den zu[stä]ndigen Beamten oder Militärpersonen vorzuzeigen. Da[neb]en besteht für alle Badegäste und Besucher eine persön[lic]he An- und Abmeldepflicht bei den hierfür vorgesehenen [Die]nststellen. Das Nähere ergeben die von den stellvertreten[den] Generalkommandos herausgegebenen Bäderbestimmungen. [Au]skunft hierüber können die Badeverwaltungen erteilen.

— **Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten.** Der [dur]chgehende Personen- und Gepäckverkehr mit den Ostsee[bad]eorten auf Fahrkarten mit Gültigkeit für den Eisenbahn- [un]d Wasserweg kann auch im Sommer 1917 nur in beschränk[tem] Umfange aufrecht erhalten werden. Die Wasserwege [a)] von Stettin, Swinemünde und Greifswald nach Rügen (Göh[ren], Baabe, Sellin, Binz, Saßnitz), b) von Greifswald nach [Thi]essow, c) von Saßnitz nach Bornholm, d) von Stettin nach [Mis]droy Seebrücke und Laatziger Ablage, e) von Stralsund [nac]h Hiddensöe (Kloster und Neuendorf), f) von Travemünde und Lübeck nach Gränitz, Kellenhusen und Dahme sowie die Fuhrwerkstrecke von Sagard nach Lohme werden nicht bedient. Fahrkarten nach Bornholm, Lohme, Thiessow, Hiddensöe (Kloster oder Neuendorf), Gränitz, Kellenhusen und Dahme werden daher nicht ausgegeben, nach Rügen (Göhren usw.) und nach Misdroy nur unter ausdrücklicher Eröffnung an die Reisenden, daß die Wasserwege nicht benutzt werden können.

Nach den folgenden Ostseebadeorten wird der Verkehr für die Wasserwege aufrecht erhalten und zwar: 1. nach Swinemünde und Swinemünde Bad (Anschluß nach Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Zinnowitz usw.) vom 1. Mai bis 30. September täglich mit Dampfern der Swinemünder Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft und außerdem vom 1. Juli bis 26. August täglich mit Dampfer „Freia" der Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft J. F. Braeunlich, 2. nach Dievenow und Heidebrink voraussichtlich vom 1. Juli bis 20. August mit Dampfern der Stettin-Wollin-Cammin-Dievenower Dampfschiffsgesellschaft nach später noch bekanntzumachendem Fahrplan, 3. nach Breege und Hiddensöe (Landungstelle Vitte) vom 15. Juni bis 15. September mit Dampfer „Caprivi" des Schiffskapitäns G. Bentzien.

— **Schlafwagenverkehr.** In diesem Verkehr treten folgende wichtige Änderungen ein: Der Schlafwagen Cöln-Ostende wird ab 1. Juni zwischen Cöln und Kortrick, der Schlafwagen Cöln-St. Quentin zwischen Cöln und Busigny und der Schlafwagen Cöln-Mézières-Charleville zwischen Cöln und Laon befördert. Der Schlafwagen Stuttgart-Mézières-Charleville verkehrt nicht mehr. Die Schlafwagen Berlin-München über Probstzella im Zuge D 50 und Dresden-München verkehren wieder. Neu eingerichtet ist ein Schlafwagen Breslau-Berlin über Kohlfurt im Zuge 230, ab Breslau Hbf. 11^{56}.

Die Bestelltelegramme an Stationen des besetzten Gebietes auf dem westlichen Kriegsschauplatz sind nicht mehr als Privattelegramm, sondern als Eisenbahndiensttelegramm zu befördern. Die Gebühr für das Bestell- und Antworttelegramm beträgt 1,30 *M* (1,80 *M* ab 15. Juli d. J.).

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht stehen den Betriebseinnahmen von 1 177 566 *M* (i. V. 1 110 121 Mark) an Betriebsausgaben 956 435 *M* (908 069 *M*) gegenüber, so daß ein Überschuß von 221 131 *M* (202 052 *M*) verbleibt. Davon entfallen für Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds 47 174 *M* (36 614 *M*). Zuzüglich der staatsseitigen Zuschüsse von 52 684 *M* (52 702 *M*) ergibt sich ein Reingewinn von 226 641 *M* (221 140 *M*) zu folgender Verwendung: Anleihezinsen 82 566 *M* (84 828 *M*), Tilgung der Vorrechtsanleihen 56 700 *M* (54 400 *M*), Zahlung der Eisenbahnsteuer 541 *M* (523 *M*), Zahlung eines Gewinnanteils von 3 % an die Aktien Buchstabe A = 72 000 *M* (wie i. V.), Zahlung von Gewinnanteilen 3600 *M*, an den Reservefonds 4369 *M* (4095 *M*) und Vortrag 6866 *M* (1693 *M*).

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Wie der Geschäftsbericht für 1916 u. a. ausführt, ist dem Unternehmen die günstige Verkehrsentwicklung, die sich auf den deutschen Eisenbahnen nach Beendigung der Mobilmachung allgemein beobachten ließ, zugutegekommen. Die Jahreseinnahme 1916 war höher als in allen frühern Jahren. Der Personenverkehr hat sich im Vergleich mit dem Vorjahre erheblich gesteigert; diese günstige Fortentwicklung hat auch nach Schluß des Berichtsjahres angehalten. Der Güterverkehr, der im Jahre 1915 bereits eine außergewöhnliche Höhe erreicht hatte, ist lebhaft geblieben. Infolge verminderter Beförderung einiger Massengüter sind zwar die beförderten Mengen etwas zurückgegangen, die Einnahmen sind dagegen, zum Teil infolge Aufhebung eines besonders billigen Ausnahmetarifs, noch etwas höher gewesen als im Vorjahre. Noch stärker als die Einnahmen sind die Betriebsausgaben gestiegen. Zwar mußten

während des Krieges manche Ergänzungsbauten und Unterhaltungsarbeiten unterbleiben und auf spätere Jahre verschoben werden, im übrigen aber war ein rasches Anwachsen der Betriebsausgaben, der persönlichen ebenso wie der sachlichen, nicht zu vermeiden. Die Betriebsziffer hat sich demzufolge wiederum verschlechtert, und zwar auf 74,32 % (i. V. 72,36 % und 1914 77,51 %). Außer 587 066 (i. V. 543 788) Militärpersonen wurden 6 509 983 (5 908 136) Personen befördert und dafür 305 768 *M* (254 320 *M*) bzw. 3 861 575 *M* (3 528 323 *M*) vereinnahmt. An Gütern wurden 3 234 266 t (3 259 658 t) befördert mit einer Einnahme von 5 747 121 *M* (5 437 795 *M*). Die gesamten Betriebseinnahmen belaufen sich auf 12 986 679 *M* (12 177 688 *M*) und die -ausgaben auf 9 651 095 *M* (8 811 344 *M*). Es ergibt sich mithin ein Überschuß von 3 335 584 *M* (3 366 344 *M*), wozu noch 76 922 *M* (43 377 *M*) aus den Rücklagen und 113 702 *M* (108 328 *M*) Vortrag treten. Der somit verfügbare Überschuß von 3 526 208 *M* (3 518 049 *M*) soll wie folgt verteilt werden: Anleihezinsen 571 559 *M* (582 138 *M*), Anleihetilgung 312 691 *M* (302 113 *M*), Eisenbahnsteuer 137 678 *M* (137 992 *M*), Gewinnanteile des Ausschusses 57 105 *M* (wie i. V.), 7½ % Dividende gleich 2 325 000 *M* (wie i. V.) und Vortrag 122 175 *M* (113 702 *M*.).

— **Kriegshilfe der oldenburgischen Eisenbahner.** Aus dem ausführlichen Tätigkeitsbericht dieser segensreichen Organisation erwähnen wir folgendes: Ehrengaben an die Hinterbliebenen gefallener Eisenbahner, 100 *M* für die Ehefrau, 50 *M* für jedes hinterlassene Kind unter 15 Jahren, wurden 1915 in 44 Fällen und 1916 in 14 Fällen gezahlt. Zusammen wurden 11 350 *M* für diesen Zweck aufgewendet. Neben den Ehrengaben gewährt die Kriegshilfe in besonderen Fällen Unterstützungen. Davon wurden gezahlt an einmaligen in 101 und an laufenden in 22 Fällen. In einer Reihe von Fällen wurden den Familien kriegseinberufener Eisenbahner auch Beihilfen zu den Kosten der Konfirmation zugewendet. Zu Weihnachten 1915 und 1916 wurden den hinterbliebenen Familien gefallener Eisenbahner Geldzuwendungen gemacht, die für die Ehefrau 15 *M* und für jedes Kind 10 *M* betrugen. Im Oktober 1916 wurde allen Familien von einberufenen Eisenbahnern, soweit sie auf Kriegsfamilienunterstützung angewiesen waren, eine gleichmäßige Unterstützung von 4 *M* für jedes Familienmitglied gewährt. Allgemein wurden die Unterstützungen auch auf die Hinterbliebenen solcher Eisenbahner ausgedehnt, die während des Krieges infolge eines Betriebsunfalles ihr Leben einbüßten. Ferner steuerte die Kriegshilfe erhebliche Mittel bei zu den Kosten des Weihnachtsliebesgabenversandes. Beträchtliche Aufwendungen erfolgten ebenso für die übernommene Deckung der Arzt- und Apothekerkosten für die im Erholungsheim der oldenburgischen Eisenbahner in Damme verpflegten Verwundeten. Um Eisenbahnern die Beschaffung von Wintervorräten zu erleichtern, zahlte die Kriegshilfe vielfach Vorschüsse. Alles in allem eine äußerst vielseitige und segensreiche Tätigkeit, die manches harte Los gemildert und manche schwere Sorge erleichtert haben mag. Immerhin konnte mit einem günstigen Kassenbestande von 40 058 *M* in das Jahr 1917 eingetreten werden. Das ermutigt zu weiteren Aufgaben. Als solche sind u. a. in Aussicht genommen die Gewährung von Erziehungsbeihilfen an Kinder gefallener Eisenbahner und die Leistung von Zuschüssen an Kriegsteilnehmer aus Eisenbahnerkreisen zum Zwecke der Erleichterung des Kuraufenthalts im Eisenbahnerheim in Damme. Die Kriegshilfe wird gespeist aus den regelmäßigen monatlichen Sammlungen der Beamten und Arbeiter, die zur Hälfte der Kriegshilfe oldenburgischer Eisenbahner und zur anderen Hälfte den öffentlichen Kriegshilfeorganisationen der Stadt Oldenburg und ihrer Vororte zufließen. Insgesamt kamen so bis Ende 1916 zusammen 107 787 *M*, das ergibt bei Zugrundelegung des vorhandenen Personalbestandes auf den Kopf einen Beitrag von 21 *M*. An den Sammlungen beteiligten sich alle Kreise vom höchsten Beamten bis zum letzten Arbeiter. Auch die Großherzogliche Eisenbahndirektion überwies der Kriegshilfe Mittel, wie ebenso einige Private und industrielle Werke Beiträge spendeten. In erster Linie aber war es der oft bewährte Gemeinsinn der Eisenbahner selbst, der diese schönen Erfolge im Dienste warmer Nächstenliebe ermöglichte.

—**Erhöhung der sächsischen Eisenbahntarife.** Wie der „Berl. Akt." an maßgebender Stelle in Dresden erfährt, plant die sächsische Staatseisenbahnverwaltung eine Erhöhung ihrer Tarife. Preußen und Bayern haben entsprechende Absichten vor kurzem der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Alle deutschen Eisenbahnverwaltungen werden in dieser Frage gemeinsam vorgehen, wie denn auch das Maß der Erhöhung gleichartig sein wird. Einzelheiten sind noch nicht festgesetzt worden. Es dürfte auch noch einige Zeit vergehen, bis die Tariferhöhung Wirklichkeit wird, denn vorerst sind die Eisenbahnverwaltungen damit beschäftigt, die vom Bundesrat und Reichstag beschlossene neue Verkehrssteuer in die Tarife hineinzurechnen. Begründet wird die geplante Erhöhung d Personen- und Gütertarife mit der großen Preissteigerun der Kohle, des Öls und anderer Stoffe sowie mit den viel Millionen erfordernden Lohnerhöhungen und Teuerungsz lagen an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Eisenbahne

— **Die Eisenbahnbetriebskrankenkasse Stuttgart** hatte i Jahre 1916 trotz des Krieges, der die Krankenkassen Deutsc lands vor eine Reihe neuer Aufgaben gestellt und vielfa auch in neue Verhältnisse gebracht hat, ein immerhin gut z nennendes Rechnungsergebnis zu verzeichnen. Die eigentliche Einnahmen betrugen 831 507 *M* und die eigentlichen Ausgabe 688 210 *M*. Der Überschuß mit 143 297 *M* stand allerding um fast 50 000 *M* gegen das Vorjahr zurück, aber wenig wohl infolge der (durch die Frauen- und Jünglingsarbeit) g steigerten Versicherungsrisiken, als vielmehr infolge d vollen Wiedereinführung der vor dem Kriegsnotgesetz vo 4. August 1914 bestandenen höheren Kassenleistungen. Unt den Einnahmen sind hauptsächlich zu nennen: Die Beiträ (der Arbeitnehmer und Arbeitgeber) mit 740 857 *M* (fast 25 0 Mark mehr als im Vorjahr) und die Kapitalzinsen mit 40 1 Mark (+ 10 000 *M* gegen 1915); die übrigen Einnahmepost betreffen namentlich Erstattungen und Ersätze von ander Versicherungsträgern, Geldstrafen u. a. m. Entsprechend d Zunahme der Einnahmen waren aber auch die Ausgabe bei den einzelnen Kapiteln gestiegen. Auf ärztliche und zah ärztliche Behandlung einschl. Geburtshilfe entfielen 152 9 Mark (+ 11 170 gegen 1915), auf Arznei und Heilmittel 66 8 (+ 4191 *M*), auf Krankenhaus-, Wöchnerinnenheim- und Hau Pflege 52 827 *M* (+ 18 670 *M*), auf Kranken- und Hausge 349 330 (+ 42 350), auf Wochen- und Stillgeld usw. 357 (—13 850) und auf Sterbegeld 25 047 *M* (— 550 *M*) u. a. Die Rücklage, die gesetzlich jetzt 667 070 *M* betrag sollte, weist fast das Doppelte nämlich: 1 095 834 *M* au 300 000 *M* des Vermögens sind in Reichs-Kriegsanleihen a gelegt.

Der Mitgliederstand bezifferte sich am 31. Dezember 19 auf 14 645 Personen und am Ende 1915 auf 13 746; es ist al hier eine Steigerung von 900 Personen eingetreten. Unter d Mitgliedern sind 1309 weibliche (im Vorjahr 859) und 19 freiwillige (im Vorjahr 1098); von letzteren stehen die meist entweder im Kriegsdienst oder bei Betriebs-, Bau- us Kolonnen im Feindesland. Erkrankungsfälle von Kassenmi gliedern mit Arbeitsunfähigkeit lagen vor: 6818 (Vorja 5818); darauf entfielen insgesamt 147 839 Krankheitsta (Vorjahr 133 173); Betriebsunfälle wurden dabei mitgezäh 1113 (Vorjahr 1525). Gestorben sind 136 Mitglied (Vorjahr 154) und 366 Familienangehörige (Vorja 427). Wochenhilfe wurde in 1142 Fällen in Anspruch geno men, dabei kam in 80 Fällen ein Ersatz durchs Reich („Krieg wochenhilfe") in Frage (im Vorjahr 1522 Geburten, dav 180 Reichswochenhilfefälle). Die Höhe der Krankenziffer den einzelnen Wochen und Monaten bei den verschiedentlich Dienststellen ist je nach den Witterungseinflüssen und d Verkehrsverhältnissen Schwankungen unterworfen gewese im Durchschnitt betrug sie 2,75 % für 100 Mitglieder (Vorja 2,58) und im Verhältnis zum durchschnittlichen Gesamtm gliederstand zeigte sich im Jahr 1916 ein Krankenstand v 45,46 % (im Vorjahr 40,00 %). Die Belastung der Kasse dur Kriegsteilnehmer war nicht erheblich, wie folgende Zahl zeigen: für 206 gemeldete Kriegsverwundungen mit Arbei unfähigkeit und einer Gesamtdauer von 11 935 Tagen wa rund 18 000 *M* Krankengeld zu zahlen und in 29 Todesfäll 2448 *M* Sterbegeld.

— **Jahreshauptversammlung des Vereins der Beamten d Sächsischen Staatsbahnen.** Seit dem im Juni 1914 ab haltenen Vertretertage hatte der Hauptvorstand mit Rü sicht auf die durch den Krieg dienstlich überbürdeten M glieder darauf verzichtet, die satzungsmäßigen Jahresha versammlungen einzuberufen. Die inzwischen immer dring der gewordenen Zeitfragen ließen jedoch eine längere Pa nicht mehr rätlich erscheinen, und so hatte die Verein leitung die Mitgliedervertreter für den 13. Mai nach Dresd entboten. Der Hauptvorstandsvorsitzende eröffnete die V sammlung mit herzlichem Willkommengruß. Sonderlich dank der Redner den erschienenen Vertretern der Generaldirekt der Sächsischen Staatseisenbahnen, den Herren Präsident phil. Ulbricht, Vizepräsident Dr. Mettig und Finanz v. Kirchbach, die durch ihr Erscheinen ihre freundliche T nahme an den Vereinsbestrebungen bekundeten. Nach d Verlesen mehrerer Dankschreiben für zu dieser Kriegstag an Ehrenmitglieder und Förderer ergangene Einladung lenkte der Vorsitzende den Blick auf die bewunderns Tapferkeit des deutschen Heeres. Sie stellte er als h leuchtendes Vorbild hin für die Pflichterfüllung der Dahei gebliebenen. In einem begeistert aufgenommenem Hoch a den Landesherrn klang die zu unvermindertem Aushalten u

ortragen aufmunternde Begrüßung aus. — Vor Eintritt in die Tagesordnung wandte sich Präsident Dr. Ulbricht mit bedeutsamen Worten an die Vertreter der sächsischen Eisenbahnbeamtenschaft. Er gab zunächst seiner Freude Ausdruck über den tüchtigen, tapferen, aber auch hilfsbereiten Geist, der sich im Verein als Triebkraft erweise und ermahnte, auch fernerhin nicht nachzulassen an der jetzt doppelt nötigen Stärkung innerer Werte, der Ausgleichung und Versöhnung von Gegensätzen und an tatkräftiger Nächstenliebe. Es gälte jetzt mehr denn je ein stilles Heldentum zu beweisen, kleinliche Regungen niederzukämpfen, das Gemüt zu pflegen, den Kopf klar und das Herz warm zu erhalten. Auch die Eisenbahner haben gleich unseren Helden an der Front ihre äußerste Kraft eingesetzt, damit es durch den Endsieg zum goldenen Frieden gehe. Darum unverdrossen voran in hingebender Berufstreue und wahrer Vaterlandsliebe! — Diese von Herzen kommenden Worte fanden ihren Weg auch wieder zu den Herzen. Das bewies die freudige Zustimmung der zahlreichen Versammlung. — Der Obmann der Ortsgruppe Dresden entbot den in der Landeshauptstadt weilenden sächsischen Eisenbahnbeamten ebenfalls ein herzliches Willkommen. Es folgten nunmehr die Erläuterungen zu den Jahres- und Kassenberichten für die Jahre 1915/16, die antragsgemäße Richtigsprechung, die Wahl der Rechnungsprüfer und die Besprechung und Genehmigung des Haushaltsplanes für 1917. Die vom Hauptvorstande vorgeschlagene Zusammenlegung der innerhalb des Vereins bestehenden, bisher getrennt geführten Allgemeinen Unterstützungskasse und der Witwen- und Waisenunterstützungskasse zu einer erweiterten Wohlfahrtseinrichtung unter dem Namen „Alters- und Hinterbliebenen-Fürsorge des Vereins der Beamten der Kgl. S. St. E. B.“ wurde vertagt und der Satzungsentwurf nochmals dem Wohlfahrtsausschusse zur Berücksichtigung einzelner geltend gemachter Bedenken überwiesen. Eine ausgedehnte und lebhafte Aussprache entfesselten mehrere Anträge wirtschaftlicher Natur, die Folgen der immer noch steigenden Teuerung und der Lebensmittelknappheit sind. Auch Wünsche wegen Lebensmittelzuweisung und Verteilung an die mittleren Eisenbahnbeamten kamen bei dieser Besprechung wiederholt zur Geltung. Da die Mitgliederversammlung von der Notwendigkei des wirtschaftlichen Zusammenschlusses des gesamten sächsischen Eisenbahnpersonals, wie überhaupt der sächsischen Staatsbeamten und -bediensteten überzeugt ist, wurde der Hauptvorstand mit der Einleitung erforderlicher Schritte beauftragt. — Nach den Berichten der einzelnen Ausschüsse (Wohlfahrts-, Standes- und Rechts-, Preß- und Wirtschaftsausschuß) wurden die satzungsmäßigen Wahlen durch Zuruf vollzogen. In vorgerückter Nachmittagsstunde schloß der Vorsitzende die Kriegstagung mit dem allseitig geteilten Wunsche, daß dem teuren deutschen Vaterlande bald die Sonne eines erfolgreichen Friedens leuchten möge und im Friedenssonnenglanze dann auch dem sächsischen Eisenbahnbeamtenvereine ein weiteres Blühen und Reifen beschieden sei.

— **Allgemeine Verkehrskonferenz.** Am 2. und 3. Juni findet in Cassel eine Versammlung aller am Reise- und Verkehrswesen beteiligten Kreise statt und zwar auf Einladung des „Internationalen Verbandes der Reisebüros“ Sitz Berlin SW. 68, Charlottenstr. 77). Auf der Tagung wird Dr. Scheffer-Berlin über den „künftigen Reise- und Bäderverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Einkreisungspläne unserer Feinde“ berichten. Der bekannte Orient- und Weltreisen-Veranstalter Direktor Kaestner-Wiesbaden spricht als Vorstandsmitglied des „Internationalen Verbandes der Reisebüros“ über das Thema „Die Zukunft des deutschen Reise- und Verkehrs-Gewerbes“. Redner wird über die Ausgestaltung der Reiseauskünfte, Ausübung neuer Werbearbeit für Kurorte, Gast- und Erholungsstätten, Verkehrsunternehmungen usw. berichten und praktische Vorschläge für die künftige Gestaltung des internationalen Verkehrs bieten. Verbandsdirektor Kelterborn-Göttingen wird sich in einem Vortrage „Was uns not tut“ mit neuen Wegen und Zielen beschäftigen, die alle am Bäder- und Reiseverkehr beteiligten Gewerbe und Unternehmungen betrifft, wobei er neue Richtlinien für die Steigerung des mitteleuropäischen Verkehrs nach dem Kriege geben wird. Es dürfte deshalb anzunehmen sein, daß die Versammlung von allen auf dem Reise- und Verkehrsgebiete bestehenden Organisationen durch Entsendung von Vertretern besucht und wichtige Beschlüsse in der Richtung einer machtvollen Förderung des deutschen Verkehrswesens, einsetzend bei Eintritt des Friedens, gefaßt werden.

—**Die Ergänzungsbauten am Rhein-Herne-Kanal.** Unmittelbar vor seiner Vertagung hat der preußische Landtag als Nachtrag zum Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 den Entwurf eines Gesetzes verabschiedet, das die Staatsregierung ermächtigt, zur Herstellung einer zweiten Mündung des Rhein-Herne-Kanals nach dem Rhein den Betrag von 13.2 Millionen Mark zu verwenden. Von den sieben Gefällstufen des Mitte Juli 1914 dem Betrieb übergebenen Kanals liegen, wie das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ berichtet, die sechs östlichen auf unmittelbar durch den Bergbau und daher durch Bodensenkungen bedrohtem Gelände; bei ihnen wurden deshalb von vornherein je zwei Schleppzugschleusen (je 165 m lang und 10 m breit) ausgeführt. Für die westliche Endschleuse, die den Abstieg zum Ruhrorter Hafen vermittelt, bestand diese Gefahr vorerst nicht; hier beschied man sich bis zum Eintritt eines Verkehrsbedürfnisses zunächst mit einer Schleppzugschleuse. Trotz der Hemmungen des Krieges ist aber der Verkehr auf dem Kanal jetzt schon in so unerwartetem Maße gestiegen (durch die westliche Endschleuse gingen in sieben Monaten des Jahres 1914 rund 600 000, im Jahre 1915 rund 3 200 000 und im Jahre 1916 rund 5 000 000 t Güter), daß die unabweisbare Notwendigkeit einer zweiten Schleuse in näherer Zeit zu erwarten ist; es mußten daher bei Annahme einer etwa 5 jährigen Bauzeit jetzt schon die Mittel bereitgestellt werden, um alsbald nach Eintritt ruhiger Zeit mit dem Bau beginnen zu können. Die Rücksicht auf den Verkehr im Ruhrorter Hafen verbot es, die neue Ausfahrt des Kanals wiederum nach dem Hafen zu richten; es ist daher eine völlig neue, zur Ruhr gerichtete und diese auf 4 km bis zum Rhein benutzende Mündung vorgesehen, die zugleich den Vorteil gewährt, die unterste Ruhrstrecke durch Erweiterung und Vertiefung als Ergänzung der Ruhrorter Rheinreede für den Kanalverkehr ausbilden zu können. Die neue Schleuse liegt in besonderem Seitenkanal neben dem vorhandenen Ruhrwehr. Da hier das Hochwasserbett der Ruhr beiderseits durch nicht zu verschiebende Deiche begrenzt wird und nur den Einbau einer hochwasserfreien Schleuse, nicht aber den einer später etwa notwendigen dritten Schleuse daneben gestattet, so erhält das neue Bauwerk eine entsprechend größere Nutzlänge, nämlich 350 m; es trägt daher der größeren Entwicklung des Kanalverkehrs in weitgehendem Maße Rechnung. An die hier auszubauende Ruhrstrecke schließt sich stromaufwärts die von der Stadt Mülheim begonnene Kanalisierung der Ruhr an mit einer Schiffahrtsschleuse von 13 m Weite; dieses größere Breitenmaß soll auch die zweite Mündungsschleuse erhalten; die Stadt Mülheim und andere Nächstbeteiligte tragen die hierdurch erwachsenden Mehrkosten.

— **Dr.-Ing. Carl Müller,** Wirklicher Geheimer Oberbaurat und vortragender Rat in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, vollendete am 27. Mai d. J. sein 70. Lebensjahr in bewundernswerter körperlicher Rüstigkeit und geistiger Frische. Wir geben nachstehend einen kurzen Abriß seiner Laufbahn.

Nach vielseitiger anderweitiger Betätigung im Lokomotiv-, Betriebs- und Werkstattsdienst im Bereich der Königlichen Ostbahn und bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wurde er am 11. März 1895 als Geheimer Baurat und vortragender Rat in des Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, am 13. April 1898 zum Geheimen Oberbaurat und am 21. April 1908 zum Wirklichen Geheimen Oberbaurat mit dem Range eines Rates I. Klasse ernannt. In seiner nun schon 22jährigen Tätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten war er berufen, an leitender Stelle zu wirken an dem gewaltigen Fortschritt, den das Maschinenwesen der Königlich preußischen Eisenbahnverwaltung in dieser Zeit zu verzeichnen hat. Die mustergültige und ausgiebige Ausstattung der preußischen Eisenbahnen mit leistungsfähigen Lokomotiven, die auch die außerordentliche Belastungsprobe im gegenwärtigen Kriege bisher glänzend überstanden hat, ist im wesentlichen das Werk des Dr.-Ing. Müller. In Anerkennung seiner Verdienste sind ihm zahlreiche hohe Ordensauszeichnungen und von der Königlich technischen Hochschule Berlin die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

Durch sein liebenswürdiges und stets hilfsbereites Wesen hat er sich die herzlichste Zuneigung aller deren gesichert, die dienstlich oder außerdienstlich mit ihm in Berührung gekommen sind. Sein außerordentlich scharfes Gedächtnis befähigte ihn, sich ständig über alle Ereignisse in seinem großen Bekanntenkreis auf dem Laufenden zu erhalten. Aus diesem Kreise sind ihm zum 70. Geburtstage überaus zahlreiche Glückwünsche, Adressen und andere Zeichen aufrichtiger Verehrung zuteil geworden.

Der preußische Eisenbahnminister sandte ihm den folgenden Glückwunsch: „Bei Vollendung Ihres 70. Lebensjahres spreche ich Ihnen unter dem Ausdruck meines Dankes für die der Staatseisenbahnverwaltung in langen Jahren geleisteten hervorragenden Dienste aufrichtigste Glückwünsche aus. Ich hoffe von Herzen, auf Ihre bewährte und erfolgreiche Mitarbeit noch lange rechnen zu dürfen.

Staatsminister v. Breitenbach.“

Möchte es Herrn Geheimrat Müller noch recht lange vergönnt sein, in bisheriger Rüstigkeit seines hohen Amtes zu walten. Hf.

— **Zum siebzigsten Geburtstag des Wirklichen Geheimen Oberbaurats Hoeft,** Präsidenten der Eisenbahndirektion in Elberfeld, haben, wie das „Zentralblatt der Bauverw." meldet, die Stadtverordneten Elberfelds in dem Gefühl herzlicher Dankbarkeit, die die Bürgerschaft für ihren Ehrenbürger empfindet, beschlossen „die Büste des Herrn Präsidenten Hoeft durch einen hervorragenden Künstler herstellen zu lassen und an einem noch zu bestimmenden Orte zur Aufstellung zu bringen, sobald der wiederhergestellte Frieden die würdige Lösung dieser künstlerischen Aufgabe gestatten wird." Der Beschluß, der eine besonders hohe Ehrung darstellt, da er einen noch im Dienst stehenden Staatsbeamten auszeichnet, ist zugleich mit den Glückwünschen der Stadtverwaltung und der Stadtverordnetenversammlung am 10. Mai dem Präsidenten Hoeft durch eine Abordnung mitgeteilt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wurde verliehen: den Oberbauräten Oehme bei der Generaldirektion, Falian in Leipzig und Wolf in Dresden-A. der Titel und Rang als Geheimer Baurat; den Finanz- und Bauräten Cunradi in Chemnitz, Degener in Engelsdorf und Herrmann in Schwarzenberg der Titel und Rang als Oberbaurat; dem Vertrauensarzt bei der Generaldirektion Medizinalrat Dr. med. Gilbert der Titel und Rang als Obermedizinalrat; den Bauräten Büchner in Rochlitz, Götze in Zittau, Heim in Chemnitz, Müller in Ölsnitz (Vogtl.), Rietschier in Leipzig, Schneider in Zwickau und Schulz in Dresden der Titel und Rang als Finanz- und Baurat; den Finanzamtmännern Dr. jur. Kittel und Dr. jur. Vogel bei der Generaldirektion der Titel und Rang als Finanzrat.

Österreich.

— **Vorsorge der Staatsbahnverwaltung für den Wiener Milchverkehr im Sommer 1917.** Die günstigen Erfahrungen, die in den Vorjahren mit der Verwendung von Spezialwagen mit Eiskühlung im Wiener Milchverkehre gemacht wurden, haben die Staatsbahnverwaltung veranlaßt, auch in diesem Sommer für die Zufuhr von Milch nach Wien eine dem Bedarf entsprechende Anzahl von Kühlwagen bereitzustellen und die kostenlose Füllung dieser Wagen mit Eis zu übernehmen. Zur Sicherung der klaglosen Eisbeistellung wurde bereits im Jahre 1916 auf dem Wiener Nordbahnhof eine besondere Anlage errichtet, die es der Staatsbahnverwaltung ermöglicht, die in Verwendung genommenen Kühlwagen regelmäßig mit den erforderlichen Eismengen zu versehen. Der Kostenaufwand, den die Staatsbahnen für die Eisbeistellung auf sich nehmen, wird im laufenden Jahre rund 140 000 K. betragen. Mit der Beförderung der Milch in Kühlwagen wurde bereits Anfang Mai begonnen. Die Verwendung von Wagen mit Eiskühlung bietet Gewähr dafür, daß auch die von entfernt gelegenen Stationen zugeführten Milchmengen während der Sommermonate in unverdorbenem Zustand in Wien einlangen, wobei allerdings vorausgesetzt wird, daß die Absender die Milch nur in guter Beschaffenheit und entsprechend vorgekühlt zur Beförderung aufliefern.

— **Die Koksversorgung Österreichs.** Österreich ist hinsichtlich der Versorgung mit Hüttenkoks bekanntlich zum Teil auf die deutsche Einfuhr angewiesen. In der Kriegszeit ist die österreichische Kokserzeugung erheblich gestiegen, doch wurde im Jahre 1916 mit einer Menge von 25,8 Millionen Meterzentner die Erzeugung des letzten Friedensjahres nur um rund 200 000 Zentner überschritten, während anderseits der Verbrauch der Eisenindustrie erheblich zugenommen hat. Da die Gesamteinfuhr an Hüttenkoks aus Deutschland überdies im Vorjahre kaum die Höhe des Jahre 1913 erreicht hat, ist es erklärlich, daß trotz des Ausfalles der in gewöhnlichen Zeiten nach Rußland gelieferten Koksmengen zeitweise Knappheit auftritt, zumal ja auch der Versand nach Ungarn aufrecht geblieben ist. Die inländische Kokserzeugung, die zum weitaus überwiegenden Teile auf das Ostrau-Karwiner Revier entfällt, zeigt auch im laufenden Jahre eine neuerliche Steigerung, und die bei den meisten Koksanstalten in Durchführung begriffenen weiteren Zubauten von Öfen lassen erhoffen, daß die Kokserzeugung auch in der Folgezeit noch erhöht werden kann. Was die Einfuhr an Hüttenkoks aus Oberschlesien anbelangt, so ist es nicht sicher, ob die gewöhnlichen Mengen immer von Monat zu Monat nach Österreich verladen werden können. Im Jahre 1916 haben die Koksbezüge aus Oberschlesien, die 1913 rund 1,4 Millionen Meterzentner nach Österreich und etwa 150 000 Meterzentner nach Wien, ferner rund 624 000 Meterzentner nach Ungarn, zusammen also etwa 2 Millionen Meterzentner betragen hatten, für Österreich die gewöhnliche Menge voll erreicht; die Lieferungen für Wien waren sogar dreimal so groß, und die Ausfuhr nach Ungarn erreichte mehr als das Doppelte der Menge von 1913. In den beiden ersten Kriegsjahren war die oberschlesische Koksausfuhr nach Österreich um ungefähr 50 % gegen 1913 zurückgeblieben, nach Wien sind jedoch erhöhte Mengen gegangen. Der Versand nach Ungarn hat sich nur im ersten Kriegsjahr etwas vermindert und überschritt bereits 1915 die Ziffer von 1913 beträchtlich.

Übrige europäische Länder.

— **Ausfuhrverbot für Eisenbahnrollmaterial aus Dänemark.** Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Regierung ein sofort in Kraft tretendes Ausfuhrverbot für rollendes Eisenbahnmaterial erlassen. Das Verbot wird nicht angewandt auf Wagen der dänischen Staatsbahn und Privatbahnen, die übereinstimmend mit den Bestimmungen über Wagenauswechslung im zwischenstaatlichen Verkehr von der betreffenden Eisenbahnverwaltung über die Landesgrenze geführt werden.

— **Die Pariser Untergrundbahn im Jahre 1915.** Die Geschäftslage der Pariser Métropolitain-Untergrundbahn im Kriegsjahr 1915 wird deutlich dadurch gekennzeichnet, daß die Einnahmen für 1915 ungefähr ebenso hoch waren wie 1914. Der Verkehr muß also 1915 den Friedensverhältnissen viel näher gekommen sein, als im Jahre 1914; denn bei 1914 sprachen 7 Friedens- und nur 5 Kriegsmonate mit, während 1915 alle 12 Monate unter dem Einfluß des Krieges standen. Das erste volle Kriegsjahr 1915 schloß mit einer Reineinnahme von 11 000 000 Fr. oder 142 000 Fr. auf 1 km ab. Ganz abgesehen von dem Einfluß des Krieges ist die kilometrische Einnahme in den letzten Jahren beim Métro stetig gefallen, was auf die Verlängerung des Netzes und die Einführung des Umsteigeverkehrs zurückzuführen ist; sie betrug 1908: 212 000 Fr., 1911: 193 000 Fr. und 1913: 188 000 Fr. Sehr ungünstig beeinflußt wurde das Ergebnis des Jahres 1915 durch die Kohlenteuerung, die die Ausgaben für die Beschaffung dieses wichtigen Betriebsstoffes um 3 500 000 Fr. erhöhte. Hohe Ausgaben entstanden auch durch Zahlungen an die Stadt Paris, teils als Vergütung für ausgeführte Arbeiten, teils als Gegenleistung für Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung. Nach Abzug der zur Schuldentilgung nötigen Beträge sowie der nötigen Rücklagen blieb für die Aktieninhaber nur der Betrag von 3 900 000 Fr. als Dividende übrig. Die Zahl der Fahrkarten 1. Klasse machte 10,2 % der Gesamtzahl aus; sie brachten 14,9 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr, die Fahrkarten 2. Klasse machten 68,3 % der Gesamtzahl aus und brachten 59,5 % dieser Einnahme ein. Auf Rückfahrkarten entfielen 21,5 % der Gesamtzahl und 25 % der Einnahmen. Die letzten beiden Zahlen bleiben sehr erheblich hinter denen des Jahres 1913 zurück, woraus hervorgeht, daß der Arbeiterverkehr im Kriege weit geringer gewesen ist als vorher. Insgesamt wurden 1915: 281 500 000 Fahrkarten (1913: 312 000 000) verkauft. Es wurden 54 290 000 Wagenkilometer (1913: 73 203 000) gefahren. Der Tagesdurchschnitt betrug 133 000 Wagenkilometer im Januar 1915 gegenüber 214 000 im Januar 1914. Im August 1914 war diese Zahl auf 69 000 zurückgegangen, im August 1915 wieder auf 149 000 gestiegen. 1915 waren weniger Wagen im Betrieb als vorher, und die durchschnittliche Besetzung der Wagen hat sich infolgedessen gehoben. Der Wagenpark umfaßte 703 Triebwagen und 605 Anhänger. Die meisten Wagen sind mit einer selbsttätigen Vorrichtung zum Schließen der Türen ausgestattet worden, wodurch der Mangel an Personal ausgeglichen werden soll.

Besonders bemerklich gemacht hat sich der Krieg beim Neubau von Untergrundstrecken. Die neue Verbindung von der Oper nach dem Palais Royal, die zwar kurz, aber sehr verkehrsreich ist, ist erst 1916 eröffnet worden. Mit ihr ist das erste Netz vollendet und auf eine Länge von 79 km gebracht worden. Ein weiteres Netz von 40 km Länge ist im Bau, der aber nur sehr langsam vorwärts schreitet.

Auf der Nord-Süd-Bahn ist zwar 1915 der Verkehr verstärkt worden, er vermochte aber nicht, eine Verzinsung des Anlagekapitals einzubringen.

— **Neue Maßnahmen zur Linderung der französischen Kohlennot.** Genfer Zeitungen melden, daß man in Frankreich angesichts der zunehmenden Kohlennot beschlossen hat, die Wälder im Departement Hochsavoyen für Heizzwecke in großem Umfange auszubeuten. Die Arbeit soll von Kriegsgefangenen besorgt werden. Das Kriegsministerium hat den Präfekturbehörden bereits 3000 zur Verfügung gestellt.

: wahrscheinlich, daß die andern Departements ähnliche
aßnahmen treffen.
F. R.

— **Änderungen im Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn** **ıd der Schweiz.** Die im Jahre 1909, also noch vor der Ver-
ıatlichung der schweizerischen Hauptbahnen, herausgege-
ne österreichisch-ungarisch-schweizerische Güterklassifika-
ın nebst Tarifvorschriften ist am 31. Mai außer Kraft gesetzt
ɔrden. An ihre Stelle ist eine dem derzeitigen Stand der
ırife in beiden Ländern angepaßte Neuausgabe getreten, die
genüber der bisherigen zahlreiche Änderungen aufweist.
re volle Bedeutung wird die neue Klassifikation allerdings
st erlangen, wenn die Währungsverhältnisse wieder normal
. worden sind.
F. R.

— **Zur Elektrisierung der Schweizer Bahnen.** Auf Ver-
:lassung des Technischen Vereins in Biel hielt daselbst In-
:nieur C. Burlet aus Luzern, Chef des Traktionsbureau
:r Schweizerischen Bundesbahnen, einen im jetzigen Moment
:s allgemeinen Kohlenmangels sehr gegebenen Vortrag über
:e technischen Ergebnisse des elektrischen Betriebes der
rner Alpenbahn (Lötschbergbahn). Der Redner ist wie
lin anderer berufen, sich über diesen Stoff auszulassen, war
: doch an der Lötschbergbahn jahrelang bei deren Elektri-
:rung praktisch tätig. Er schilderte zuerst die Anlagen
:r Stromerzeugung, die Zentralen Spiez und Bunderbach
: Bernischen Kraftwerke, und kam dann auf die Stromzu-
:tung zu sprechen sowie auf die Schaltstationen und die
:utzeinrichtungen. Die Besprechung der Fahrleitung hin-
:htlich ihrer Erstellung und besonders auch der im Betriebe
:nachten Erfahrungen bot Anlaß zu technisch sehr inter-
:anten Erörterungen über die vielen Störungen im Anfange
: Betriebes und zur Schilderung der durch die Erfahrung
:h und nach gewonnenen Möglichkeit der Hebung. So wurde
: eine eigenartige Erscheinung die Nebelbildung im Lötsch-
:gtunnel erwähnt, von deren Bedeutung für die elektrische
:gförderung man einen Begriff bekam, wenn man hörte,
: oft an einem Tage dadurch 20 bis 30 Kurzschlüsse ver-
:acht wurden. Einen interessanten Teil des Vortrages bil-
:en auch die Ausführungen über die Lokomotiven, und er-
:ulich war es zu hören, daß die Maschinenfabrik Oerlikon
: ihrer Lokomotive den Sieg davongetragen hat, ja, daß
: für die Lokomotive eine geradezu geniale Lösung des
:altungsproblems gelungen ist. Die Mitteilungen über die
:riebserfahrungen zeigten, wie gut es war, das Lokomotiv-
:sonal vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb her-
:rzunehmen. Mit erstaunlichem Eifer machte sich dieses
:sonal daran, sich durch eigne Studien in die neuen Ver-
:tnisse des elektrischen Betriebes einzuarbeiten. Das
:che zeigte sich auch beim Stations- und Betriebspersonal.
: die Hebung von Störungen mußte ein eigener Leitungs-
:ıst eingerichtet werden.
:er Redner schloß seinen Vortrag mit dem Hinweis, daß
: der Berner Alpenbahn der technische Erfolg ein derartiger
: daß er zur Elektrisierung aller Bundesbahnlinien gerade-
:auffordere. Es sollte mit der Verwirklichung nicht länger
:artet werden, da ja die beim Lötschberg gemachten Er-
:rungen als wertvolle Grundlage benutzt werden können.
:let gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Zukunft der
:wirklichung günstig sein möge. Was die Elektrisierung
: Bundesbahnen anbelangt, so hätten nach dem aufgestell-
: Programm Probefahrten auf der Strecke Erstfeld-Bellin-
:a im November 1919 beginnen sollen. Der Krieg hat
: mit Rücksicht auf die Materialbeschaffung sehr ungün-
: gewirkt, so daß von 1920 an vorläufig der gemischte
:trische und Dampfbetrieb durchgeführt werden muß. Da-
:genügt das Ritomwerk vollständig, und es bringt dies den
:teil, daß für das Amstegwerk mehr Bauzeit gewonnen
:d, was mit Rücksicht auf die besonders schwierigen Ver-
:nisse sehr gut ist.

: **Festsetzung von Ladefristen in England.** Eine Ver-
:nung des Handelsministeriums (Bord of Trade), die am
: pril d. J. in Kraft getreten ist, bezweckt die Bekämpfung
: Wagenmangels durch Beschleunigung des Umlaufs, in-
: sie gewisse Fristen festsetzt, nach deren Ablauf das
:ückhalten eines Güterwagens als ein Vergehen gegen die
: Verteidigung des Landes erlassenen Gesetze gelten soll.
:e Fristen betragen allgemein einen Tag zum Beladen
: 2 Tage zum Entladen eines Güterwagens; für das Über-
:n von Bahn zu Schiff in Häfen ist eine Frist von 3 Tagen
:lassen, die für Schottland auf 4 Tage verlängert ist.
:h die Beladefrist ist in Schottland, soweit es sich um
:len handelt, einen Tag länger als im übrigen Groß-
:nnien: sie beträgt 2 Tage. Ausnahmen bestehen auch
: für den Kohlenverkehr in England und Wales. Die
:nbahngesellschaften sind berechtigt, die Güterwagen zu
:den, wenn der Empfänger seinen Verpflichtungen nicht
rechtzeitig nachkommt. Um die Zahl der Leerläufe zu verringern, ist den Eisenbahngesellschaften das Recht zugestanden worden, die leer zurückkehrenden Privatwagen zu beladen. Die Fristen, nach deren Ablauf Standgeld für Güterwagen erhoben wird, sind mit den hier erwähnten Fristen in Einklang gebracht worden.

— **Gegen die industrielle Dienstpflicht in England.** Laut „Daily Telegraph" vom 17. Mai faßte eine Sonderkonferenz der drei geschäftsführenden Ausschüsse des Bergarbeiterverbandes, der Eisenbahner und der Transportarbeiter, welche die sogenannte industrielle „Tripelallianz" bilden, folgende Entschließung:

Die Versammlung bemerkt mit Befremden die mannigfachen Versuche, das Prinzip der industriellen Dienstpflicht allmählich einzuführen. Sie macht die verantwortlichen Behörden auf die offenen und versteckten Gefahren aufmerksam, welche alle Bemühungen, den Einfluß der Gewerkvereine durch Dienstzwang auszuschalten, mit sich bringen, und erklärt ferner, daß für jeden für die Mobilisierung der Arbeitskräfte angeführten Grund zehn Gründe genannt werden können für die Mobilisierung von Reichtum und Besitz. Die Versammlung schlägt daher den sofortigen Zusammentritt einer nationalen Konferenz der drei Verbände vor, um die erforderlichen Schritte in Erwägung zu ziehen, die zur Vereitelung der auf die Organisation und den Einfluß der Gewerkvereine gemachten Angriffe geeignet erscheinen.

„Daily Telegraph" bemerkt dazu, daß die geschäftsführenden Ausschüsse schon vor einiger Zeit durch den Minister dahin verständigt worden seien, daß ein Arbeitszwang (industrial conscription) in keiner Form geplant sei. Einige Bezirke aber seien argwöhnisch geworden, namentlich infolge der Hinaufsetzung der Altersgrenze für freiwillige Meldung zum Heeresdienst.

— **Die serbische Schiffahrt.** Vor dem Kriege hat in Serbien eine einzige Schiffahrtsgesellschaft, und zwar die „Erste serbische priv. Schiffahrtsgesellschaft" mit einem Aktienkapital von 2½ Millionen Kronen bestanden. Die Gesellschaft hatte von der Regierung eine sechsprozentige Beihilfe und unterhielt die Flußschiffahrt auf der Donau und Save mit 14 Dampfern und einer größeren Anzahl von Schleppschiffen. Der Wert des Güterverkehrs belief sich auf rund 2½ Millionen Kronen. Außerdem wurden 70 000 cbm Holz befördert. Während des Krieges sind 10 Dampfer der Gesellschaft versenkt und 2 in Rumänien zurückbehalten worden. Ein Dampfer befindet sich in Altofen auf der dortigen Schiffswerft zwecks Wiederherstellung und ein Dampfer wurde von der Kgl. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Pacht genommen. Die noch übrig gebliebenen Schleppschiffe wurden von der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gepachtet.

— **Militärische Verwaltung der Kohlenbergwerke in Bulgarien.** Das Handelsministerium hat ein Gesetz vorbereitet, nach welchem sämtliche Privatkohlenbergwerke in militärische Verwaltung genommen werden sollen. Einige von diesen Kohlenbergwerken werden mit den Hauptlinien der bulgarischen Staatsbahnen mittels schmalspuriger Schienenwege verbunden. Gegenwärtig werden die Kohlenbergwerke im Kreise Trewna „Badeschnost" und „Prinz Boris" miteinander verbunden.

— **Bulgariens Steinkohlenausbeute.** Nach den Mitteilungen des bulgarischen Handelsministeriums wurden bis jetzt im Kohlenbergwerk Bobowdol (im südwestl. Teil des Beckens von Radomir bzw. Altbulgariens) täglich 100 t Kohle gewonnen. In kurzer Frist hofft man bis zu 130 t fördern zu können. — Es ist das Bestreben der bulgarischen Regierung nicht zu verkennen, die Einfuhr, namentlich englischer Steinkohle nach Bulgarien, soweit als möglich, durch die erweiterte Ausbeute der verschiedenen Ortes vorhandenen Kohlenschätze auszuschalten, wodurch durchschnittlich jährlich 2½ Millionen Lewa weniger in das Ausland abfließen würden.

Fremde Erdteile.

— **Güterverkehr mit der Straßenbahn in Mexiko.** Die Straßenbahnen der Stadt Mexiko befördern Güter aller Art, sogar Vieh, in denselben Wagen, die dem Personenverkehr dienen. Jeder Zug besteht aus zwei Wagen, der vordere enthält die 1., der Anhänger die 2. Klasse. Das Fahrgeld beträgt in der 1. Klasse das doppelte des Satzes für die 2. Klasse. Im Anhänger ist ein Raum für Güter abgeteilt. Dieser Verkehr bildet die Quelle eines sehr erheblichen Teils der Einnahmen der Straßenbahn.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juni ist die zwischen den Stationen Forbes Schweinitz und Neudorf bei Budweis der Strecke Wien-Eger im Kilometer 198,0/1 rechts der Bahn gelegene Haltestelle Zaluzi-Ledenitz geschlossen und am selben Tage die neu angelegte Betriebsausweiche Zaluzi-Ledenitz im Kilometer 198,0/1 derselben Strecke für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die nachstehend aufgeführten Stationen haben folgende neue Bezeichnung erhalten:

bisherige Namen	neue Bezeichnung
Burthecourt	Bürthenhofen
Deutschoth (Bouvenberg) G St W	Deutschoth Bubenberg
Diedenhofen-Beauregard G St W	Diedenhofen-Burggarten
Metz-Devant les Ponts G St	Metz-Vorbrücken
Monveauxtal P Hp	Bergtal
St. Hubert (Lothr.) P H (Holzverladestelle, Gepäck u. Exprg).	St. Hubertweiler
Unterbarville	Unterbarweiler

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Seit 1. Juni d. J. ist die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wodnian-Cic.-Moldautein gelegenen Station Groß-Temelin in Temelin geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 68 vom 22. Mai d. Js. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr; Antrag der Holländischen E. G. und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen auf teilweise Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit den Niederlanden (abgesandt am 27. Mai d. Js.).

Nr. I 71 vom 26. Mai d. Js. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr; Antrag der Niederländischen Centraleisenbahngesellschaft auf teilweise Einstellung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 28. Mai d. Js.).

Nr. III 73 vom 15. Mai d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 25. Mai d. Js.).

Nr. IV 4 vom 24 Mai d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Artikel 13 des Übereinkommens zum Betriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) (abgesandt am 27. Mai dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juni 1917 wird der Bahnhof Oschatz Süd bis auf weiteres für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen. Der Verkehr wird nach dem Bahnhof Oschatz verwiesen.

Dresden, am 25. Mai 1917. (735)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

2. Güterverkehr.

Tarif für den Privatgüter- und Tierverkehr der Militär-Eisenbahndirektion 7 in Nisch.

Mit sofortiger Gültigkeit ist zum Nachtrag I vom 15. Januar 1917 ein Deckblatt herausgegeben. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 23. Mai 1917. (733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordisch - Niederländischer Gütertarif vom 1. Mai 1911.

Die Bestimmungen und Sätze des Tarifs werden mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bis auf weiteres außer Kraft gesetzt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. Mai 1917. (764)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwalt.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Am 1. Juli 1917 treten zum Gütertarif Teil II

Heft 1 vom 1. April 1911 d. Nachtr. VIII
Heft 2 vom 1. Dezember 1911 des Nachtr. VIII
Heft 3 vom 1. April 1912 d. Nachtrag IV
Heft 4 vom 1. November 1912 d. Nachtr. VI

in Kraft. Die Nachträge enthalten neben den bereits im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen namentlich noch eine Änderung der Besonderen Bestimmungen und anderweite Frachtsätze in Kronenwährung, die Nachträge zu den Tarifheften 2 und 3, außerdem noch Änderungen der Warenverzeichnisse einiger Ausnahmetarife. Die Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, Biberstraße 16, erhältlich.

Dresden, am 24. Mai 1917. (736)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. August 1917 ab wird in den Tarifheften 1 und 3 der Ausnahmetarif 9b für Dynamobleche im Falle der Ausfuhr ohne Ersatz aufgehoben.

Ferner finden vom gleichen Zeitpunkte ab in den Tarifheften 2 und 3 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 a für Thomasschlacken und Thomasmehl zum Düngen bis auf weiteres nur Anwendung bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 25. Mai 1917. (740)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland und Staats- und Privatbahngüterverkehr, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden Südfrüchte (Orangen, Mandarinen), Bananen, Datteln, Feigen, Korinthen, Mandeln, Rosinen, Sultaninen und Zitronen nach den Seehäfen zu den Sätzen des Ausnahmetarif S 18 des deutschen Seehafenverkehrs mit Süddeutschland und den Ausnahmetarifen S 20 und S 20b des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs nur abgefertigt, wenn das Gut im Deutschen Reich, im Großherzogtum Luxemburg oder in den von den verbündeten Truppen besetzten Gebieten verwendet wird.

Hannover, den 24. Mai 1917. (73[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. Tfv. 2 II. m.

Mit Gültigkeit vom 29. Mai 1917 wird Buer Süd als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1917. (73[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Genehmigung des Reichseisenbahnamts wird das Wagenstandgeld im Abschnitt C zu Ziffer VIII, F. Seite [illegible] des Tarifs von 3, 4 und 5 auf 4, 7 und 10 Frs. mit sofortiger Geltung erhöht.

Straßburg, den 24. Mai 1917. (74[illegible])
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 20. Juli 1917 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter Ziffer I 5 nachgetragen:

„Hochofen- und Martinschlacke, auch manganhaltige".

Straßburg, den 23. Mai 1917. (74[illegible])
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Am 1. August 1917 werden im Anhang zum Tarifheft 2 die Abholungs- und Zuführungsgebühren für Wagenladungen von und nach Schweinsburg von mindestens 4 M und höchstens 7,[illegible] Mark für den beladenen Wagen auf 4,[illegible] Mark und 7,90 M erhöht.

Dresden, am 30. Mai 1917. (76[illegible])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gültigkeit vom 1. Juli 1917 ab für die Beförderung von Stein- n usw. aus dem Ruhrgebiet zum ke des Umschlages in Altona, burg und Harburg ein neuer Tarif raft. Er gilt nur für solche Stein- n usw., die zu Schiff nach einem platze der Havel von Rathenow ranienburg, des Finowkanals von nwalde bis Eberswalde, der Spree schl. des Landwehrkanals —, der von Stettin ab stromwärts einschl. Ostseehäfen in der Provinz Pom- weiterbefördert und dort entladen en. Weiterbeförderung mit Schiff dieses begünstigte Gebiet hinaus uch nach vorheriger Ausladung gestattet.

: Tarif ist zum Preise von 5 Pfg. die Güterabfertigungen zu be- n.

sen, den 23. Mai 1917. (738)
Königliche Eisenbahndirektion.

n-Tiertarif für die vollspurigen Linien.

n 15. Juli 1917 an wird in Über- mmung mit dem Deutschen Tier- Teil I, im Abschnitt XI, Ab- a) die Telegrammgebühr von . oder 30 Heller auf 50 Pf. oder eller erhöht.

esden, am 26. Mai 1917. (751)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

aß - lothr. - luxbg. - badischer Gütertarif.

Geltung vom 1. August 1917 wer- olgende Ausnahmetarife ohne Er- außer Kraft gesetzt:

Der Ausnahmetarif 9 für Dyna- schinen sowie für Eisen und wie in den Spezialtarifen I und II nt, nach den badisch-schweizeri- Übergangsstationen.

Der Ausnahmetarif 9 a für Eisen Stahl nach südbadischen Binnen- nen.

ißburg, den 25. Mai 1917. (752)
Kaiserliche Generaldirektion
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

deutsch - südwestdeutscher Güter-verkehr.

Gültigkeit vom 1. Juni 1917 wird n Hafen in die Tarifhefte 1 bis bezogen. Ferner werden mit ung vom 10. Juni 1917 die in den heften 5—8 vorgesehenen Ent- ngen und Frachtsätze der Statio- der Brohltal-Eisenbahn um 1—8 rhöht.

eres bei den beteiligten Abfer- gen und in der nächsten Nummer Tarifanzeigers der preußisch-hes- n Staatseisenbahnen.

nkfurt (Main), 25. Mai 1917. (755)
önigliche Eisenbahndirektion.

1167. Oberschlesisch-Österreichi- Kohlenverkehr. Eisenbahngüter- Teil II, Heft 3, vom 1. September Einführung des Nachtrags VII.

Gültigkeit vom 1. August 1917 lls nicht im Nachtrag ein anderer unkt angegeben ist — tritt ein rag VII zum obengenannten Ta- t in Kraft. Der Nachtrag enthält erte Frachtsätze, insbesondere Stationen der Südbahn, Wiener bahnen, Salzkammergut-Lokal- und der Salzburger Eisenbahn- Tramway-Gesellschaft, Frachtsätze neuaufgenommenen Bestimmungs- nen, Ergänzung des Kilometer- s sowie sonstige Änderungen und htigungen.

österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sind in den Frachtsätzen dieses Nachtrags bereits enthalten.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralver- kaufsstelle für Tarife, Wien I, Biber- straße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von K 1,50 = 1,00 ℳ zu erhalten.

Kattowitz, den 25. Mai 1917. (734)
Königliche Eisenbahndirektion Katto- witz, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselver- kehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 an wird der im Abschnitt F. III. A. 16 für die Greifswald - Grimmener Eisenbahn vorgesehene Zuschlag für Wagenladungen von 3 Pfg. auf 6 Pfg. für 100 kg erhöht.

Berlin, den 25. Mai 1917. (753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1916. Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 4 d für Düngemittel nach Österreich- Ungarn wird bis auf weiteres ver- längert.

München, 19. Mai 1917. (741)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güter- verkehr.

Mit Wirkung vom 1. August 1917 wird der Ausnahmetarif 9 a für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für den Verkehr von den Eisen- versandstationen der nördlichen End- bahnen nach Lindau-Reutin ohne Er- satz aufgehoben. Die in Frage kom- menden Eisen- und Stahlsendungen werden vom 1. August 1917 ab zu den höheren Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen abgefertigt.

Näheres durch das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Frankfurt (Main), 24. Mai 1917 (747)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlen- verkehr.

Vom 15. Juli 1917 an werden die Frachtsätze für Gernrode (Harz) G. II. E. um je 20 Pf. für 1000 kg er- höht.

Dresden, am 25. Mai 1917. (750)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisen- bahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ist auf Seite 14 in Abschnitt F. unter- halb der Überschrift „a) Kilometer- tarif-Tabelle" nachzutragen:

„Anmerkung. Die nachstehenden Frachtsätze werden mit Ausnahme im Verkehr zwischen Muskau einerseits und Sommerfeld M. T. S. E. und Teup- litz M. T. S. E. andererseits sowie zwi- schen Sommerfeld M. T. S. E. einerseits und Teuplitz M. T. S. E. andererseits um folgende Zuschläge für 100 kg er- höht:

Eilstückgut um 20 Pf., Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für be- stimmte Stückgüter um 10 Pf., Allge- meine Wagenladungsklassen und Spe- zialtarife um 3 Pf., Ausnahmtarif 1 um 2 Pf."

Sommerfeld, 26. Mai 1917. (749)
Direktion der
Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch - Österreichisch - Unga- rischer Verband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1917 werden im Ausnahmetarif 93 (Eisen und Stahl usw.) in den Abteilungen I (in der Richtung nach Österreich) und II (zur Ausfuhr aus dem Vertragszoll- gebiet der beiden Staaten der österrei- chisch-ungarischen Monarchie) unter A und B eine größere Anzahl von Fracht- sätzen aufgehoben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Auskunft erteilt unser Verkehrs- bureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, den 26. Mai 1917. (754)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Hefte II und III, gültig vom 4. März 1912 und Nachträge IV vom 1. Februar 1917.

Einführung von Tarifnach- trägen.

Mit Ablauf des Monats Juli d. Js. werden die durch die Nachträge IV vom 1. Februar 1917 eingeführten Frachtsätze nach Südbahnstationen und nach Lajtaujfalu aufgehoben.

Durch die am 1. August 1917 erschei- nenden Nachträge V zu den obigen Tarifheften werden anstelle der auf- gehobenen Frachtsätze neue, erhöhte Sätze eingeführt.

Die Frachterhöhungen betragen im

Heft II.

- Bis zu 10 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Nagytétény,
- Bis zu 19 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Barcs ab Myslo- witzgrube,
- Bis zu 20 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Budafok d. v.,
- Bis zu 30 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Zâgreb d. v.,
- Bis zu 60 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Sisak.

Heft III.

- Bis zu 3 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Zalaszentiván.
- Bis zu 10 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Bodajk, Kiscséri puszta, Lajtaujfalu, Mór, Nagy- márton.
- Bis zu 11 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Kisbér.
- Bis zu 20 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Acsád, Bük, Lövö, Mártonvásár, Nagyczenk, Raba- molnári, Savanyukut.
- Bis zu 23 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Sopron D. V., Gy. S. E. V., S. P. H. E. V.
- Bis zu 29 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Podsused ab Mys- lowitzgrube.
- Bis zu 30 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Agfalva, Balaton- boglár, Lajtaszentmiklós, Nagy- kanizsa, Tárnok.
- Bis zu 40 Heller für 1000 kg im Verkehr nach Berzencze, Moha, Siófok, Velencze, Zalaszentmi- hály-Pacsa.

Die Nachträge werden bei den be- teiligten Verwaltungen zum Preise von 0,25 ℳ = 0,38 Kronen für Nach- trag V zum Heft II und von 0,50 ℳ = 0,75 Kronen für Nachtrag V zum Heft III für das Stück erhältlich sein. Über die Höhe der Frachtsätze gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Aus- kunft.

Kattowitz, den 26. Mai 1917. (737)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Am 1. August 1917 werden die allgemeinen Ausnahmetarife 6, 7 und 8 für Wagenladungsgüter, sowie die Ausnahmetarife 10 und 11 B für Seehafengüter, 12 für Oleïn, 15 für Heringe, 17 für Leinöl, 18 für Stearin und 19 für Holz und Holzwaren im Verkehr zwischen niederländischen Stationen und Basel aufgehoben.

Cöln, den 29. Mai 1917. (758)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwalt.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn, Heft 1 (Reichsbahn), 6 (Baden) und 7 (Württemberg).

Der Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl der Sp. T. I und II) wird zum 1. August 1917 aufgehoben. Im Tarifheft 6 (Baden) wird ferner zum gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 9a (Eisen und Stahl) aufgehoben.

Straßburg, den 26. Mai 1917. (761)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-pfälzischer Gütertarif.

Mit Geltung vom 1. August 1917 wird der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II nach den Übergangsstationen Altmünsterol, Basel und Pfetterhausen ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Straßburg, den 25. Mai 1917. (742)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. August 1917 werden die im Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und die im Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal - Untersachsenberg - Georgenthal vorgesehenen Frachtsätze für den Übergangsverkehr mit den Vollspurlinien durch neue Frachtsätze ersetzt, die nur die Streckenfrachten enthalten. Gleichzeitig werden in den Abschnitt C (Nebengebührentarif) des Tarifs für die schmalspurigen Linien Gebühren für das Umladen der Güter zwischen Schmalspur- und Vollspurwagen sowie für das Umsetzen der Vollspurwagen auf und von Rollfahrzeugen aufgenommen. Diese Gebühren gelten sowohl für Sendungen mit durchlaufendem Frachtbrief, wie für solche, die in der Spurwechselstation neu aufgegeben werden. Die gegenwärtig geltende Gebühr für das Umsetzen der Wagen wird aufgehoben. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4.

Dresden, am 29. Mai 1917. (762)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch-Donau Umschlagsverkehr über Regensburg usw. Verbandstarif Teil II v. 15. Januar 1911.

Vom 1. August d. J. ab werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 11 und I für Eisen usw. der Station Dörenthe (Teutoburger Waldeisenbahn - Gesellschaft) für Stückgut um 10 Pf., für 5 und 10 t-Sendungen um 2 Pfg. für 100 kg erhöht.

Breslau, den 23. Mai 1917. (739)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert. Der Verlängerung ist die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nicht beigetreten, so daß der Ausnahmetarif für diese Bahn mit dem 30. Juni 1917 außer Kraft tritt. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. August 1917 die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 4d geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 26. Mai 1917. (759)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. k. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 wird im Tarifheft 3 beim Ausnahmetarif 9S für Schiffsbaueisen im Abschnitt Geltungsbereich die Station Deutschoth Villerupt gestrichen, ferner bei den Stationen Diedenhofen und Hayingen das Zeichen †) und am Fuße der Seite folgende Anmerkung nachgetragen: †) Nicht gültig für Sendungen von Joeuf.

Dresden, am 29. Mai 1917. (756)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden im Binnen- und direkten Personenverkehre der Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn die Fahrpreise der 2. und 3. Wagenklasse für die Landeseisenbahnstrecken um 20 % erhöht — ausgenommen ist der Militär-, Schüler- und Arbeiterwochenkarten-Verkehr.

Vom selben Zeitpunkte ab werden im Binnen- und direkten Güterverkehr von und nach Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife Frachtzuschläge erhoben, die für 100 kg betragen:

bei Eilstückgut und Expreßgut 20 Pf.,
bei Frachtstückgut . . . . . 10 Pf.,
bei Wagenladungen . . . . 1½ Pf.

Lippstadt, den 26. Mai 1917. (746)
Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Süddeutsch-niederländischer Personen- und Gepäcktarif.

Der vorbezeichnete Tarif vom 1. Juli 1911 nebst Nachtrag tritt am 1. Juli 1917 außer Kraft.

Mainz, den 26. Mai 1917. (756)
Königl. Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Zur Bekanntmachung in Nr. 36 dieser Zeitung. Die Fahrpreise und Gepäcksätze von Deutschland nach Ungarn bleiben bis auf weiteres, in umgekehrter Richtung noch bis 30. Juni 1917 in Kraft. Für den Verkehr Ungarn nach Deutschland ersch auf 1. Juli 1917 ein Nachtrag mit ne erhöhten Fahrpreisen und Gep sätzen.

Stuttgart, den 26. Mai 1917. (5
Generaldirektion der K. Württ. Sta eisenbahnen,
namens der beteiligten deutscher Verwaltungen.

Binnen - Personentarif der Lausit Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. August ist auf den Seiten 14 und 15 am Sc nachstehender Abschnitte nachzu gen:

1. Abschnitt III. 1a):

„Dem hiernach sich ergebenden trage werden noch folgende Zuschl in Pfennigen hinzugerechnet:

auf km	II.	III.	IV.
4	10	5	5
5—19	15	10	[illegible]
20—43	20	15	10

2. Abschnitt III. 5:

„Dem hiernach sich ergebenden trage werden noch folgende Zuschl in Pfennigen hinzugerechnet:

auf km	II.	III Kl.
5—19	15	10
20—43	20	15“

Dementsprechend erhöhen sich auf den Seiten 16—20 in den Spalt 3, 4, 10 und 11 für Entfernungen 4—43 km aufgeführten reinen Eis bahnfahrpreise (ohne Steuer), gege nenfalls auch die Steuerbeträge, auß dem die Gesamtfahrgeldsätze.

Sommerfeld, 26. Mai 1917. (7
Direktion der
Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 50 000 cbm k zu Gleisbettungszwecken soll öffent vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen kön in unserer Kanzlei hier eingesel auch gegen porto- und bestellgeldf Einsendung von 50 Pf. in bar — n in Briefmarken —, von dem Vorst des Zentralbureaus bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprech der Aufschrift versehen, versiegelt zum 6. Juni d. Js., vormittags 11 U an unser Rechnungsbureau einzus den.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 23. Mai 1917. (7
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialie

Die bei Bahnhof Oldenburg auf Werkstättenhofe und im Hauptmaga 1 lagernden Werkstattsmaterial Abfälle aller Art sollen öffentlich v kauft werden.

Bedingungen und Materialverzeic können von unserm Materialienbur hier, Karlstr. 16, gegen porto- und stellgeldfreie Einsendung von 50 P in bar, nicht in Briefmarken, bezo werden.

Verschlossene Angebote müssen spätestens 14. Juni 1917 vormitt 11½ Uhr hier eingehen, der Zusch erfolgt bis zum 24. Juni 1917.

Oldenburg, den 29. Mai 1917. (7
Großherzogliche Eisenbahndirektio

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 43. | 6. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Berechnung der Fahrzeiten und Bremsbesetzungen für Güterzüge.[1])

Richtige Bemessung der Fahrzeiten und Bremsbesetzungen für Güterzüge ist von großer Bedeutung, um so mehr, wenn man ins Auge faßt, daß bei unnötig hohen Bremsbesetzungen ganz erhebliche Kosten unnütz verursacht werden.

Für die Fahrzeitenberechnung sind bestimmend: a) die Grundgeschwindigkeit der Züge, b) die Betriebslängen der einzelnen Strecken.

1. Die Grundgeschwindigkeit ist diejenige Geschwindigkeit, welche auf der wagerechten, geraden Bahn erreicht wird. Diese beträgt für Güterzüge in der Regel 25 bis 40 km/Stunde, was schon deshalb die gegebene Grenze ist, um in den stärkeren Neigungen noch möglichst hohe Zuggewichte befördern zu können und weil keine zu hohe Bremsbesetzungen erforderlich sind.

2. Auf die Betriebslängen[2]) der Strecken sind von Einfluß: 1. das Zuggewicht, 2. die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, 3. die Steigungen und Krümmungen. Das Gewicht der Güterzüge beträgt etwa 300—1400 t, zu ihrer Beförderung kommen vorwiegend Lokomotiven G 5 und G 7 in Betracht. In der Zeichnung I sind die Fahrgeschwindigkeiten von Güterzügen mit verschiedenen Zuggewichten und in den verschiedenen Steigungen unter Anwendung von G 5 und G 7-Lokomotiven bildlich dargestellt. Hiernach kann zum Beispiel ein Güterzug (Zug Nr. 5) von 765 t Zuggewicht noch mit 35 km Stundengeschwindigkeit auf Steigungen von 1,7 ‰ gleich einem Neigungsverhältnis von 1 : 590 von einer G 7-Lokomotive befördert werden. Auf derselben Steigung befördert eine G 5-Lokomotive 615 t Zuggewicht.

3. Berechnung der Betriebslängen. Die Betriebslängen werden am einfachsten nach den Verhältniszahlen $\frac{V^\circ}{V}$ berechnet. Hierin bedeutet V° die Grundgeschwindigkeit und V die Fahrgeschwindigkeit. In der Zusammenstellung II ist ein Beispiel zur Berechnung der Betriebslängen und Fahrzeiten eines Zuges von 765 t mit einer G 7-Lokomotive oder eines Zuges von 615 t mit einer G 5-Lokomotive auf einer Hauptbahn mit 35 km Grundgeschwindigkeit durchgeführt. Ferner sind in der Zusammenstellung II die Verhältniszahlen zur Berechnung der Betriebslängen für die Züge mit den Nummern 1 bis 5 und den Grundgeschwindigkeiten von 25 bis 45 km mit den verschiedenen Neigungen, denen die Verhältniszahlen entsprechen, tabellarisch zusammengestellt. In der Zusammenstellung III ist ferner eine Tabelle für die Verwandlung von Krümmungs- in Steigungswiderstände gegeben, berechnet nach der Röcklschen Formel $W = \frac{650}{R - 55}$. Beim Zusammentreffen von Steigungen und Krümmungen wird der Krümmungswiderstand dem ursprünglichen Steigungswiderstand zugeschlagen. Alles weitere ist aus den Zusammenstellungen ersichtlich.

4. Bremsbesetzung. Hierfür ist bestimmend: 1. die größte Fahrgeschwindigkeit, 2. die maßgebende Neigung. Bei dem Beispiel in Zusammenstellung II beträgt die größte Fahrgeschwindigkeit 35 km/Stunde.

Für die Fahrrichtung A—B ist die maßgebende Neigung 1 : 140; folglich sind nach § 55 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung 14 % Bremsbesetzung erforderlich. In der Fahrrichtung B—A ist die Fahrgeschwindigkeit in der Neigung 1 : 140 infolge des Steigungswiderstandes nur 12 km/Stunde. Diese Neigung kommt also für die Bremsbesetzung nicht in Betracht. Für die B—A-Richtung berechnet sich die maßgebende Neigung vielmehr folgendermaßen: $\frac{600}{150} + \frac{400}{200} = 6; \frac{6}{1000} = 1:166.$ Hierzu vergl. § 55 (8) der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, wonach als maßgebende Neigung die Verbindungslinie derjenigen 1000 m von einander entfernten Punkte angenommen werden kann, für die sich die größte Bremsbesetzung ergibt. Für die Neigung 1 : 166 sind bei 35 km/Std.-Geschwindigkeit 13 % Bremsbesetzung erforderlich. Bei Strecken mit oft abwechselnden Gefällen und Steigungen sind häufig mehrere Proberechnungen erforderlich, um die maßgebende Neigung zu erhalten. Die eingehende Berechnung ist aber unbedingt notwendig, um einerseits richtige, andererseits aber keine unnötig hohen Bremsbesetzungen zu erhalten. Aus wirtschaftlichen Gründen dürfte daher die Berechnung der Betriebslängen für Güterzüge wertvoll sein. Um so mehr, wenn Fahrpläne und Bremsbesetzungen für Strecken, für die solche noch nicht vorhanden sind, aufzustellen und festzusetzen sind.

[1]) Wenn auch der vorliegende Aufsatz wesentlich Neues nicht bringt, wird doch die darin gegebene zusammenhängende Darstellung der Berechnungsweise willkommen sein.

[2]) Unter Betriebslängen sind hier die virtuellen Längen verstanden. Schriftl.

I.

Bildliche Darstellung der Fahrgeschwindigkeiten.

Geschwindigkeit 60 45 40 35 30 25 20 15 12 Km i. d. Stunde

Fahrzeit 1 1,33 1,5 1,71 2 2,4 3 4 5 Minuten

1,1 1,2 1,3 1,4 1,5 1,6 1,7 1,8 1,9 2,1 2,2 2,3 2,5 2,6 2,7 2,8 2,9 3,1 3,2 3,3 3,4 3,5 3,6 3,7 3,8 3,9 4,1 4,2 4,3 4,4 4,5 4,6 4,7 4,8 4,9

1 : 500 − 2‰

Gefälle 1 : 1000 − 1

Fahrzeit nach der 0

Steigungen 1 : 1000 + 1

1 : 500 2

1 : 333 3

1 : 250 4

1 : 200 5

1 : 166 6

1 : 143 7

1 : 125 8

1 : 111 9

1 : 100 10

1 : 91 11

1 : 83 12‰

Grundgeschwindigkeit.

G 7	G 5	
1415	1145	1
1215	985	2
1015	815	3
865	695	4
765	615	5
665	535	6
565	445	7
465	365	8
365	285	9

II.

Beispiel zur Berechnung der Betriebslängen und Fahrzeiten des Güterzuges Nr. 5 auf einer Hauptbahn mit 35 km Std. Grundgeschwindigkeit.

Höhenplan.

A B

1 : ∞ 1 : 250 1 : 175 1 : 200 1 : 150 1 : ∞ 1 : 1000 1 : 190 1 : 140 1 : ∞

0,5 2,00 1,50 0,5 0,6 0,4 1,50 1,60 1,40 1,00

Bogenlg 0,6 0,5 Bogenlänge

H : 400 H : 300 Bogenhalbmesser

11,0 Km

Berechnung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
treckenabschnitt	Neigungs-verhältnis	Wirkliche Länge			für die Berechnung maßgebende Neigung	Verhältnis-zahl	Betriebs-länge	Fahrzeit in Minuten	Brems-besetzung
		in Geraden	in Krümmungen						
		km	km	H.			km		%
Von A nach B	1 : 250	1,4	—	—	1 : 250	1,45	2,03	$14{,}88 \cdot \frac{60}{35} =$	14 *)
	1 : 250	—	0,6	400	1 : 170	2,04	1,22		
	1 : 175	1,5	—	—	1 : 175	1,97	2,98	26	
	1 : 200	0,5	—	—	1 : 200	1,70	0,85	Anfahren 2	
	1 : 150	0,6	—	—	1 : 150	2,33	1,40	Halten 1	
	Rest	6,4	—	—	—	1	6,40	29	
	zusammen	11,00					14,88		
Von B nach A	1 : 140	1,4	—	—	1 : 140	2,92	4,08	$15{,}04 \cdot \frac{60}{35} =$	13 *)
	1 : 190	1,6	—	—	1 : 190	1,75	2,80		
	1 : 1000	—	0,5	300	1 : 300	1,32	0,66	26	
	Rest	7,5	—	—	—	1	7,50	+ 3	
	zusammen	11,00					15,04	29	

*) Vgl. 4. Bremsbesetzung.

Neigungsverhältnisse.

Zug-Nummer 1	2	3	4	5
:590	1 : 715	1 : 1110	1 : 2500	1 : ∞
:910	1 : 1430	1 : 5000	1 : 3330	1 : 1250
:2000	1 : 10 000	1 : 2000	1 : 910	1 : 590
:5000	1 : 1430	1 : 715	1 : 475	1 : 370
:1110	1 : 665	1 : 435	1 : 320	1 : 260
:560	1 : 420	1 : 295	1 : 230	1 : 190
:385	1 : 295	1 : 220	1 : 180	1 : 150
:345	1 : 265	1 : 205	1 : 165	1 : 140

Neigungen in ‰.

Zug-Nummer 1	2	3	4	5
— 1,7	— 1,4	— 0,9	— 0,4	0
— 1,1	— 0,7	— 0,2	+ 0,3	+ 0,8
— 0,5	— 0,1	+ 0,5	+ 1,1	+ 1,7
+ 0,2	+ 0,7	+ 1,4	+ 2,1	+ 2,7
+ 0,9	+ 1,5	+ 2,3	+ 3,1	+ 3,9
+ 1,8	+ 2,4	+ 3,4	+ 4,3	+ 5,2
+ 2,6	+ 3,4	+ 4,5	+ 5,6	+ 6,6
+ 2,9	+ 3,8	+ 4,9	+ 6,1	+ 7,1

Verhältniszahlen zur Berechnung der Betriebslängen*).

Grundgeschwindigkeit (km Std.) 25	30	35	40	45	km Std.-Geschwindigk.
0,56	0,67	0,78	0,89	1	45
0,63	0,75	0,88	1	1,13	40
0,72	0,86	1	1,15	1,29	35
0,84	1	1,17	1,34	1,50	30
1	1,20	1,40	1,60	1,80	25
1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	20
1,67	2,00	2,33	2,68	3,00	15
2,08	2,50	2,92	3,34	3,76	12

*) 1. Die Verhältniszahlen sind nach der Formel $\frac{V^\circ}{V}$ berechnet. V° Grundgeschwindigkeit. V Fahrgeschwindigkeit. 2. Für igungen zwischen den hier angegebenen sind die Zahlenwerte durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

III.

Verwandlung von Krümmungs- in Steigungswiderstände.

teigungs-erhältnis	Durch einen Bogen vom Halbmesser (m) 180	200	225	250	300	350	400	500	600	750	1000
	wird der Widerstand der in der ersten Spalte angegebenen Steigung erhöht auf denjenigen einer Steigung von										
1 : ∞	1 : 192	1 : 223	1 : 261	1 : 300	1 : 378	1 : 455	1 : 532	1 : 685	1 : 840	1 : 1070	1 : 1450
1 : 600	1 : 146	1 : 163	1 : 182	1 : 200	1 : 226	1 : 259	1 : 282	1 : 319	1 : 349	1 : 385	1 : 425
1 : 500	1 : 139	1 : 154	1 : 171	1 : 187	1 : 215	1 : 238	1 : 258	1 : 289	1 : 314	1 : 341	1 : 372
1 : 400	1 : 130	1 : 143	1 : 158	1 : 171	1 : 194	1 : 213	1 : 228	1 : 253	1 : 271	1 : 292	1 : 314
1 : 300	1 : 117	1 : 128	1 : 140	1 : 150	1 : 167	1 : 181	1 : 192	1 : 209	1 : 221	1 : 235	1 : 249
1 : 250	1 : 109	1 : 118	1 : 128	1 : 136	1 : 150	1 : 161	1 : 170	1 : 183	1 : 193	1 : 203	1 : 214
1 : 200	1 : 98	1 : 105	1 : 113	1 : 120	1 : 131	1 : 139	1 : 145	1 : 155	1 : 161	1 : 168	1 : 176
1 : 175	1 : 92	1 : 98	1 : 105	1 : 110	1 : 120	1 : 126	1 : 132	1 : 139	1 : 145	1 : 150	1 : 156
1 : 150	1 : 84	1 : 90	1 : 95	1 : 100	1 : 107	1 : 113	1 : 117	1 : 123	1 : 127	1 : 132	1 : 136
1 : 120	1 : 74	1 : 78	1 : 82	1 : 86	1 : 91	1 : 95	1 : 98	1 : 102	1 : 105	1 : 108	1 : 111
1 : 100	1 : 66	1 : 69	1 : 72	1 : 75	1 : 79	1 : 82	1 : 84	1 : 87	1 : 89	1 : 91	1 : 94
1 : 90	1 : 61	1 : 64	1 : 67	1 : 69	1 : 72	1 : 75	1 : 77	1 : 80	1 : 81	1 : 83	1 : 85
1 : 80	1 : 57	1 : 59	1 : 61	1 : 63	1 : 66	1 : 68	1 : 70	1 : 72	1 : 73	1 : 74	1 : 76
1 : 70	1 : 51	1 : 53	1 : 55	1 : 57	1 : 59	1 : 61	1 : 63	1 : 64	1 : 65	1 : 66	1 : 67
1 : 60	1 : 46	1 : 47	1 : 49	1 : 50	1 : 52	1 : 53	1 : 54	1 : 55	1 : 56	1 : 57	1 : 58
1 : 50	1 : 40	1 : 41	1 : 42	1 : 43	1 : 44	1 : 45	1 : 46	1 : 47	1 : 47	1 : 48	1 : 48
1 : 40	1 : 33	1 : 34	1 : 35	1 : 35	1 : 36	1 : 37	1 : 37	1 : 38	1 : 38	1 : 39	1 : 39

r Steigungen und Bögen zwischen den vorstehend aufgeführten sind die Zahlenwerte durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

Beispiel zur Umrechnung von Krümmungs- in Steigungswiderstände:

Der Steigungswiderstand beträgt für 1 ‰ = 1 kg/t.

Der Krümmungswiderstand berechnet sich nach der Formel $W = \frac{650}{R - 55}$

Für die Steigung 1 : 500 = 2 ‰ = kg/t Widerstand.

Für die Krümmung $R = 300 = W = \frac{650}{R - 55} = 2{,}66$ kg/t.

Demnach erhöht sich der Widerstand der Steigung 1 : 500 durch das Zusammentreffen mit der Krümmung R = 300 in den Widerstand einer Steigung von $\frac{2 + 2{,}66}{1000} = 1 : 215$

1:500

Halbm. 300 m

Für die Berechnung der Betriebslänge = 1 : 215.

Renter, techn. Eisenbahnsekretär.

Verkehrsminister v. Seidlein über die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Am 22. v. M. fand die 18 Sitzung des bayer. Landeseisenbahnrats statt, in der eine Reihe von wichtigen Gegenständen, so insbesondere die Frage der Erhöhung der Personen- und Gütertarife und der Sommerfahrplan 1917 zur Beratung stand. Einleitend führte der Kgl. Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten zur Frage der Notwendigkeit von Tariferhöhungen Folgendes aus: „Die bayerischen Staatseisenbahnen haben infolge der großen Aufwendungen für den Krieg und des gleichzeitigen Verkehrsrückganges in der Finanzperiode 1914/15 einen Fehlbetrag von 22 378 469 ℳ gehabt. Hierbei ist allerdings eine Ablieferung von 6 Millionen Mark an den allgemeinen Staatshaushalt miteingerechnet, das ist je 3 Millionen Mark im Jahre für Verzinsung der bei der Abgleichung im Jahr 1909 berechneten Mehrleistungen des allgemeinen Staatshaushalts für die Staatseisenbahnen in der Höhe von 75 Millionen Mark. Dem Fehlbetrag von 22 Mill. Mark steht der im Staatsschuldbuch eingetragene für den Ausgleich bestimmte Teil unseres Ausgleichs- und Tilgungsfonds zu nominell 20 513 000 ℳ gegenüber. Dazu kommen die Gegenforderungen der Eisenbahnverwaltung für ungenügend entschädigte Leistungen zu Gunsten der Landesverteidigung und für Leistungen zu Gunsten des allgemeinen Staatswohles, die nach der dem Landtag vorgelegten Berechnung schon für die Zeit von Kriegsbeginn bis einschließlich März 1916 die Höhe von 34 Millionen Mark überschritten haben. Wenn hierwegen zunächst nur die Zinsenleistung an den allgemeinen Staatshaushalt zu 6 Millionen Mark abgerechnet würde, mindert sich der Fehlbetrag von 22 Millionen Mark auf rund 16 Millionen Mark, und es verbleiben damit aus der Finanzperiode 1914/15 nach voller Deckung des auf die Verzinsung und vertragsmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld treffenden Betrages von zusammen 150 419 140 ℳ bei Verwertung der im Staatsschuldbuch eingetragenen 4 prozentigen Staatsschuld im Ausgleichsfonds der Staatseisenbahnen noch etwa 2 Millionen Mark.

Im vergangenen Jahr 1916 ist es uns infolge der umfassenden Sparmaßnahmen und der Steigerung der Verkehrseinnahmen gelungen, unter voller Deckung des für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld erforderlichen Betrages das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnverwaltung aufrechtzuerhalten.

Die Aufwendungen für die auch während des Krieges bisher ausgeführten Neubauten und für die gesteigerte Beschaffung von Fahrmaterial auf Kredite des außerordentlichen Etats konnten aus dem Bestand des Tilgungsfonds der Eisenbahnverwaltung bestritten werden; aus diesem ist noch ein Restbetrag von 3 650 000 ℳ auf das laufende Jahr übergegangen. Anleihen für die Staatseisenbahnen haben wir bisher während des Krieges nicht aufgenommen. Unsere Finanzlage möchte hiernach unter Berücksichtigung der schwierigen Zeitverhältnisse nicht durchaus ungünstig erscheinen. Allerdings haben wir dabei die Bestände unseres Ausgleichs- und Tilgungsfonds nahezu aufgebraucht, haben unsere Materialvorräte erschöpft und haben infolge des Mangels von Personal und Material namentlich große Rückstände in der Bahnunterhaltung, die sobald als möglich wieder ausgeglichen werden müssen. Wenn es bisher möglich war, das finanzielle Gleichgewicht bei dem Betrieb der Staatseisenbahnen im allgemeinen aufrecht zu erhalten und den allgemeinen Staatshaushalt nicht auch noch mit Zuschüssen für Fehlbeträge des Eisenbahnbetriebs zu belasten, so würde dies für das Jahr 1917 und die folgende Zeit voraussichtlich nicht mehr möglich sein.

Wie bekannt, bleiben infolge der geringeren Beteiligung Bayerns an den kriegswirtschaftlichen Unternehmungen die Verkehrseinnahmen unserer Eisenbahnen hinter jenen anderer deutscher Gebietsteile erheblich zurück. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr weisen zwar in den ersten drei Monaten des Jahres 1917 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1916 eine Mehrung von 12,06 % auf, diese Mehrung berechnet sich aber nur gegenüber dem außerordentlich niedrigen Stand der Personenverkehrseinnahmen des Jahres 1916. Im Güterverkehr brachte das Jahr 1917 nach den vorläufigen Berechnungen in den Monaten Januar und Februar gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres sogar einen Mindererlös von 1 560 886 ℳ, der sich infolge der höheren Einnahmen des März für das erste Vierteljahr auf 278 856 ℳ abgemindert hat.

Zu diesem Stand der Verkehrseinnahmen kommt die außerordentliche Steigerung aller Personalkosten. Die Gehälter unseres im Felde stehenden und noch fortdauernd für den Heeresdienst abzustellenden Beamtenpersonals haben wir zum überwiegenden Teile weiter zu leisten, der Aufwand hierfür beträgt für das Jahr zurzeit rund 8 190 000 ℳ und steigt noch fortgesetzt. Dazu fallen uns noch die sehr erheblichen Aufwendungen für das in der Heimat einzustellende Ersatzpersonal zur Last. Weiter haben die Aufwendungen für Kriegsteuerungsbeihilfen an Arbeiter und Beamte, für staatliche Zuschüsse an die Angehörigen eingerückter Arbeiter und für die außerordentlichen Kriegsteuerungsunterstützungen an im Ruhestand befindliche Beamte und die Hinterbliebenen von Beamten sowie an invalide Staatsarbeiter eine ganz unerwartete Höhe erreicht. Sie betragen für die Eisenbahnverwaltung zur Zeit 16 650 000 ℳ im Jahr. Nach der letzten am 1. März d. J. vorgenommenen Regelung der fortlaufenden Kriegsteuerungsbeihilfen erwächst für diese allein ein Jahresaufwand von rund 13,8 Millionen Mark; dabei stehen wir vor einer notwendigen, in den nächsten Monaten durchzuführenden weiteren beträchtlichen Erhöhung dieser Beihilfen.

Sehr empfindlich werden wir ferner durch die neue Reichskohlensteuer belastet. Der von den bayerischen Staatseisenbahnen hierfür aufzubringende Betrag berechnet sich nach dem gegenwärtigen Stand des Verkehrs auf 4 654 720 ℳ im Jahr. Sodann trifft uns die gewaltige Preissteigerung der sachlichen Ausgaben aller Art ganz außerordentlich. Während wir bisher zum Teil wenigstens unseren Bedarf noch mit Lieferungen aus früheren Verträgen haben bestreiten können, stehen wir nunmehr vor einer überaus großen und noch nicht abgeschlossenen Erhöhung aller unserer sachlichen Ausgaben. Ich brauche auf die Ihnen allen bekannten hohen Preissteigerungen bei den Kohlen, Fahrzeugen, Werkstoffen aus Stahl, Nutzhölzern, Schwellen, Bau- und Gleisbettungsstoffen, aller Öl- und Schmiermaterialien nur beispielsweise hinzuweisen. Dazu stehen wir vor der Notwendigkeit im Interesse der Betriebssicherheit, die nach dreijähriger Kriegsdauer stark abgenutzten Bahnanlagen, soweit irgend möglich, in größerem Umfange zu erneuern. Die Erhöhung der Betriebskosten trifft alle deutschen Staatseisenbahnen.

Die Steigerung der persönlichen und sachlichen Ausgaben im Zusammenhang mit dem Sinken des Geldwertes ist an sich keine neue Erscheinung. Den deutschen Eisenbahnverwaltungen ist es aber bisher gelungen, durch organisatorische Maßnahmen für die Verbilligung ihres Betriebes einen Ausgleich hierfür zu finden. Nun ist das aber nicht mehr der Fall. Es sind zwar in den letzten Jahren fortgesetzt Vorschläge aufgetaucht, die — leider ohne nähere ziffernmäßige Unterlage — in steigendem Maße erst einige 100 Millionen, dann 800 Millionen oder gar eine Milliarde Gewinn aus einem einheitlichen Zusammenschluß der deutschen Staatseisenbahnen versprachen. Ich will darauf nicht näher eingehen, da ich mich hierüber schon bei den vorjährigen Landtagsver-

ungen vom bayerischen Standpunkt aus eingehend ge-
habe. Wir haben gewiß auch in Bayern den Personen-
n Güterverkehr vor dem Krieg in wohl überreichem
edient. Dies ist aber doch nur zu Gunsten der einzel-
andesteile geschehen und dem Lande in der wirtschaft-
Hebung in hohem Maße zugute gekommen. Der Krieg
s in dieser Hinsicht zu großen Einschränkungen ge-
en. Sie werden aber alle mit mir den Wunsch haben,
e das Land schwer belastenden Verkehrsbeschränkun-
weit und sobald als möglich wieder beseitigt werden.
n vollen Umfang des früheren Verkehrs der Personen-
verden wir allerdings kaum wieder zurückkommen
. Auch werden wir in mancher anderen Beziehung
triebsverbilligungen Bedacht nehmen müssen, so durch
änkung der Wagenklassen der Züge und der Führung
ehender Wagen, durch Abminderung der Fahrgeschwin-
en und dergl. Die deutschen Bahnen sind hierin unter
setzung ihrer finanziellen Interessen den Wünschen
senden Publikums bisher in weitestem Maße entgegen-
nen. Auch die Einführung der 4. Wagenklasse wird
ern nicht umgangen werden können. Im Güterverkehr
lie Erzielung von persönlichen Einsparungen durch
erdings kostspielige Einführung der Güterzugbremse
kommenden Zeit in Frage.
allen solchen, zum Teil erst in weiterer Zukunft in
mkeit tretenden Maßnahmen können wir die gewaltige
ung unserer persönlichen und sachlichen Ausgaben, die
genwärtig schon trifft, nicht decken. Wir sind gezwun-
weit als möglich die vermehrten Ausgaben durch Ta-
hungen auszugleichen.
n Ihnen vorgelegten Materialien sind die bei den außer-
en Bahnverwaltungen bereits durchgeführten Tarif-
ngen dargelegt. Unter den deutschen Verwaltungen
h schon Württemberg genötigt gesehen, mit Wirkung
April 1917 einen Frachtzuschlag von 20 Pf. für die
auf Wagenladungsgüter aller Art zu legen. Nunmehr
alle deutschen Verwaltungen die gemeinsame Erhöhung
ersonen- und Gütertarife in Erwägung genommen.
Grund der bisherigen unverbindlichen Verhandlungen
die Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz vor allem
nderung der Tarife des Personenverkehrs ins Auge
ß bei der ein einheitliches Vorgehen und damit die Auf-
haltung eines einheitlichen Personentarifsystems in
land in Aussicht steht. Die Tariferhöhung kann nur
ammenhang mit der neuen Regelung der Fahrkarten-
vorgenommen werden, die eine Umrechnung der sämt-
Personentarife und den Umdruck der Fahrkarten ohne-
forderlich macht und wohl nicht vor dem 1. Januar
rchgeführt werden kann. Wegen der alsbald zu tref-
Einleitungen möchte ich die einschlägigen Vorschläge
hon Ihrer Begutachtung unterstellen.
rage der Erhöhung der Gütertarife ist bereits im Jahre
der Kammer der Abgeordneten berührt worden, und
de dabei betont, daß die Lage von Handel, Gewerbe
ndwirtschaft, die bei Kriegsbeginn ungemein gefährdet
, sich wieder habe kräftigen können, nicht zuletzt in-
er eisenbahntarifarischen Unterstützung, welche die
ahnverwaltung in weitestgehendem Umfange nach
e der vorhandenen Mittel gewährt habe; hinsichtlich
rifgebarung in der Vergangenheit müsse festgestellt
daß die bayerische Verkehrsverwaltung, was die Ge-
g von Spezial- und Ausnahmetarifen anbelange, von
eutschen Eisenbahnverwaltungen am weitesten gegan-
so daß selbst Mitglieder des Eisenbahnrates sich der
zigung nicht verschlossen hätten, es könne auf diesem
us finanziellen Gründen nicht weitergehen. Der Red-
damals der Staatsregierung zur Erwägung, ob nicht
Gebiete der Tarifreform den Finanzen nachzuhelfen
us einer so gerichteten Steigerung der Tarife werde
Verkehrsentwicklung nichts zu befürchten sein.
ngs wurde von anderer Seite bestritten, daß eine durch-
le Erhöhung der Gütertarife zu einer Besserung der
inen finanziellen Lage des Staates beitragen könnte;
her Schritt sei unter Umständen verhängnisvoll und
lie Entwicklung- und Vermehrung unserer Industrie
n und damit auch die Steuerkraft zm Schaden des
zu schwächen.
ichend hiervon ging eine andere Meinungsäußerung
laß eine allgemeine schematische Erhöhung der Güter-
tarife abzulehnen, immerhin bei der veränderten Finanzlage eine Prüfung der Frage am Platze sei, ob nicht bei den einzelnen Tarifarten des Güterverkehrs eine gewisse Umgestaltung notwendig und auch möglich sei, namentlich im Hinblick auf gewisse Spezial- und Sondertarife, die jetzt in weitem Umfange zu Ungunsten der Verkehrsverwaltung ausgenützt werden. Ich habe damals den Standpunkt vertreten, daß die Beförderungsbedingungen in Bayern nach wie vor den volkswirtschaftlichen Interessen und Bedürfnissen anzupassen seien, soweit es die Rücksicht auf die Ertragsfähigkeit des Staatsbahnbetriebes nur immer gestatte, und daß auch weiterhin auf dem Wege der Sondertarifierung die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Industrie und Landwirtschaft grundsätzlich für solche Güter zu stärken und zu stützen sei, welche die Belastung mit den regelmäßigen Beförderungskosten nicht zu ertragen vermögen. Ich habe trotz der Schwierigkeit der Lage bisher vermieden, in die gegebenen tarifarischen Verhältnisse einzugreifen, und gesucht, insbesondere durch Sparmaßnahmen aller Art das finanzielle Gleichgewicht im bayerischen Eisenbahnbetrieb zu erhalten. Leider ist dies nunmehr nicht mehr möglich.

Nach dem Krieg dürfte das Gütertarifwesen einer umfassenden Umgestaltung zu unterziehen sein. Die Neuregelung wird nicht allein einen Ausgleich für die Steigerung der Ausgaben und den Rückgang an Einnahmen schaffen müssen, sie wird sich zugleich auch den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen und Bedürfnissen anzupassen haben, wie sie sich aus den Wirkungen des Kriegs herleiten. Solche durchgreifende Änderungen werden aber, wenn immer tunlich, erst dann vorzunehmen sein, wenn das Erwerbsleben wieder in geordnetere Bahnen gebracht ist und der besonders schwierige Übergang aus der Kriegs- in die Friedenswirtschaft sich vollzogen haben wird.

Es steht hier auch der geplante Ausbau der Wasserkräfte und der Großschiffahrtsstraßen, die wirtschaftliche Annäherung an Österreich-Ungarn, die Anknüpfung engerer Handelsbeziehungen mit den unteren Donauländern und dem Balkan in Frage, die einen Ausblick auf gesteigerte Betätigung bayerischer Volkswirtschaft nach Beendigung des Krieges eröffnen.

Zunächst können wohl nur vereinzelte Änderungen der Tarifvorschriften, der Güterklassifikation oder des Nebengebührentarifs ins Auge gefaßt werden, soweit an sich zwingende Gründe hierfür vorliegen, so weil die heutige Gebührenberechnung für die Deckung der Eisenbahnselbstkosten nicht mehr ausreicht oder weil die Voraussetzungen, die seinerzeit zur Detarifierung des einen oder anderen Gegenstandes bestimmend waren, sich nunmehr wesentlich geändert haben. In dieser Rücksicht ist nach den bisherigen Verhandlungen unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine andere Abstufung der Streckeneinheitssätze für die allgemeine Stückgutklasse und für den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, dann die Änderung der Grundsätze für die Abrundung der Frachtbeträge, weiter eine Abänderung des Nebengebührentarifs im deutschen Eisenbahngüter- und Tiertarif, sowie die Durchsicht der bestehenden Ausnahmetarife ins Auge gefaßt. Es handelt sich hierbei nicht um tiefgreifende und umfangreiche Regulierungen, vielmehr nur um die Beseitigung offensichtlich nicht mehr gerechtfertigter bisheriger Zugeständnisse.

Bei diesen Vorschlägen bin ich davon ausgegangen, daß wir in Rücksicht auf die Aufrechterhaltung des Wettbewerbes nicht über die bei den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen einzuführenden Tariferhöhungen in Bayern hinausgehen dürfen. Auch die Ihrer Begutachtung vorgelegten Vorschläge für eine Revision der bayerischen Ausnahmetarife ist nur auf solche erstreckt, die überhaupt nicht oder nicht in gleichem Maße bei anderen deutschen Verwaltungen eingeführt sind. Ich möchte mir vorbehalten, einzelne Ausnahmetarife, deren Aufhebung in Aussicht genommen ist, wieder einzuführen, sobald und soweit dies nach der geänderten Wirtschaftslage angezeigt erscheint.

Die Tariferhöhungen sind lediglich dazu bestimmt, für das außerordentliche Anwachsen der Betriebsausgaben einen entsprechenden Ausgleich zu bilden, und sind leider unvermeidlich, weil das finanzielle Gleichgewicht auf anderem Wege, wie namentlich durch Abminderung der persönlichen und sachlichen Betriebsausgaben, voraussichtlich nicht erzielt werden kann."

Nachrichten.

Deutschland.

r Verbandsausschuß des Allgemeinen Verbandes der h-hessischen Staatsbahn- und der Reichseisenbahn- tagte am 19. Mai — anstelle des ausfallenden Verbandstages — im Sitzungssaal des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin. Vor Eintritt in die Verhandlungen begrüßte als Vertreter des Herrn Ministers Ministerialdirektor Hoff die Versammlung mit bedeutsamen Ausführungen, über die wir der „Eisenbahn" folgendes auszugsweise entnehmen: Nicht um Feste zu feiern, seien die Vertreter zusammengekommen, sondern um die ernste Frage zu prüfen, ob alle Einrichtungen

des Verbandes in den Dienst des Vaterlandes gestellt seien. Alles was heute erörtert werde, müsse lediglich unter diesem Gesichtspunkte betrachtet werden. Er glaube, daß der Verband bei einem Rückblick auf das bisher Geleistete wohl befriedigt sein könne. Auf dem Gebiet der Fürsorge für das Personal in der Heimat und im Felde sei viel geschehen. In erster Linie stehe die Kriegssammlung der Eisenbahn, die bis heute einen Betrag von mehr als 4¼ Millionen Mark ergeben habe. Die eifrige Werbetätigkeit der Verbandsvereine verdiene dies Lob vollauf. Im Benehmen mit den leitenden Heeresstellen seien zahlreiche Kriegswohlfahrtseinrichtungen mit Gaben bedacht und ständige Zuschüsse seien der Fürsorge der kriegsbeschädigten Eisenbahner sowie der hinterbliebenen Kriegswaisenknaben und Kriegswaisenmädchen überwiesen worden. Schon manche Träne sei durch die Sammlung getrocknet. Selbst an der Kriegsfürsorge unserer Verbündeten, namentlich der Bulgaren und Türken, habe man sich beteiligen können. Aber auch in den örtlichen Vereinen seien Fürsorgeeinrichtungen getroffen und ausgestaltet, die zahlreichen Eisenbahnerfamilien die ersehnte Hilfe brachten. Von großer Bedeutung sei auch die Förderung, die von den örtlichen Vereinen den Bestrebungen des Garten- und Feldbaues und der Kleintierzucht unter den Eisenbahnbediensteten zu teil geworden sei.

Das alles seien bedeutsame Aufgaben; es trete aber für die allgemeinen Eisenbahnvereine noch eine weitere wichtige Aufgabe hinzu. Die Eisenbahner seien nach der Natur des Dienstes in eine große Anzahl von Klassengruppen eingeteilt, unter denen sich Fachvereine mit dem hauptsächlichsten Zweck der Verbesserung der Einkommens- und Dienstverhältnisse gebildet hätten. Es sei natürlich, daß dabei die einzelnen Fachverbände in Wettbewerb miteinander träten und jeder Fachverein mit allem Eifer sich mit den Dienstangelegenheiten seiner Angehörigen befasse. Das sei sein Zweck und sein gutes Recht. Aber andererseits dürfe auch nicht vergessen werden, daß die Eisenbahnerschaft in ihrer Gesamtheit dem Vaterlande zu dienen vorzugsweise berufen sei. Hier aber müsse die Tätigkeit der allgemeinen Eisenbahnvereine einsetzen. Diese müßten in allen Dienstklassen verbindend und ausgleichend vermitteln und alle Verschiedenheiten überbrücken. Es gebe ein höheres, wichtigeres Ziel, als bloß für den eigenen Nutzen zu kämpfen. Das Ziel sei das Wohl des gesamten Vaterlandes. Treue im Beruf und echte wahre Vaterlandsliebe zu fördern und zu diesem Zwecke alle Eisenbahner zusammenzufassen, sei das schöne, stolze Ziel des Verbandes. In diesem Sinne müsse der ganze Verband und jedes seiner Mitglieder wirken. Redner führte dies näher aus, sprach zum Schluß im Namen des Herrn Ministers dem Verbande nochmals für alles Geleistete Dank und Anerkennung aus. Besonderer Dank gebühre dem Vorstandsvorsitzenden, Herrn Ober-Regierungsrat Dr. Grünberg, der die Geschäfte des Verbandes in unermüdlicher Tätigkeit und mit vollem Verständnis führe.

— **Beklebezettel für Eisenbahnwagen.** Im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und der Abteilung für kriegswirtschaftliche Verfrachtungen wird, der Zeitschr. „Stahl und Eisen" zufolge, nachstehende Anregung der Kriegsamtstelle Düsseldorf über Beklebezettel für Eisenbahnwagen zur allgemeinen Kenntnis gebracht. Auf Werken mit verzweigtem Eisenbahnanschluß werden oft Verzögerungen beim Laderechtstellen der einzelnen Eisenbahnwagen und damit Entladestockungen dadurch hervorgerufen, daß Entladestelle (Betriebsabteilung) und Verwendungszweck beim Eingang der Wagen nicht bekannt sind, sondern erst durch zeitraubende Nachfragen bei der Zentralstelle, die die Frachteingänge regelt, festgestellt werden müssen. Eine sofortige Aushändigung der zugehörigen Frachtbriefe durch die Eisenbahnverwaltung ist wegen der bahnseitigen Verrechnungsarbeiten in der Regel nicht möglich. Die Eisenbahnverwaltung will deshalb versuchsweise zulassen, daß die Versender solche Wagenladungen mit Beklebezetteln versehen, die außer den schon jetzt vorgeschriebenen oder zugelassenen Angaben (Nummer und Eigentumsmerkmal des Wagens, Versand- und Empfangsstation, Leitungsweg, Tag der Auflieferung, Name des Absenders und Empfängers, Bezeichnung der Ware, Firmen- und Warenzeichen sowie Gewicht der Ladung) auch die Betriebsabteilung (E n t l a d e s t e l l e), B e s t e l l n u m m e r und V e r w e n d u n g s z w e c k des Gutes enthalten. Die Angabe des Empfängers auf den Beklebezetteln, die während des Krieges zeitweise verboten war, ist jetzt wieder zugelassen. — Das Verfahren wird allen industriellen Werken mit größerem Wagenzulauf dringend empfohlen, da es nicht allein eine wesentliche Beschleunigung des Wagenumlaufs bedeutet, sondern erfahrungsgemäß auch die Überschreitung der Entladefristen einschränkt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staa bahnverwaltung sind v e r s e t z t: der Regierungs- und Bau Emil K r a u s e, bisher in Delitzsch, als Mitglied (auftr der Eisenbahndirektion nach Altona, der Regierungs Dr. W o l t e r i n g, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Coblenz, die Regierun assessoren Dr. P o e t s c h, bisher in Altona, als Vorst (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altena (Wes und Dr. W i n z e r l i n g, bisher in Halle (Saale), sowie Großherzoglich Hessische Regierungsbaumeister des Eis bahnbaufachs Friedrich H a r t m a n n, bisher in Malme beide zur Eisenbahndirektion nach Cöln, der Regierungsb meister des Eisenbahnbaufachs Dr.-Ing. Heinrich S c h ü bisher in Berlin-Pankow, zum Eisenbahn-Betriebsamt 4 na Breslau sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenb fachs Hermann B o e h m e, bisher in Breslau, Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn - Werkstättenar nach Delitzsch und O t t e r s b a c h, bisher in Essen, z Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden ab 1. J d. J. zum Regierungsrat b e f ö r d e r t Direktionsrat Dr. H f e l d e r bei der Eisenbahndirektion Würzburg, Direktions Dr. B o r s t bei der Eisenbahndirektion Nürnberg, Direktio rat S c h m i d bei der Eisenbahndirektion Nürnberg, der dem Titel und Rang eines Regierungsrats bekleidete Dir tionsrat und Vorstand der Maschineninspektion II Münch S t ö c k e r und Direktionsrat R a t h m a y e r, Vorstand Maschineninspektion Passau.

Österreich.

— **Österreichische Kriegsanleihe.** An der Zeichnung 5. österreichischen Kriegsanleihe haben sich, wie das „V ordbl. f. E. u. Schiff." mitteilt, nach den bisher vorliegen Berichten u. a. auch nachstehende Gesellschaften mit den geführten Beträgen beteiligt:

	Kron
Aussig-Teplitzer E. (einschl. der Zeichnungen der Wohlfahrtsanstalten)	1 790
Bozen-Meraner E.	50
Buschtiehrader E.	3 000
Dux-Bodenbacher E.	250
Eisenbahn Wien-Aspang	1 000
Graz-Köflacher E.	500
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (einschl. der Zeichnungen des Pensionsfonds und der Bruderlade)	3 000
Kaschau-Oderberger E. (einschl. der Zeichnungen der Krankenkasse und der Wohlfahrtsfonds)	476
Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	400
Leoben-Vordernberger E.	100
Prag-Duxer E.	1 000
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	600
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	100
Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt	2 000
Gesamtbetrag somit	14 266

An dem Umtausche von Schatzscheinen der 1. und 2. ös reichischen Kriegsanleihe gegen Schuldverschreibungen 40 jährigen tilgbaren 5. österreichischen Kriegsanleihe ha sich nach den bisher eingelangten Berichten von den genannten Gesellschaften mit nachfolgenden Beträgen teiligt:

	Kron
Aussig-Teplitzer E. (einschl. des Pensionsfonds, Abt. B)	2 500
Bozen-Meraner Bahn	100
Buschtiehrader E.	3 500
Dux-Bodenbacher E.	376
Eisenbahn Wien-Aspang (einschl. des Pensionsinstitutes und der Krankenkasse)	137
Graz-Köflacher E.	1 000
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (verschiedene Fonds)	1 30[illegible]
LeobenVordernberger E.	50
Prag-Duxer E.	1 000
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	82
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	240
Österreichische Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt	42
Somit Gesamtbetrag	10 328

— **Die Kohlenversorgung; Ausgestaltung der Organisat** „Die Zeit" schreibt: Die lange Dauer des Krieges und ungewöhnlich lange Dauer des letzten Winters haben Notwendigkeit ergeben, an einen weiteren Ausbau der herigen Organisation der Kohlenversorgung, die ihren Mit punkt in der im November 1914 errichteten permanen Kohlenkommission hat, zu schreiten. Diesem Bedürfnis

cht eine kürzlich in der Wiener Zeitung kundgemachte ordnung des Gesamtministeriums betreffend die Ausgeung der staatlichen Organisation der Kohlenversorgung. ır Erreichung des angestrebten Zweckes erhält zunächst Kohlenversorgungskommission eine normative Grund-; andererseits werden der bisherigen Organisation in den elnen Kohlenrevieren nunmehr eigene, dem Ministerium öffentliche Arbeiten unmittelbar unterstellte Kohlenverungs-Inspektoren angegliedert, durch deren Bestellung einheitlich geordnetes, rascheres und gesicherteres Funkieren des Kohlenversorgungsdienstes angestrebt wird. le Behörden und Organe öffentlicher Verkehrsanstalten zur Mitwirkung bei der Durchführung der den Kohlenorgungsinspektoren übertragenen Aufgaben verpflichtet. Verfügung des Ministers für öffentliche Arbeiten können den Amtssitzen der Kohlenversorgungsinspektoren zu n Unterstützung auch Beiräte errichtet werden, deren ımmensetzung und Wirkungskreis sich nach den in den effenden Revieren in Betracht kommenden jeweils nderen Verhältnissen zu richten haben werden. Ferner der Minister für öffentliche Arbeiten ermächtigt, zur lung der Kohlen- (Koks- und Briketts-) Versorgung am der Revierbergämter, in deren Amtsbezirken Kohlenbau betrieben wird, oder an anderen geeigneten Orten lenversorgungsämter zu errichten und diesen oder erforchenfalls auch einzelnen Organen derselben die ihm h die Kaiserliche Verordnung vom 24. März 1917, dann h die Ministerialverordnungen vom 11. November 1914 vom 29. März 1917 eingeräumten Befugnisse mit allen itswirkungen ganz oder zum Teil zu übertragen. Der ster für öffentliche Arbeiten kann mit den Funktionen Kohlenversorgungsämter ausnahmsweise auch die Revierämter betrauen.

Ungarn.

Der **Ungarisch-Deutsche Wirtschaftsverband** beabsichtigt, drei Verbände für den 23. Juni d. J. nach Budapest zu gemeinsamen Tagung einzuberufen, auf deren Tagesordnung „Einheitliches Vorgehen in Fragen der Übergangswirtschaft" stehen wird. Es wurde der Beschluß gefaßt, den Reichsdeutschen und den Österreichischen Verband davon zu verständigen, daß der Ungarisch-Deutsche Wirtschaftsverband in allen Ungarn betreffenden Wirtschaftsfragen jederzeit bereitwillig mit Aufklärungen dienen wird.

— **Personalnachrichten.** Der langjährige Leiter der Budapester linksufrigen Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen, Josef Ofner, ist am 30. April d. J. in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Mit ihm schied einer der pflichteifrigsten und tüchtigsten Oberbeamten aus dem Dienste der Staatsbahnen. Infolge hervorragenden Fachwissens, seiner unbedingten Verläßlichkeit sowie seiner mehr als 40 Jahre hindurch im Interesse der ungarischen Staatsbahnen entfalteten rastlosen Tätigkeit und seiner Gerechtigkeitsliebe hat er sich allgemeiner Beliebtheit erfreut. Sowohl der Handelsminister als auch die Direktion der ungarischen Staatsbahnen haben dem trefflichen Manne bei seinem Scheiden aus dem Dienste ihre vollste Anerkennung ausgesprochen.

Der Handelsminister hat den Oberinspektor Viktor Kun unter Enthebung von der Leitung der Miskolczer Betriebsleitung zum Leiter der Budapester Zentral-Betriebsleitung ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Aus dem italienischen Verkehrswesen.** Nach einer Mailänder Meldung hat die italienische Regierung die für die Strecken Florenz-Bologna und Florenz-Faenza vorgelegten Elektrisierungspläne genehmigt. Die großen Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung dürften den Umbau indessen stark verzögern. — Im Interesse der Kohlenersparnis hat der italienische Transportminister die Aufhebung des Stückguttransports im gewöhnlichen Frachtverkehr angeordnet. Stückgüter werden nur noch als Eilgut befördert. Die höhere Beförderungsgebühr soll die Versender veranlassen, die Aufgabe von Stückgütern so weit als möglich einzuschränken. F. R.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

rttembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

ıläßlich der Einführung der Neben- Göppingen-Gmünd in den Bahn- Göppingen erhöhen sich einzelne ıtsätze, die demnächst bekanntıen werden.

nchen, den 31. Mai 1917. (774)
;amt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

scher Binnengüterverkehr, rverkehr Badische Staatsbahnen — sche Nebenbahnen im Privatbetrieb, sch-Württembergischer, sch-Pfälzischer, ß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Wirkung vom 1. August 1917 werfolgende Ausnahmetarife ohne atz aufgehoben:

usnahmetarif 9 für Eisen und Stahl sw. der Spezialtarife I und II des Badischen Binnengütertarifs und es Gütertarifs Badische Staatsisenbahnen — Badische Nebenbahen im Privatbetrieb,

usnahmetarif 9 für Dynamoaschinen usw., Eisen und Stahl sw. der Spezialtarife I und II des adisch-Pfälzischen, Badisch-Würtembergischen und Elsaß-lothrinisch-luxemburgisch-badischen Güterverkehrs.

usnahmetarif 9a für Eisen und tahl, auch verzinkt, verzinnt oder erbleit im Elsaß-lothringischıxemburgisch-badischen Güterverehr und im Badisch-Pfälzischen üterverkehr, in letzterem jedoch orläufig mit Ausnahme der Ausnahmesätze von St. Ingbert nach Mannheim, Mannheim - Industriehafen, Mannheim-Neckarau, Rheinau und Rheinau Hafen.

Vom 1. August 1917 ab werden die Sendungen zu den höheren Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen (Spezialtarife I und II) abgefertigt.

Karlsruhe, den 31. Mai 1917. (781)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter A 5 „Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige" nachgetragen.

München, den 31. Mai 1917. (775)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif). Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. wird ab 1. August 1917 aufgehoben.

München, den 25. Mai 1917. (770)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 2 vom 1. 5. 1914.

Mit dem 15. August 1917 werden die noch bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 (Holz) unter B, C und F ebenfalls ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 29. Mai 1917. (777)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 2 IV r für Schwefelsäure usw.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1917 treten die Buttstedt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener und Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn dem Ausnahmetarif für die Ziffer B 2 des Warenverzeichnisses (Natrium-Ammoniumsulfat usw.) bei. Neben der Fracht werden Zuschläge zugunsten dieser Bahnen berechnet. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1917. (776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 15. Juni 1917 ab werden im Ausnahmetarif 13 (Rohblei usw.) des Tarifheftes 2 direkte Frachtsätze von Friedrichshütte (Oberschles.) nach Frankenthal Hbf. und Oggersheim eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 30. Mai 1917. (780)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 10. Juni 1917 werden die Stationen Keble, Damonty und Roon in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 als Versandstation aufgenommen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung; auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 1. Juni 1917. (779)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für präparierte Kindermilch usw., Bierhefe usw. Tfv. 2 IV u.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1917 werden die Bestimmungen über die Verpackung nasser und abgepreßter Bierhefe aufgehoben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juni 1917. (778)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Altmünsterol Grenze und Delle frontière einerseits und Basel anderseits vom 1. Mai 1905.

Der Tarif ist am 1. April 1917 endgültig außer Kraft getreten.

Straßburg, den 31. Mai 1917. (783)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Gütertarif.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 31 für Frühzwetschgen wird unter Beibehaltung der bisherigen zeitlichen Beschränkung bis 30. Juni 1918 verlängert.

Karlsruhe, den 2. Juni 1917. (782)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Teilheft C 1 — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden die im Abschnitt VI. Zuschlags- und Anstoßfrachten (Verfg. Nr. 1211 auf Seite 887 des Tarif- und Verkehrsanzeigers 1916) für die Greifswald-Grimmener Eisenbahn vorgesehenen Zuschläge für Wagenladungen erhöht, und zwar:

a) im Wechselverkehre mit den Stationen der Stralsund-Tribseer Eisenbahn von 2 Pf. auf 3 Pf.,
b) im übrigen von 3 Pf. auf 6 Pf.

für je 100 kg.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Mai 1917. (771)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1917 werden die Entfernungen der Stationen Pirmasens, Rodalben und Waldfischbach ermäßigt, Entfernungen für Speyer Hbf. neu eingeführt und die Stationen Bexbach und St. Ingbert als Grubenholzempfangsstationen zugelassen. Die in Schnitttafel II aufgeführte Station Ahaus gehört der Westfälischen Landeseisenbahn an.

Bromberg, den 30. Mai 1917. (773)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1 — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917, widerruflich bis 31. Juli 1920, werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Eisenbahnen Hansdorf-Priebus-Lichtenberg, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und Rauscha-Freiwaldau die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife durch Zuschläge erhöht werden. Näheres enthält die am 31. Mai 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Mai 1917. (772)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1 — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. August 1917 erhalten im Abschnitt VII Überfuhrgebühren usw. die Bestimmungen für Oderberg eine andere Fassung, die in der am 7. Juni 1917 erscheinenden Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers (Güterverkehr) veröffentlicht wird. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juni 1917. (784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweizer. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 14. März d. J. in dem Gütertarif Basel Bad St. B. — Schweiz vom 1. Mai 1913 auf 31. Mai d. J. gekündigten Angaben für den Verkehr mit den elektrischen Greyerzerbahnen bleiben noch bis auf weiteres in Kraft.

Karlsruhe, den 28. Mai 1917. (769)
Gr. Generaldirekt. d. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. August 1917 an wird für die Stationen der Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt: Dorndorf-Kaltennordheim, Eisfeld-Unterneubrunn, Hildburghausen-Friedrichshall die Gebühr für die Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder für die Gestellung von Rollböcken von 3 auf 4 Pfg. für 100 kg erhöht.

Dresden am 31. Mai 1917. (767)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. August 1917 an werden die Frachtsätze für die Stationen der Eisenbahnen Hansdorf-Priebus-Lichtenberg, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und Rauscha-Freiwaldau mit Ausnahme der Stationen Sommerfeld M. T. S. E. und Teuplitz M. T. S. E. um je 30 Pfg. für 1000 kg erhöht.

Dresden, am 31. Mai 1917. (768)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Vom 4. Juni 1917 an werden mit Genehmigung des Kgl. Finanzministeriums und unter Zustimmung des R eisenbahnamtes bis auf weitere im Nebengebührentarif, Abschnit Ziffer 1 a) und b) festgesetzten gebühren wie folgt erhöht:

a) für Aus- oder Einladen packter Güter, für je — nur angefangene — 100 kg (15 Heller),
b) für Aus- oder Einladen un packter Güter, für je — nur angefangene — 100 kg (23 Heller).

Dresden, am 31. Mai 1917.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staat

2. Personen- und Gepäckverk

Elsaß-lothringisch-Württemberg Bayerischer Personen- und G verkehr.

Infolge Änderung der öster schen Fahrkartensteuer trete 1. August 1917 im Verkehr mit Sa für einzelne Klassen geringe T höhungen ein.

Gleichzeitig werden einzelne V dungen mit geringem Verkehr hoben. Nähere Auskunft erteilt Verkehrsbureau in Straßburg.

Straßburg, den 28. Mai 1917.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Loth

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung der Werkstatt rialien für die Königl. Eise direktion in Hannover für das jahr 1917, und zwar:

A. 1900 Bogen Pappe, 125 000 Schmirgelleinen, 25 000 Bogen S gelpapier, 600 kg Schmirgel, Stück Filzringe, 2200 kg Ha 28 700 Stück Dichtungsringe für buchsen (zu A nur beschlagnahm Rohstoffe).

B. 29 000 Stück Tafelglas, Stück Spiegelglas, 6000 Stück glocken.

Eröffnung der Ange am Dienstag, den 19. Jun zu A vormittags 11 Uhr, 11¾ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt Zentralbureau gegen 70 Pfg. 60 Pfg. zu B. bar im Zimmer Zuschlagsfrist bis 3. Juli 1917.

Hannover, den 2. Juni 1917.
Königliche Eisenbahndirekti

4. Verkauf von Altmaterial

Die bei Bahnhof Oldenburg au Werkstättenhofe und im Hauptm 1 lagernden Werkstattsmater Abfälle aller Art sollen öffentli kauft werden.

Bedingungen und Materialverz können von unserm Materialien hier, Karlstr. 16, gegen porto- u stellgeldfreie Einsendung von 5 in bar, nicht in Briefmarken, b werden.

Verschlossene Angebote müss spätestens 14. Juni 1917 vorm 11½ Uhr hier eingehen, der Zu erfolgt bis zum 24. Juni 1917.

Oldenburg, den 29. Mai 1917.
Großherzogliche Eisenbahndirek

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 44. | 9. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine Signalordnung ohne grünes Licht.

Eine Studie.

ı seinem Buch „Stationsdeckungs- und Blocksignale"[1]) ägt Gutzwiller eine Signalordnung vor, als deren beson- n Vorzug er die Verwendung nur zweier Signalfarben für Dunkelheit, Rot und Grün bezeichnet. Allerdings greift otgedrungen zur gleichzeitigen Verwendung von Form Farbe für die Lichtsignale am Vorsignal, deren Zweck- igkeit hier nicht näher untersucht werden soll.

ese Bedingung, nur zwei Signalfarben für die Dunkelheit erwenden, regt zu der Untersuchung an, ob die Verwen- ; von Rot und Grün unter Ausschaltung des Gelb[2]) wirk- Vorteile bringt oder ob nicht auf anderem Wege die ninderung der Farben erreicht werden kann.

s Bestreben, die Anzahl der Farben in den Eisenbahn- alen einzuschränken, hat nur Sinn, wenn man ausgeht von optischen Wirkungen der Farbsignale auf das mensch- Auge. Diese sind, praktisch betrachtet, die Erkennbar- in der Entfernung und die eigentliche Farbenwirkung.

r die Sichtbarkeit gelten die allbekannten Ergebnisse der pesschen Versuche: Bei gleicher Lichtstärke der Flammen die Sichtbarkeit für Weiß $= 1$, Rot $= 1/3$, Grün $= 1/5$, $= 1/7$.

r Gelb ist ein Zahlenwert nicht angegeben, er ist aber chen Weiß und Rot zu suchen. Mit Rücksicht auf Fern- barkeit wäre also das Grün eher als das Gelb auszu- lten. Auch die Tatsache, daß grünes Licht sehr unter der entönung der Umgebung an Sichtbarkeit, selbst an Far- irkung einbüßt, weist darauf hin, sich lieber des Grün es Gelb als Signalfarbe zu entledigen.

le weit schlimmere Rolle aber spielt Grün auf dem Ge- der Farbensinnstörungen[3]). Folgende, die grüne Farbe betreffende Leitsätze lassen dies unschwer erkennen: 1. Unter den Dichromaten (Rot-Grün-Blinde) sind etwa doppelt so viel Grünblinde wie Rotblinde. 2. Grün wird von den anomalen Trichromaten (Farbenschwache) 50 mal langsamer erkannt, während Rot 20 mal langsamer als bei den Normalen erkannt wird. 3. Gasglühlicht wird von den anomalen Trichromaten leicht für Grün gehalten (Verwechslung der Straßen- und Bahnhofslaternen mit Signallichtern). 4. Unter den anomalen Trichromaten sind die Grünanomalen bei weitem in der Mehrzahl. 5. Den Grünblinden erscheint ein gelbliches Grün wie dunkelgelb, ein Blaugrün, wie es als Eisenbahnsignallicht verwendet wird, als grau, fast weiß. — Als weitere, einflußreiche Leitsätze sind zu beachten: 6. Blaugelb-Blindheit ist selten. 7. Der Farbenblinde ist nur farbenblind beim Sehen kleinerer Flächen. 8. Vorübergehende Farbenblindheit ist möglich durch übermäßigen Genuß von Alkohol und Tabak beim Sehen kleiner Flächen. 9. Bei Farbenblindheit wird die Farbe als Licht dunklerer Art empfunden: „Die Helligkeitsunterschiede sind die Leitsterne des Farbenblinden" (Dr. Vierling). 10. Dem Trichromaten erscheint Rot wie Dunkelgelb. 11. Weißes[4]) Signallicht sieht infolge schlecht brennender Petroleumlampe oft dunkelgelb aus. 12. Aus 10 und 11 folgt, daß eine Verwechslung zwischen weißem und rotem Signallicht bei Farbenblinden leicht möglich ist. 13. Die beiden Lichter Rot und Gelb wirken stark durch ihre Unterschiede auf das farbenblinde Auge, dem die Unterscheidung leichter als dem normalen Auge fällt: Rot erscheint Dunkelgelb, Gelb erscheint gelb (zu vergleichen Nr. 9). 14. Den Rotgrün-Blinden erscheint Gelbgrün-Rot-Dunkelgelb = weißes, aber schlechtbrennendes, daher gelbleuchtendes Petroleumlicht (zu vergleichen Nr. 5, 10, 11, 12). 15. Es muß damit gerechnet werden, daß Farbenuntüchtige längere oder kürzere Zeit im

[1]) Zu vergleichen die Besprechung des Buches in dieser ng, 1915, Nr. 101.

[2]) Unter Gelb werden alle Spielarten des im Signalwesen endeten Bernsteingelb, Brandgult, Orange verstanden.

[3]) Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte. Jahrgang Nr. 8 bis 10: Der Farbensinn und seine Störungen von R. Zeitlmann. Jahrgang 1909, Nr. 7: Über das Farben- n von Farbenuntüchtigen von Dr. Vierling. Jahrgang 1912, Nr. 2: Erfahrungen in der amtlichen Prüfung auf Farbentüchtigkeit von Dr. Seydel. Jahrgang 1913, Nr. 5: Vergleichende Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit verschiedener Farbensinn-Proben von Dr. Vierling.

[4]) Unter der Bezeichnung „Weißes Signallicht" wird ungeblendetes in natürlicher Helligkeit leuchtendes Signallicht verstanden, im Gegensatz zum Milchglaslicht.

Betriebsdienst beschäftigt sind, ohne daß diesen selbst ihre Farbenuntüchtigkeit zum Bewußtsein kommt, bzw. ohne daß sie als farbenuntüchtig vom Arzt zweifelsfrei festgestellt werden.

Diese aus der Lehre der Farbensinnstörungen fließenden Leitsätze lassen sich für die Signaltheorie in folgende Grundsätze umprägen:

A.

1. Gelbgrünes Signallicht ist zu vermeiden, damit Verwechslung mit Rot und Weiß bei Farbenschwachen vermieden oder erschwert wird: das übliche blaugrüne Signallicht erfüllt diese Forderung.

2. Bestrebungen, die Signalfarben zu vermindern, werden in erster Linie das Ausschalten des grünen Signallichts zum Ziel haben müssen.

3. Bei Verwendung weißen Signallichts muß die Lichtquelle klares, weißbrennendes Licht besonders gewährleisten; Petroleum ist kein Leuchtstoff, der diese Forderung immer erfüllt.

6. Erlöschende Lampen einer Lichtergruppe dürfen ni Halt in Fahrt und Langsame Fahrt in Volle Fahrt v wandeln.

7. Rotes Licht, das allgemein als Signal des unbedingt Halt gilt, darf nie in Gruppe mit andern Lichtern Deckungssignalen und an der Spitze fahrender Züge v wendet werden.

8. Festweiß darf als Signallicht, an Zügen ausgenomm nie verwendet werden.

Es ist nicht zu verkennen, daß 6 + 7 = 13 kaum zu n dernde Bedingungen (Grundsatz A 4 ist mit Grundsatz gleichlautend) die Aufgabe, eine Signalordnung auf ihr aufzubauen, sehr erschweren. Um so überraschender ist nachstehende Versuch einer Lösung, die ausgeht von d Signalbuch der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn die beibehält, was den 13 Grundsätzen nicht widerspri und nur neuschafft, was jene unerbittlich fordern und w sie zu erfüllen am besten geeignet ist.

Es ist selbstverständlich, daß Rot als Farbe des unbedin

1 2 3 4 5 6 7 8

9 10 11 12 13

rot
gelb
blinkweiss
weiss
blau

4. Weißes Festlicht ist als Signallicht zu vermeiden, wozu übrigens die Gefahr der Verwechslung mit bahnfremden Lichtern von jeher aufgefordert hat. — Bei Entwicklung einer Signalordnung nach den Grundsätzen A 1 bis 6 dürfen einige Grundsätze internationaler Gültigkeit,[6]) aus den Anforderungen des Betriebes entspringend, nicht übersehen werden.

B.

1. Vorsignal und Hauptsignal müssen gegeneinander unterschieden sein.

2. Das Vorsignal muß auf alle Signalbefehle des Hauptsignals vorbereiten.

3. Das Vorsignal darf kein Haltsignal zeigen, dessen Überfahren erlaubt ist.

4. Die Fernsichtbarkeit des Vorsignals muß die gleiche wie die des Hauptsignals sein.

5. Es ist zwischen Signalen und Merkzeichen zu unterscheiden; für letztere dürfen keine Signallichtfarben verwendet werden.

[6]) Martens, Grundlagen des Eisenbahnsignalwesens, S. 61.

ten Haltsignals, ob als Einzel- oder Gruppenlicht, verändert beibehalten wird; desgleichen Doppelgelb Schräglage am Vorsignal für die Warnstellung und als fangssignal an einer Langsamfahrstelle. Beide Farben ge praktisch-brauchbare Dunkelsignale, erstere durch eine la jährige Überlieferung mit Recht gefestigt, letztere in wenigen Jahren seit der Einführung sich allgemeiner An kennung erfreuend. Grün aber und Festweiß, das sich einigen außerpreußischen Eisenbahnen noch als Signall findet, müssen nach den Grundsätzen A 2 und A 4 = B 8 fallen und in zweckmäßigerer Weise ersetzt werden. Unmöglichkeit, mit nur zwei Signalfarben eine brauchb neuzeitlichen gesteigerten Ansprüchen genügende Signal nung zu bilden, zwang deswegen Gutzwiller zur Einführ des beweglichen, beleuchteten Milchglasbalkens in Verbind mit grünem Licht am Vorsignal.

Als Ersatz für Grün wird weißes Blinklicht eingefü Eine hochentwickelte Sondertechnik hat das Blinklicht den Seeverkehr seit langer Zeit in verschiedenen Latern bauarten betriebssicher zu erzeugen gewußt und auch für Eisenbahn- und Luftverkehr ist es gelungen, eine brauchb

inklichtlaterne [7]) mit Azetylen als Leuchtstoff zu bauen. utsche und ausländische Eisenbahnen haben Versuche mit etylen-Blinklichtlaternen deutscher und schwedischer Bau angestellt und die Verwendung des Blinklichts im ordenthen Signaldienst auf den schwedischen Staatsbahnen ist zu kannt, als daß hier näher als durch Anführung einiger röffentlichungen über jene darauf eingegangen werden ißte. Von besonderer Wichtigkeit aber ist das günstige gebnis [8]) jener mehrjährigen Versuche, das sich kurz dahin sammenfassen läßt, daß sich die schwedischen Lokomotivhrer sehr befriedigend über das Signalblinklicht äußern. kann das Eisenbahnsignalwesen sich des Blinkweiß bemen, dessen Vorzug vor den farbigen Signallichtern in übertroffener Fernsichtbarkeit besteht und dessen Verchslung mit bahnfremden Lichtern infolge des Blinkens cht mehr zu befürchten ist.

Der Entwurf der Signalordnung ohne grünes Licht ist durch nebenstehende Zusammenstellung der Dunkelsignale — nur um diese allein handelt es sich — gekennzeichnet, die auf den ersten Anblick dem Beschauer fremd vorkommen mag. Die Darstellung ist ungewöhnlich und nicht ganz geläufig, weil in ihr die Dunkelsignale allein ohne gleichzeitige Darstellung der Tagsignale erscheinen. Dies ist nicht ohne Absicht geschehen, es entspricht vielmehr der Wirklichkeit, in der ja auch bei Nacht die Tagsignale nicht erkennbar sind, jedenfalls nicht zur Signalübermittlung dienen. Durch den Fortfall der Tagsignale in der Darstellung soll die vorurteilsfreie Betrachtung und Beurteilung der Dunkelsignale ohne Vergleich mit den Tagsignalformen ermöglicht und erzwungen werden. Die optische Wirkung der Tag- und Nachtsignale ist ohne den geringsten gegenseitigen Einfluß; erst die bauliche Durchbildung der Signalmittel (Scheiben, Flügel für den Tag, Laternen und Blenden für die Dunkelheit) schafft einen gewissen Zusammenhang. Deswegen ist z. B. der oft gehörte Satz, den langjährige Gewohnheit zum fast unumstößlichen Grundsatz erhoben hat: „zu jedem Flügel ein Licht“ nicht nur unrichtig und für den Fortschritt hinderlich, sondern ohne jede praktische Bedeutung; das preußisch-hessische Vorsignal durchbricht den Satz seit vielen Jahren (eine Scheibe und zwei Lichter, keine Scheibe sichtbar und auch zwei Lichter!) und trotzdem hat das wertvolle Dunkelsignal sich schnell eingebürgert. Erleichtert wird das Verständnis der Signalzusammenstellung, wenn die Lichter durch Farbstift farbig angelegt werden als Ersatz für farbigen Druck.

(Schluß folgt)

[7]) Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen, 1911, . 809: Über versandfähige Leuchtgase. Von L. Onken. Verhrstechnische Woche, 1912, Nr. 43: Das Verkehrswesen auf r internationalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in rin 1911 von Fleck. Jahrgang 1913 dieser Zeitung, Nr. 6: inklicht von Martens. Jahrgang 1913 dieser Zeitung, Nr. 85: ue Signalanordnungen an der Strecke Stockholms Centralltskog der Schwedischen Staatsbahnen.

[8]) Die Arbeiten des Baltischen Ingenieurkongresses in almö vom 13. bis 18. Juli 1914. Vortrag des Bürogenieurs Windahl (Schwedische Staatsbahnen): Anordnunn zur Verbesserung der Betriebssicherheit auf den Eisenhnen.

Bayerischer Landeseisenbahnrat.

Wir haben in Nr. 43 d. Ztg. die Rede des Verkehrsministers Seidlein in der Sitzung des Bayerischen Landeseisenbahnts vom 22. v. M. mitgeteilt.

An die Ausführungen des Verkehrsministers schloß sich ie allgemeine Aussprache, in der im wesentlichen anerkannt irde, daß der Krieg, der in die allgemeinen wirtschaftlichen erhältnisse schwer eingegriffen hat, auch die finanzielle ige der Verkehrsverwaltung im besonderen in Mitleidenhaft gezogen hat. Aus diesem Grunde sei es wohl unveridlich, in die Erhöhung der Personentarife zu willigen d auch auf dem Gebiete des Güterverkehrs die allgemeinen rifvorschriften, die Güterklassifikation und die Nebengehrentarife der veränderten Lage anzupassen und weiter ch vereinzelte Ausnahmetarife für den Güterverkehr zu seitigen.

Es wurden darauf die Punkte der Tagesordnung einzeln raten und zunächst das Einverständnis erklärt mit der besichtigten Neugestaltung der Personenfahreise. Diese sollen künftig betragen in der I. Klasse ₰, in der II. Klasse 5,7 ₰, in der III. Klasse 3,7 ₰ und der IV. Klasse (3b) 2,4 bis 2,5 ₰ für das Personenkiloter. In diesen Sätzen ist die an Stelle des heutigen Fahrrtenstempels tretende Reichssteuer für den Personenverhr bereits inbegriffen.

Auf dem Gebiete des Gütertarifes hat der Landessenbahnrat folgende Änderungen begutachtet: Die Streckentze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs r bestimmte Stückgüter werden im Sinne der vorliegenden iträge neu geregelt. Die Frachten und Nebengebühren im iter- und Tierverkehr werden abweichend von den bisherigen rundungsverfahren. wonach Beträge unter 5 ₰ gar nicht, träge von 5 ₰ ab aber für 10 ₰ berechnet werden, künftig ch Antrag der Ständigen Tarifkommission der deutschen senbahnverwaltungen stets auf volle 10 ₰ nach oben abrundet, ferner werden in Anwendung des gleichen Grundtzes bei Ermittlung der in den Kilometertariftafeln für den iterverkehr angegebenen Tarifsätze auch Bruchteile von niger als 0,5 ₰ auf volle Pfennigbeträge aufgerundet. In egfall würden zu bringen sein die Ausnahmetarife im inrbayerischen Güterverkehr Nr. 1a (Stammholztarif), . 1b (Stammholz-Mainumschlag-Tarif), der Ausnahmetarif r Grubenholz (Ziffer 8a des Ausnahmetarifs 2 Rohstoffif), ferner der Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialrifs III und der Ausnahmetarif 6 für Stein- und Braunhlen. Gegen die Beseitigung des Ausnahmetarifs 5 (Wegustoff-Tarif) besteht unter der Voraussetzung keine Erinnerung, daß mit dem Wegfall desselben ein gestaffelter Ausnahmetarif für Schotter eingeführt wird, der die Selbstkosten der Eisenbahn sicher deckt. Der Landeseisenbahnrat hat keine Erinnerung dagegen, daß die Sätze der Nebengebührentarife für den Güter- und Tierverkehr, soweit sie infolge der fortgeschrittenen Teuerung der Verbrauchsmittel und Arbeitsleistungen mit dem Selbstkostenaufwand der Eisenbahnen nicht mehr im Einklang stehen, im Sinne der vorliegenden Anträge des Prüfungsausschusses der Ständigen Tarifkommission neu bemessen werden und weiter, daß bei diesem Anlasse auch die bayerischen Sonderbestimmungen zum Nebengebührentarife, betreffend das Wägegeld, die Ladegebühren und das Krangeld in Wegfall gebracht bzw. den geänderten Verhältnissen angepaßt werden. Weiter nahm der Landeseisenbahnrat das Verzeichnis der im zweiten Halbjahr 1916 dauernd eingeführten Ausnahmetarife und die Übersicht der aus Anlaß des Krieges vorübergehend bewilligten Frachterleichterungen nach dem Stande von 1. Mai 1917 ohne Erinnerung zur Kenntnis, ebenso die Mitteilungen über Lagerhausverhältnisse.

Zum Schlusse trat der Landeseisenbahnrat in die Beratung des Entwurfes des Sommerfahrplanes 1917 ein. Der Berichterstatter Ministerialrat Ruckdeschel führte dazu aus, daß sich die Entwicklung des Fahrplanes für den Personenverkehr in den drei Kriegsjahren derart vollzog, daß auf den Hauptbahnen im Sommer 1916 gegenüber Sommer 1914 die Zugleistungen um 40 %, im Winter 1916/17 bis Januar einschließlich (gegenüber dem Winter 1913/14) um 39,3 % vermindert wurden. Der Verkehr wurde hierbei angesichts der schwierigen Verhältnisse sicherlich befriedigend bedient; der Fahrplan war stabil und gegenüber den veröffentlichten Fahrplänen ohne wesentliche Störungen und Änderungen für die angekündigte Dauer in Gültigkeit. Eine gewisse Notlage ergab sich insbesondere unter der Mitwirkung des starken Militär- und Militärurlauberverkehrs des öfteren bei Schnellzügen, von denen die Verwaltung schließlich nur 27 % noch im Verkehr hatte, und bei den Personenzügen an Sonn- und Feiertagen. Diese für den Verkehr günstige Sachlage änderte sich ab 1. Februar lfd. J. Die starke Inanspruchnahme der Betriebsmittel für militärische Zwecke, die lange starke Kälte, die anhaltende Kohlennot, der Mangel an Betriebs-, insbesondere Werkstättenpersonal brachten die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen in diesem Zeitpunkt in eine Lage, die starke Eingriffe in den Fahrplan notwendig machte und die damit die Stabilität des Fahrplanes und die Brauchbarkeit der öffentlichen Fahrplanbehelfe aufhob. Die

Zugleistungen wurden auf den Hauptbahnen vom Februar 1917 an allmählich auf 46,4 % abgemindert. Trotz dieses starken Eingriffes wickelte sich aber der Betrieb und Verkehr auch in dieser Zeit verhältnismäßig befriedigend ab und behielten auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr die steigende Richtung bei; sie brachten in den ersten drei Monaten des Jahres 1917 2 086 194 *M*, das sind 14,15 % Mehrung gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1916, ein. Die Staatsbahnverwaltung war bestrebt, dem immerhin mißlichen Zustand in Betrieb und Verkehr und der übermäßigen Beschränkung der Zugleistungen für den Personenverkehr baldmöglichst ein Ziel zu setzen. Dieses Ziel konnte aber auch im Monat Mai noch nicht erreicht werden. Die bayerische Eisenbahnverwaltung machte sich deshalb im Benehmen mit den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen schlüssig, den Sommerfahrplan erst ab 1. Juni in Kraft treten zu lassen und auch erst von diesem Zeitpunkt an die großen Verbesserungen zu verwirklichen, die sie im Auge hatte. Die Zugmehrungen des Sommers 1917 gegenüber dem Winter 1916/17 betragen insgesamt 6,4 %, das sind 3210 tägliche Zugkilometer-Mehrleistung. Bei Aufstellung des neuen Fahrplanes hat die Staatsbahnverwaltung mit aller möglichen Vorsicht vorgesorgt, um, wenn irgend möglich, auch gegenüber den zu erwartenden militärischen Anforderungen die Unveränderlichkeit des Fahrplanes für die Schnell-, Eil- und Personenzüge wenigstens für 4 Monate durchhalten zu können. Die Führung von Zügen ist heute im dritten Kriegsjahr nicht mehr — vielleicht abgesehen vom Kohlenverbrauch — eine Kostenfrage, sondern eine Frage der Betriebsmittel und des Personals; sie ist in stärkster Linie abhängig vom Stande der Lokomotiven und der Inanspruchnahme des Betriebsparks der Staatsbahnverwaltung für militärische Zwecke. Immerhin berechtigt die Tatsache, daß wir in Bayern im Somm 1917 neun Schnellzugpaare auf großen Strecken wieder e legen, sicherlich zu der Anschauung, daß das Denkbarste schieht, was die Betriebsmittel gestatten.

Aus dem Fahrplan hob der Berichterstatter hervor Wiedereinlegung der Nachtschnellzüge München-Nürnbe Berlin D 49/50. Die in den letzten drei Monaten verfü Führung der Nachtschnellzüge München-Berlin über (D 21/26) kann über die Strecke Augsburg-Nürnberg-Ma Redwitz wegen der großen Schwierigkeiten und vielen D pelleistungen, die sich hierbei ergeben haben, nicht län aufrechterhalten werden. Die bayerische Staatsbahnv waltung setzt daher alles daran, die Nachtschnellzüge ü Probstzella wieder zu erlangen. Weitere neue Schnellzü verkehren noch auf den Strecken Nürnberg-Frankfurt, Mü chen-Regensburg-Hof, Hof-Bamberg-Nürnberg-Würzburg, da München-Kufstein und München-Salzburg sowie Crailshei Nürnberg-Neumarkt-Hof. Dem Wunsch nach einer weiter Verbindung München-Passau wird dadurch Rechnung get gen, daß Zug D 29 über Regensburg an D 160 anschlie Die späte Ankunft des Nachtschnellzuges D 49 in Berl die bemängelt wurde, ist leider nicht zu beheben; es w jedoch geprüft werden, ob nicht im Zug E 115 ab Nürnbe ein als Schlafwagen einzurichtender Wagen I. und II. Kla geführt werden kann, der in Hof an den Nachtschnellz nach Berlin anschließt und dortselbst schon vor 7 Uhr fr eintrifft.

Im allgemeinen fand der Entwurf des Sommerfahrpla die Billigung des Landeseisenbahnrates, da er eine verhä nismäßig gute Bedienung des Verkehrs und die wünsche werte Beständigkeit in der Führung der Züge verspricht.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 31. v. Mts. eine Änderung der Nummer I d. der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 102 des Reichs-Gesetzblattes vom 4. d. Mts. hervor.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht ergaben sich Betriebseinnahmen von 2 162 785 *M* (i. V. 1 816 758 *M*). Die Betriebsausgaben erforderten 1 436 224 *M* (1 210 700 *M*). Das Mehr der Einnahmen über die Ausgaben beträgt demnach 726 560 *M* (606 058 *M*). Hiervon gehen ab 62 004 *M* (29 978 *M*) für Rücklagen. Es verbleibt ein Überschuß von 664 556 *M* (576 079 *M*). Hieraus wird eine Dividende von 3 % = 153 000 *M* (0) ausgeschüttet. Zum Vortrage gelangen 38 051 *M* (106 464 *M*). Der Erneuerungsfonds A erhält wieder 25 000 *M* zugewiesen. Die Gesamteinnahme hat die Höhe des letzten Friedensjahres annähernd wieder erreicht. Der Personenverkehr nahm gegenüber dem Vorjahre um 13 %, der Güterverkehr um 21 % zu. Wie die Verwaltung bemerkt, ergab sich die zwingende Notwendigkeit, durch eine allgemeine Tariferhöhung die Betriebseinnahmen zu erhöhen und damit einen Ausgleich der starken Verteuerung der Selbstkosten zu schaffen. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen stellte sich auf 67,15 % (66,32 %).

In der Generalversammlung am 1. d. M. wurden Geschäftsbericht und Bilanz, ebenso die Anträge auf Verteilung des Überschusses, wie oben angegeben, genehmigt.

— **Die Gliederung der bayerischen Staatsministerien.** Dem bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wurden vom 1. Mai d. Js. ab aus dem bisherigen Wirkungskreis des bayerischen Staatsministeriums des Innern und der bei diesem bestehenden obersten Baubehörde überwiesen: 1. Die oberste Aufsicht über den Verkehr auf Staatsstraßen und Wasserstraßen einschließlich der Regelung der Erhebung von Abgaben für deren Benutzung, 2. die staatlichen Straßen- und Brückenbauten, 3. die Wasserbauten an den öffentlichen Gewässern, Privatflüssen und Bächen sowie 4. die Erbauung staatlicher Schiffahrtskanäle. Dem Staatsministerium des Innern verbleibt die Fürsorge für die Landeskultur, die Wasserkraftausnützung und die Elektrizitätsversorgung des Landes. Die Verfügung über diejenigen Wasserkräfte, die durch bauliche Maßnahmen des Verkehrsministeriums gewonnen werden, wurde diesem Staatsministerium übertragen. Ferner wurden dem Verkehrsministerium unterstellt: die den Kreisregierungen untergeordneten Straßen- und Flußbauämter, das Neubauamt für die Mainkanalisierung in Aschaffenburg, das Neubauamt für die Pegnitzregulierung in Nürnberg sowie das Personal des Straßen- und Flußbaufachs bei den Kreisregierungen.

Der Wirkungskreis des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten umfaßt nunmehr: 1. die oberste Aufsicht über das Eisenbahnwesen einschließlich der Privatbahnen und der Straßenbahnen, dann über das Post- und Telegraphenwesen und über den Verkehr auf Staatsstraßen und Wasserstraßen einschließlich der Regelung der Erhebung der Abgaben für deren Benutzung; 2. die Leitung der Staatsanstalten für den Verkehr, im besonderen die Verwaltung der Staatseisenbahnen, der Posten und Telegraphen, der staatlichen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, Würmsee und Ammersee und der staatlichen Schiffahrt auf der Amper, der Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine, des Ludwigkanals und des Frankenthaler Kanals; 3. die im Bereiche der staatlichen Verkehrsanstalten auszuführenden Bauten einschließlich des Baues neuer staatlicher Eisenbahnlinien; 4. die staatlichen Straßen- und Brückenbauten; 5. die Wasserbauten an den öffentlichen Gewässern und den Privatflüssen und Bächen; 6. die Erbauung staatlicher Schiffahrtskanäle.

Für den Bau von staatlichen Schiffahrtskanälen wurde dem Verkehrsministerium ein Kanalamt für das Königreich Bayern in München untergeordnet. Diesem sind Kanalbauinspektionen in Aschaffenburg, Kreuzwertheim, Würzburg, Kitzingen, Bamberg, Nürnberg, Roth a. Sa., Treuchtlingen, Neuburg a. D., Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Deggendorf und Passau unterstellt. Die gesetzliche Vertretung der Kanalbauverwaltung wurde der Eisenbahndirektion München übertragen.

— **Zwangsweise Zurollung von Massengütern.** Von den Verkehrstreibenden war über zu strenge Handhabung der zwangsweisen Zurollung der Güter auf den Berliner Bahnhöfen vielfach geklagt worden, weshalb die Handelskammer zu Berlin die Eisenbahnverwaltung um Abstellung der Schwierigkeiten ersucht hatte. Diesem Ersuchen hat die Eisenbahnverwaltung in dankenswerter Weise entsprochen. Nachdem sich die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse in erfreulicher Weise gebessert haben, hat die Königliche Eisenbahndirektion Berlin bereits seit einiger Zeit von der sofortigen zwangsweisen Entladung der auf den Freiladegleisen bereitgestellten Ladungen dann abgesehen, wenn die Verkehrstreibenden am Eingangstage ihrer Güter bei der zuständigen Güterabfertigung bis 4 Uhr nachmittags vor Ablauf des standgeldfreien Entladetages den Antrag stellen und die Erklärung abgeben, daß sie die eingegangenen Güter bestimmt am nächsten Tage, das ist dem 1. standgeldpflichtigen Tage, entladen werden. Die Handelskammer zu Berlin ersucht die Verkehrsbeteiligten, für tunlichst beschleunigte Entladung der Güter nach wie vor Sorge tragen zu wollen, da die neue Maßnahme ein besonderes Entgegenkommen der

isenbahnverwaltung darstellt, das nur so lange gewährt erden kann, als hierdurch die Entladung der Güter an den gentlichen Entladetagen nicht verzögert wird.

— Verein Deutscher Maschineningenieure. In der Vereinsersammlung am 15. Mai d. J., die unter dem Vorsitz Seiner xzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert stattfand, elt Geheimer Oberbaurat Kunze im Anschluß an seinen ortrag in der Aprilversammlung über die Kunze-Knorremse für Schnellzüge (s. Nr. 38, S. 315 d. Ztg.) einen Vorag über die Kunze-Knorr-Bremse für Personen- und Güterzüge. Die fortschreitende Entwicklung s Verkehrswesens stellt an die Eisenbahnen beständig neue ufgaben; als eine solche Aufgabe ist die Einführung einer rchgehenden Bremse für Güterzüge anzusehen. Die Aufbe war nicht neu, da bei den amerikanischen Bahnen beits seit über 15 Jahren die Güterzüge mit durchgehenden iftdruckbremsen nach der Bauart Westinghouse laufen. iese haben sich indessen nicht derart bewährt, daß man, s die Frage der Einführung einer durchgehenden Bremse Preußen-Deutschland auftauchte, das Beispiel Amerikas tte nachahmen können. Es wurden daher alle in Betracht mmenden Punkte in langen Verhandlungen unter den verhiedenen Eisenbahnverwaltungen sorgfältig erwogen und eiterhin angeregt, daß alle europäischen Bahnen eine durchhende und vor allem einheitliche Güterzugbremse einführen llten. Auf der dritten internationalen Konferenz im Mai 07 wurde das Bedürfnis hierfür anerkannt und in dem hlußprotokoll der „Internationalen Kommission" wurde sonn zu Bern im Mai 1909 das endgültige sogenannte „Berner ogramm" festgelegt und später von den beteiligten Regiengen anerkannt.

In Anbetracht der bei den Eisenbahnen vorhandenen vielen rschiedenen Bremssysteme war es nötig, zur Lösung der emsfrage ganz neue Wege einzuschlagen und eine Lösung ößeren Stils zu finden, die vor allem auch die Eisenbahnrwaltungen mit steilen Bergstrecken befriedigte. Hand in nd mit der Einführung der Güterzugbremse muß eine Umstaltung der Personenzugbremse gehen, wenn in Zukunft rsonen- und Güterwagen in beliebiger Mischung, besonders Militärzügen, mit Luftdruckbremse gefahren werden sollen. ssicht auf Erfolg konnte nach alledem nur eine rückwärts lbare Bremse bieten, die zugleich volle Gewähr gegen Erhöpfung der Bremskraft versprach und den Anforderungen s Betriebes in vollstem Maße gerecht wurde. Aus diesen wägungen ist die Kunze-Knorr-Bremse hervorgegangen, e Vereinigung der Einkammer- mit der Zweikammeremse, die beide von einem gemeinsamen Steuerventil beerrscht werden.

Der Vortragende stellte an der Hand einer Reihe von chtbildern und beweglicher Modelle die Einrichtung der unze-Knorr-Bremse eingehend dar, die bei den angestellten rsuchen den an sie zu stellenden Forderungen voll entsochen hat, um zum Schluß noch einige Bemerkungen über e Wirtschaftlichkeit zu machen. Nach einer sehr vorsichtn aufgestellten Wirtschaftsberechnung sind für die Ausstung des gesamten Lokomotiv- und Wagenparks der preuh-hessischen Staatsbahnen mit durchgehenden Güterzugemsen insgesamt 267 Millionen Mark im Laufe von 9 Jahren dem Ausrüstungszeitraum — aufzuwenden. In diesem itraum wird durch Personalersparnisse neben Deckung er Betriebskosten das aufgewendete Baukapital von 267 Millionen restlos getilgt und verzinst. Nach der Tilgung, h. vom 10. Jahre nach Beginn der Ausrüstung, verbleibt Überschuß von 65 Millionen Mark jährlich, der entsprend der Verkehrssteigerung in jedem folgenden Jahre chst. Dieser Überschuß entsteht lediglich durch Ersparse an Personalkosten. Am Ende des Ausrüstungszeitms werden mindestens 35 000 Bremser weniger erforder als die Beibehaltung der Handbremse erfordern würde. Der Vortrag fand reges Interesse und großen Beifall.

— Gründung eines deutschen Unternehmens für Schiffahrtsnachrichtenwesen. Zum Zwecke der Gründung eines solchen ternehmens in der Art des englischen von Lloyds hat am d. M. in Hamburg eine Versammlung stattgefunden, an n Vertreter der Senate von Hamburg und Lübeck, so der Handelskammern teilnahmen. Nach einem begründen Vortrage von Dr. Brüders-Berlin wurde, wie „W. B." meldet, einstimmig folgende Entschließung angenom: „Die am 1. Juni in Hamburg im Kolonialinstitut abhaltene Versammlung von 400 Vertretern von Schiffahrt, versicherung, Handel und Industrie, Landwirtschaft, Mitdern deutscher Parlamente und anderer nationaler Verde erklärt die Schaffung eines deutschen Schiffahrtsnachtendienstes im Interesse der gesamten deutschen Volkstschaft für dringend erforderlich und betraut mit den teren Arbeiten einen vorbereitenden Ausschuß." Der Ausschuß wurde beauftragt, mit den verschiedenen Interessentengruppen in Verbindung zu treten und sie zur Bezeichnung von Vertretern zu dem Gründungsausschuß zu bitten. Alle an der Ausgestaltung des deutschen Wirtschaftslebens beteiligten Kreise werden aufgefordert, das Zustandekommen des Vereins „Seedienst" durch Kapitalsbeteiligung und Beitritt zu fördern.

— Personalnachrichten. Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen den Regierungs- und Bauräten Schreier in Posen und Emil Krause in Altona; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Stadler in Konitz und Wesemann in Königsberg (Pr.); für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hermann Boehme in Delitzsch; für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ringelmann in Berlin sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Schlemmer in Hirschberg (Schlesien) und Ruelberg in Breslau. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Happel, bisher in Darmstadt, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg versetzt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Bauamtmann Dr-Ing. Wesser vom Neubauamt Leipzig zum Hochbaubureau und der Baurat Seidel vom Neubauamt Schandau zum Neubauamt Niederwiesa.

Österreich.

— Die Verjährung der Coupons der dreiprozentigen Südbahnprioritäten. Ein bedeutender Betrag von dreiprozentigen Südbahnprioritäten, der im Eigentum österreichischer Staatsangehöriger steht, befand sich bei Beginn des Krieges im feindlichen Auslande. Da der Verkehr mit diesem unterbrochen ist, war es auch nicht möglich, die unterdessen fälligen Coupons zur Einlösung zu bringen. Diese Tatsache beschäftigt die inländischen Eigentümer der im feindlichen Auslande liegenden Südbahnprioritäten derzeit um so mehr, als nach den Satzungen der Südbahn die Coupons nach drei Jahren verjähren. Die Verjährung der Coupons, die am 1. Januar 1915 fällig waren, würde also am 1. Januar 1918 eintreten. In den Kreisen der Beteiligten besteht die Absicht, wegen Regelung dieser Frage und wegen Verlängerung der Verjährungsfrist für jene Coupons, die zu den im Ausland ruhenden Prioritäten inländischen Besitzes gehören, sowohl an die Südbahn wie auch an die Wiener Börsenkammer heranzutreten.

— Die Kohlenzufuhr aus Oberschlesien. In der letzten Zeit haben zwischen Vertretern der österreichischen und ungarischen Regierung und der deutschen Staatsverwaltung Verhandlungen stattgefunden, welche die Regelung der Einfuhr oberschlesischer Kohle im Monat Juni betrafen. Es wurde eine Vereinbarung getroffen, derzufolge im Juni 600 000 t oberschlesischer Kohle nach Österreich und 300 000 t nach Ungarn gelangen sollen.

— Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im Mai d. J. infolge der geringen Leistungsfähigkeit der Kohlenwerke gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück.

Es wurden 28 875 t Kohle (gegen 101 324 t im Vorjahre), also 72 449 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. eine Minderverfrachtung von 346 054 t ergibt (1917: 53 066 t gegen 1916: 399 120 t). Die größte Beistellung im Mai d. J. betrug 152 Wagen (1916: 366 Wagen), die durchschnittliche 81 Wagen (1916: 250 Wagen).

An Gütern wurden im Mai d. J. 349 Wagen (1916: 611 Wagen), also 265 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 541 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1917 1805 Wagen gegen 2346 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Am 21. Mai wurden die Rechnungsabschlüsse der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft veröffentlicht. Wir haben über die Abschlußziffern bereits in Nr. 34 S. 284 d. Ztg. berichtet und fügen heute über die Verhältnisse der Gesellschaft noch folgendes hinzu: Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 126 Raddampfern, 14 Schraubendampfern, einem Motorboot, 851 Warentransportschiffen, 16 Lichterbooten, 52 Röhrenpontons, 176 Stehschiffen und 52 verschiedenen eisernen und hölzernen Schiffen. Der Grundwert der Flotte betrug 81,8 Millionen Kronen. Zuzüglich

der neuen Investionen und Abschreibungen steht die Flotte zu Ende des Jahres 1916 mit 21,3 Millionen Kronen, das ist um 3,3 Millionen Kronen niedriger als vor einem Jahre, zu Buche. Die Bergwerksinvestionen sind in der Bilanz mit 6,9 Millionen Kronen ausgewiesen. Die Schulden sind seit dem vorigen Jahre von 6,1 auf 15,6 Millionen Kronen gestiegen. Der größte Teil der Steigerung sind die Guthaben der Gesellschaft bei der Heeresverwaltung, ferner Guthaben bei fremden Transportanstalten, gesellschaftlichen Stellen und Lieferanten. Die Schuld an den Staat wird durch die Rückzahlung des Jahres 1916 vollständig getilgt. An Kriegsanleihe besitzt die Gesellschaft für eigene Rechnung 18,95 Millionen Kronen. Die Gläubiger stehen in der Bilanz mit 27 Mill. Kronen, das ist um 10,6 Millionen Kronen höher als im Vorjahre zu Buch. Die Ursache der Steigerung bilden schwebende Abrechnungsdifferenzen mit der Heeresverwaltung, Rückvergütungsansprüche verschiedener Parteien und Vorsorgen für die Kriegsgewinn- und Erwerbssteuer der nächsten Jahre. Die Lombardierung der von der Gesellschaft gezeichneten Kriegsanleihe hat sich um 2,48 Millionen Kronen auf 5,28 Millionen Kronen vermindert.

Über den Betrieb des Jahres 1916 äußert sich der Geschäftsbericht folgendermaßen:

„Weitaus schärfer als die vorangegangenen Jahre zeigt das Betriebsjahr 1916 die Zeichen des Krieges. Im ersten Halbjahre ein Donauverkehr größten Stiles, unter glänzender militärischer Leitung gewaltige Mengen an Nahrungs- und Futtermitteln den Zentralmächten zuführend, im zweiten Halbjahre die Donau wieder mitten in den Krieg geworfen, um schließlich zum glorreichen Schauplatze der Niederwerfung Rumäniens zu werden. Deutlich spiegeln die Ergebnisse des Betriebes dieses Bild wieder. Auf der einen Stelle jäh angestiegene Einnahmeziffern, auf der anderen neben gleicherweise gestiegenen Betriebskosten außerordentliche Entwertungen und Verluste an allen Betriebsmitteln, die Werften in fliegender Hast nur für die notdürftige Erhaltung und Ergänzung der Bestände arbeitend, die Förderung der Kohlenwerke aufs äußerste forciert, der gesamte Apparat bis zur letzten Möglichkeit ausgenützt, das ist das Bild unseres Betriebes im vergangenen Jahre.

Mit den Wirtschaftsformen des Friedensverkehres hat es kaum mehr etwas gemein. Unabsehbare Mühe und Arbeit wird es kosten, den Betrieb wieder auf diese Formen einzustellen, gewaltig wird aber auch der finanzielle Aufwand sein, den wir benötigen werden, um unseren gesamten Apparat wieder für einen rationellen und ökonomischen Betrieb in Stand zu setzen und auf jene Höhe technischer Vollkommenheit zu bringen, die ihn den bevorstehenden Friedensaufgaben des Donauverkehrs gewachsen zeigt. Dafür Vorsorge zu treffen, war eine der wichtigsten Aufgaben des vorliegenden Rechnungsabschlusses."

Ungarn.

— **Neue Frachtbriefvordrucke.** Nachdem das Gesetz über die Erhöhung der Stempelgebühr der Frachturkunden in Ungarn mit 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, sind für alle in den Stationen der dem öffentlichen Verkehre dienenden ungarischen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangenden Sendungen die von der ungarischen Staatsdruckerei hergestellten neuen Vordrucke zu Frachtbriefen und Frachtbriefduplikaten zu verwenden. Um jedoch die am 1. Mai noch im Umlauf befindlichen Frachtbriefvordrucke weiter verwerten zu können, war durch Verordnung des Handelsministers gestattet worden, diese Vordrucke zu 2 und 10 Heller noch bis 31. Mai zu verwenden, nachdem der Wertunterschied zwischen der alten und neuen Frachtbriefgebühr durch Aufklebung ärarischer Stempelmarken und Überstempelung mit dem Datumstempel der Aufgabestation nachgeholt war.

— **Ungarisches Warenverkehrsamt.** Der Wirkungskreis dieses Amtes erstreckt sich auf die Abwicklung des Zivilgüterverkehrs auf dem Eisenbahnwege nach Bulgarien, Mazedonien und der Türkei. Da das Amt die ihm zur Beförderung übergebenen zahlreichen Frachtgüter mittels Eisenbahn nicht fortzuschaffen vermag, ist es gezwungen, dafür auch den Wasserweg der Donau in Anspruch zu nehmen. Die k. u. k. Transportleitung hat ihm hierzu ein Schleppschiff der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G. zur Verfügung gestellt, das mit 35 Wagen verschiedener Waren beladen nach Lompalánka abgehen wird, von wo die Frachtgüter nach Sofia und anderen bulgarischen Städten mit der Eisenbahn weiterbefördert werden sollen.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** betragen nach den vorläufigen Ausweisen im April d. J. gegen die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres:

	1917	gegen 191
ungarische Linien	2 480 977 K	— 136 471
„ österreichische Linien	1 653 987 „	+ 200 167
zusammen	4 134 964 K.	+ 63 696
im Betriebe stehenden (11) Lokalb.	230 567 „	+ 88 879

Die ungarischen Linien hatten hiernach einen Ausfall v 5,2 %, die österreichischen Linien dagegen eine Einnahme steigerung um 13,8 %, so daß die Einnahmen des Gesan netzes ein Mehrergebnis von nahezu 1,6 % aufweisen. D Einnahmen der im Betriebe der Verwaltung stehenden Lok bahnen erfuhren eine erfreuliche Steigerung und zwar u 36,8 %. An der Steigerung waren sämtliche Lokalbahn mit zwischen 1545 und 22 656 K. wechselnden Beträgen b teiligt. —Mr.

Niederlande.

— **Tariferhöhung bei den Eisenbahnverwaltungen.** Nac dem anfangs Januar d. J. die niederländischen Verwaltunge soweit sie zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen g hören, sich gezwungen sahen, mit Rücksicht auf die dur die Kohlennot bedingte Einschränkung des Personenzu verkehrs ihre Personen- und Gepäcktarife um 20 % zu e höhen, haben sie sich jetzt in die Notwendigkeit verset gesehen, die wichtigsten Ausnahmetarife zu beseitigen u außerdem vom 1. Juli d. J. an die Personen- und Gepäc tarife aufs neue um 30 % zu erhöhen, so daß die Erhöhu der normalen Sätze im ganzen 50 % betragen wird.

Übrige europäische Länder.

— **Die Bewegung unter den norwegischen Eisenbahne** Einer Meldung aus Christiania, 2. Juni, zufolge, hat d Landesverband der norwegischen Eisenbahner einstimm für seine sämtlichen 5300 Mitglieder die Kündigung ih Stellungen mit einer Frist von drei Monaten unter dem H weis beschlossen, daß die Einstellung neuer Arbeitskräf verhindert werden würde.

— **Neuer Fahrplan und amtliches Kursbuch für die Eis bahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz.** Am 1. Ju d. J. ist auf den Linien des besetzten westlichen Gebietes e neuer Fahrplan in Kraft getreten. Das amtliche Kursbu und der Aushangfahrplan sind von der Militär-Generaldire tion Brüssel neu herausgegeben. Das amtliche Kursbu ist wie bisher zum Preise von 50 Pfennig an den Fahrkart schaltern des besetzten Gebietes und im Buchhandel käu lich zu haben. Der neue Fahrplan ist den bestehenden V hältnissen angepaßt. Namentlich ist im Hinblick auf d Aufschwung, den der Personenverkehr genommen hat, a den weiteren Ausbau günstig liegender Verbindungen f den Verkehr der Zwischenstationen sowie auf den Sch Geschäfts- und Arbeiterverkehr Rücksicht genommen word Der Bahnhof Brüssel Süd ist für den öffentlichen Verke bis auf weiteres geschlossen worden; die Personenzü zwischen Charleroi und Brüssel sind über Baulers Ottigni die Mittwochs verkehrenden Schnellzüge über Laeken n Brüssel Nord geleitet. Die Fahrzeiten sind aus dem Ku buch und dem Aushangfahrplan zu ersehen.

— **Zugzusammenstoß in Frankreich.** Aus Lyon wird v schweiz. Preßtelegraph unterm 29. Mai gemeldet, daß in d Nacht zum Pfingstsonntag gegen 11 Uhr ein aus Paris ko mender Expreßzug im Bahnhof von Villars auf einen Lok zug stieß. Zwei Reisende wurden getötet, sieben verletzt. F. B

— **Das Handelsabkommen zwischen der Schweiz und d Entente** ist nunmehr unterzeichnet worden. Die „N. Z. bringt über den Abschluß folgende amtliche Mitteilung v 17. Mai: „Die mit den Regierungen der Entente geführ Verhandlungen über den Inhalt der seinerzeit veröffentli ten Note vom 7. November 1916 und eine Reihe von Frag die auf die Handhabung der Vorschriften der S. S. S. Bez haben, sind vor geraumer Zeit zum Abschluß gekomm Das Ergebnis ist laut heute überreichter Kollektivnote d drei Regierungen genehmigt worden. Ebenso ist eine V ständigung mit denselben über Einfuhr von Futtermitt und Viehausfuhr zustande gekommen, und endlich sind au die Verhandlungen über eine Festsetzung der Kontinge für die durch Vermittlung der S. S. S. einzuführenden Wa zum Abschluß gekommen. Über den Inhalt dieser Abred wird in dem in Bearbeitung begriffenen siebenten Beri des Bundesrats über die von ihm auf Grund des Bundes schlusses vom 3. August 1914 getroffenen Maßnahmen nähe Aufschluß erteilt werden." F. F

Aus dem schweizerischen Verkehrswesen. Um die Ver-
gung der schweizerischen Bundesbahnen mit Maschi-
nöl sicherzustellen, wurde ein mit etwa 30 Tankwagen
sgerüsteter Zug samt Lokomotive und Personal zur Ab-
lung von in Marseille lagerndem Öl nach Frankreich ge-
nickt. — Am 15. und 16. Mai gingen mächtige Erd-
tsche zwischen Schmelzboden und Glaris auf die Linie
r Rhätischen Bahn nieder. Der Verkehr wurde durch Um-
igen und Umladen aufrechterhalten. Die Ursache der
dbewegungen sind die Schneeschmelze und außerordent-
h heftige örtliche Gewitter. — Über den geplanten Um-
u der Sihltalbahn und der Ütlibergbahn wird
Geschäftsbericht des Zürcher Stadtrats für 1916 ausgeführt,
ß der Stadtrat bereits gegen Schluß des Jahres 1914 der
altalbahngesellschaft eine vollständige Vorlage betreffend
n Anschluß des Sihltalbahngütergleises an die verlegte
hnanlage der Bundesstaaten, unter gleichzeitiger Verle-
ng des Selnaubahnhofs in die neue Station Enge, über-
ttelte. Die im Jahre 1915 eingeleiteten Unterhandlungen
r Erlangung endgültiger Pläne und Voranschläge führten
ch im Berichtsjahr noch zu keinem völligen Abschluß. In-
nieur Trautweiler, der von der Sihltalbahn mit der Aus-
beitung eines Planes und Voranschlags betraut worden
r, hat im Berichtsjahr seine Arbeit vorgelegt. Sein Plan
mmt im allgemeinen mit demjenigen des Tiefbauamts
erein. Grundsätzlich wurde nur eine andere Einführung
r Gleise aus der neuen Station Enge in den bestehenden
hnhof in Gießhübel vorgeschlagen. Vom Standpunkt der
adt aus ist gegen diesen Vorschlag nichts einzuwenden. Die
libergbahn studiert gegenwärtig die Elektrisierung. Das
gebnis ist abzuwarten, bevor über die Lage der Endstation
ser Bahn auf Stadtgebiet entschieden werden kann. Die
f Veranlassung des Stadtrats erfolgte nochmalige ein-
hende Prüfung der Frage, ob die Ütlibergbahn nicht auch
den Sihltalbahnhof Enge eingeführt werden könne, ist auf
und eines Gutachtens des Ingenieurs Trautweiler von der
hn wie vom Stadtrat endgültig verneint worden. — Zur wei-
en Linderung des in der Schweiz infolge der nach Frank-
ch und Deutschland zahlreichen Beistellungen be-
henden Güterwagenmangels hat die Generaldirek-
n der Bundesbahnen neuerdings 200 Güterwagen, teilweise
che neuester Bauart, ausräumen und dem Stückgutverkehr
erweisen lassen. — In der letzten Sitzung des Verwaltungs-
s der Rhätischen Bahn wurden der Geschäftsbericht
d die Rechnung für das Jahr 1916 vorgelegt. Die Betriebs-
hnung zeigt folgendes Bild:

	Ergebnis 1916	1915
Einnahmen	5 580 819 Fr.	4 788 998 Fr.
Ausgaben	4 676 195 „	4 601 257 „
Überschuß	904 624 Fr.	187 741 Fr.

Die Einnahmen sind demnach gegenüber dem Vorjahr um
54 %, die Ausgaben um 1,63 % gestiegen. Die Vermehrung
Ausgaben hat ihren Grund in der Verteuerung der Be-
ebsmaterialien und den dem Personal gewährten Kriegs-
erungszulagen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt
einem Fehlbetrag von 1 675 153 Fr. ab, während im Jahre
5 ein solcher von 2 244 106 Fr. zu verzeichnen war. Der
lbetrag wird durch entsprechende Entnahme aus den
ien Reserven gedeckt, die damit auf rund 3 Mill. Franken
ken. Hinzu kommt noch der Erneuerungsfonds mit einem
stand von rund 3,35 Mill. Franken. — Die Gesamt-
sten der neuen Hauenstein-Linie belaufen
h nach dem Bericht der Generaldirektion der schweizeri-
en Bundesbahnen auf 28 083 000 Fr. Der seinerzeit be-
lligte Kredit von 26 Millionen Franken ist demnach um
83 000 Fr. oder etwa 8 % überschritten worden. Die durch
Bau des Hauenstein-Tiefuntunnels infolge Wegfalls des
rspanndienstes usw. eintretenden Betriebsersparnisse
ren seinerzeit auf 1 100 000 Fr. veranschlagt worden, also
italisiert auf der Grundlage von 4 % auf 27½ Millionen
anken. In Wirklichkeit haben sich in den ersten drei
riebsmonaten der neuen Linie die Ersparnisse im Betrieb
er Berücksichtigung der verschiedenen Kohlenpreise von
32 und 60 Fr. auf 1 125 000 bzw. 1 180 000 und 1 474 000 Fr.
tellt. Kapitalisiert machen diese tatsächlichen Erspar-
se 28 bzw. 26 und 33 Millionen Franken aus. Die letzten
den Ziffern sind für die Kapitalisierung zu 4½ % be-
hnet. — Das im Bau befindliche Kraftwerk Ritom,
sen Aufgabe die Lieferung der elektrischen Kraft für die
ecke Erstfeld-Bellinzona der elektrisierten Gotthardbahn
n wird, erhält nach den kürzlich unterzeichneten Verträgen
urbinen von je 12 000 PS des Hauses Picard Pictet & Cie.
nf), 3 Generatoren von je 9000 kW der A.-G. Brown,
veri & Cie. (Baden, Schweiz) und 4 Umformer der Ma-
inenfabrik Oerlikon (Oerlikon) von je 8500 kW Dauerlei-
ng und 11 000 kW 1½ stündiger Leistung.

Die Bern-Lötschberg-Simplon- und die Bern-Neuenburg-Bahn
haben den freien Sonnabendnachmittag für das Personal der
allgemeinen Verwaltung eingeführt. Durch Früherlegen der
Arbeitszeit am Morgen um eine halbe Stunde soll der Ausfall
hereingebracht werden. — Der Verband schweizerischer Se-
kundärbahnen hielt am 23. und 24. Mai in Biel seine 66. Jahres-
versammlung ab, zu der etwa 100 Teilnehmer aus allen Teilen
der Schweiz erschienen. Am 23. Mai fanden die Einzel-
sitzungen der vier Sektionen statt, am 24. Mai folgte die Voll-
versammlung. Eine umfängliche Reihe von Verhandlungs-
gegenständen wurde durchgearbeitet. Insbesondere gab die
Schwierigkeit der Lage, wie sie der Kohlenmangel und das
Ausbleiben des Fremdenverkehrs gebracht hat, Anlaß zu ein-
gehenden Besprechungen. F. R.

— **Der gemischte Eisenbahn- und Wasserverkehr in Rußland.**
Wie die „Torgowo Prom. Gaseta“ soeben mitteilt, hat die
zeitweilige Regierung die Anordnung getroffen, daß es den
Eisenbahngesellschaften für die Dauer der Schiffahrtszeit 1917
freigestellt wird, die ihnen zur Beförderung aufgegebenen
Güter nach ihrer Wahl an den Bestimmungsort zu schaf-
fen. Das soll, gleichfalls nach unserer Quelle, heißen: Die
Eisenbahnen sind für die bezeichnete Zeit berechtigt, auch
ohne Zustimmung der Versender, falls das das
zeitweilige anordnende Komitee für die Güterbeförderung auf
den Eisenbahnen oder die Rayonkomitees zur Regelung der
Massentransporte auf den Eisenbahnen bestimmen, die auf-
gegebenen Güter, abweichend von den Angaben auf den Fracht-
briefen, auf einen gemischten Beförderungsweg — Eisenbahn
und Wasserweg — leiten zu dürfen. Dabei wird noch beson-
ders hervorgehoben, daß für den von der Eisenbahn gewähl-
ten, gemischten Beförderungsweg neue Frachtbriefe usw. aus-
zufertigen sind. Ebenso sollen am Bestimmungsort sowohl
die Eisenbahnfracht als auch sämtliche Nebengebühren nach
Maßgabe des wirklich benutzten Beförderungswegs berechnet
und erhoben werden, wie solche auf den tatsächlich benutzten
Eisenbahnen oder Wasserwegen zur Zeit in Geltung sind.

Das ist ein sehr tief in das Verfügungsrecht des Versenders
eingreifendes Recht, das den Eisenbahnen zugesprochen wird.
Es wird namentlich auch dem Versender ganz und gar die
Möglichkeit genommen, den Weg wählen zu können, der
schneller ans Ziel führt, auch wenn er teuerer sein sollte.
Aber nach allem, was jetzt aus Rußland bekannt wird, schei-
nen die Verhältnisse sich so zugespitzt zu haben, daß die Be-
förderungsmöglichkeit für Privatgüter auf den Eisenbahnen
bis auf ein Geringes zurückgegangen ist. Von diesem Ge-
sichtspunkte aus kann es sogar sein, daß die neue Verordnung
der zeitweiligen Regierung als eine Verbesserung der Lage
der Versender beurteilt werden kann. Auffallend ist nur die
völlige Ausschaltung der Mitwirkung der Versender, denen
doch mindestens die Möglichkeit freigelassen werden müßte,
unter den so gearteten Beförderungsbedingungen, zum Schutz
der Erhaltung der Güter, diese von der Beförderung überhaupt
zurückziehen zu können. Aber auch diese berechtigte und
unerläßliche Rücksichtnahme auf Gut und Versender scheinen
die Verhältnisse in Rußland nicht mehr zu gestatten. Es muß
dort arg hergehen. m.

Allgemeines.

— **Eine deutsche Schiffahrtzeitung.** Eine deutsche Schiff-
fahrtzeitung war seit Jahren und Jahrzehnten ein Traum und
Wunsch deutscher Schiffahrtskreise. Noch während dieses
gewaltigen Völkerringens soll dieser „Traum der alten Tage“
in Erfüllung gehen. Während unsere Feinde glauben, daß
deutscher Unternehmungsgeist durch die Ausschaltung des
Überseeverkehrs lahmgelegt worden ist, haben weitblickende
Männer aus den Kreisen der Schiffahrt, des Versicherungs-
wesens, des Handels und der Industrie den Grundstein zu
einem Blatte gelegt, das unseren Seeinteressen gerecht wer-
den will. Nicht Erwerbsabsichten waren hierbei der leitende
Gesichtspunkt, sondern der Schutz und die dauernde Wahrung
aller in Frage kommenden vaterländischen Interessen.

Selbständig will uns das neue Blatt vor allen Dingen machen
im Nachrichtendienst in bezug auf alle Schiffsmeldungen und
alle in Verbindung mit der Seeschiffahrt stehenden wichtigen
Wirtschaftsinteressen. Notwendig war diese Loslösung von
englischer Bevormundung, nachdem Lloyds Bureau in London
sich im Laufe der Zeit immer mehr zu einem willenlosen
Werkzeug der englischen Regierung entwickelt hatte und nur
englische Interessen, aber nicht mehr die Schiffahrtsinteressen
der übrigen Länder vertrat. Mit der Gründung des Blattes
wird also nicht nur unserem Vaterlande, sondern allen Län-
dern und Völkern gedient, deren Lebensbedingungen auf
einem ungehinderten Verkehr auf freien Meeren beruhen.
Die erste Probenummer, die soeben im Kommissionsverlage
von Broschek & Co. in Hamburg erschienen ist, bringt reichen
Inhalt in guter Ausstattung.

Träger des Gedankens ist der geplante Verein „Seedienst" in Hamburg. Über dessen Gründung wurde in einer am 1. Juni d. J. nachmittags 3½ Uhr, im Kolonial-Institut in Hamburg abgehaltenen Versammlung von Interessenten Beschluß gefaßt. (Vergl. die Mitteilung auf S. 373 d. Ztg.)

Bücherschau.

— **Technische Abende im Zentralinstitut für Erziehung und Unterricht.** Den im Vorjahre erschienenen, beifällig aufgenommenen „Deutschen Abenden" läßt das Zentralinstitut für Erziehung und Unterricht in Berlin jetzt eine neue Vortragsreihe unter dem Titel „Technische Abende" (Berlin, E. S. Mittler & Sohn) folgen. Der Krieg hat die große Bedeutung technischen Schaffens sowohl für die Kampfhandlungen selbst wie für die Heimarbeit in Gewerbe und Landwirtschaft zum allgemeinen Bewußtsein gebracht. Befürchteten die unter dem Einfluß einer hundertjährigen Geschichte des Bildungswesens und gewisser ästhetischer Neigungen Stehenden vordem, daß eine zu hohe Wertschätzung der Technik zu einem Aufgehen in bloßer Nützlichkeit und in äußerlichem Glanze führen werde, und übersahen sie dabei den inneren Wert der Geistesarbeit des Ingenieurs, so gilt es nun, die Bewunderung für die Leistungen der Technik umzuwandeln in Erkenntnis und Würdigung ihres idealen Wertes. Dazu beizutragen, ist die Aufgabe der „Technischen Abende", die sich an alle Gebildeten, insbesondere an die Lehrerschaft und durch diese an weitere Kreise unseres Volkes wenden. Es gelangen zunächst folgende Hefte aus der Feder anerkannter Fachleute zur Veröffentlichung: „Die Bedeutung der Persönlichkeit für die industrielle Entwicklung" von Professor Conrad Matschoß. (Preis 50 Pf.) Der Verfasser weist darauf hin, daß auch in der Industrie eine fortschreitende Entwicklung nur mit zur Selbständigkeit erzogenen, hervorragenden Menschen erreicht werden kann. Diese auszubilden, ihre persönlichen Werte zu entwickeln, heißt nach der höchsten Leistungsfähigkeit streben. Denn im Wettkampf der Völker untereinander, der nach dem Kriege in scharfer Form einsetzen wird, wird das Volk siegen, das über die größten Persönlichkeitswerte seiner Volksgenossen verfügt. Unsere „Berechtigungen", auf Grund abgefragten Wissensstoffes erteilt, reichen hierfür nicht aus. — „Handarbeit und Massenerzeugnis" von Geh. Regierungsrat Dr.-Ing. Herm. Muthesius. (Preis 50 Pf.) Die fesselnde Schrift beleuchtet die weittragende Bedeutung des Massenerzeugnisses für Industrie, Handel, Konsum und Volkswirtschaft vor und nach dem Kriege und erörtert die Aufgaben, die dem deutschen Kunstgewerbe für seine Herstellung erwachsen. Wir ersehen, daß das Volk, das sich der Verbesserung und Veredelung der Massenerzeugung von Gütern widmet, nicht nur einen Vorsprung im Weltverkehr besitzt, sondern einen bestimmenden Einfluß auf die Welt überhaupt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 10. d. M. wird der zwischen den Stationen Groß-Nenndorf und Rodenberg (Deister) gelegene Haltepunkt Bad Nenndorf für den Personenverkehr wieder eröffnet. Die Abfertigung von Stückgut bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz gelegenen Station Sazawa ist in Sazau-Großlosenitz geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 36 vom 26. Mai 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke vom Hauptwerk bezogen haben, betreffend den XIII. Nachtrag zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. III 59 vom 26. Mai d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 4. Juni d. Js.).

Nr. III 77 vom 26. Mai d. Js. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend das Zeitungsunternehmen (abgesandt am 4. Juni d. Js.).

Nr. IV 5 vom 29. Mai 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Artikels 13 des Übereinkommens zum Betriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) durch die Aussig-Teplitzer E. (abgesandt am 7. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung des Haltepunktes Bad Nenndorf für den Personenverkehr.

Am 10. Juni 1917 wird der zwischen den Stationen Groß-Nenndorf und Rodenberg (Deister) gelegene Haltepunkt Bad Nenndorf für den Personenverkehr wieder eröffnet.

Die Abfertigung von Stückgut bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden folgende Züge halten:

a) in der Richtung von Haste nach Münder (Deister) die Züge Nr. 604, 608, 610 und 614 W Bad Nenndorf ab 6.35, 11.58 vorm., 3.52 und 7.07 nachm.

b) in der Richtung von Münder (Deister) nach Haste die Züge Nr. 605, 609 und 611 Bad Nenndorf ab 10.33 vorm., 3.07 und 7.43 nachm.

Hannover, im Juni 1917. (789)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 4d für Düngemittel nach Österreich-Ungarn wird bis auf weiteres verlängert.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 23a für Frühzwetschen wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918, verlängert.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz unter I 5 „Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige" nachgetragen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß. hess. Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main), 4. Juni 1917. (791)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1917 ist die Station Genthin Stb. als Versandstation im Ausnahmetarif 4a und zwar zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) nachzutragen.

Magdeburg, den 2. Juni 1917. (787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichsbahn.

Mit Geltung vom 10. Juni 1917 wird im Abschnitt I unter Ziffer 5 der zweite Satz: „den um 20 % zu kürzenden Frachtsätzen für Düngemittel usw." gestrichen. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 25. Mai 1917. (790)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von ausgemusterten Personen- (2 Stück) und offenen Güterwagen (2 Stück m. Br.) und 14 Stück Güterwagen-Untergestellen. Die Fahrzeuge sind lauffähig und im beschränkten leichten Verkehr verwendbar. Verkaufsbedingungen und Zeichnungen auf postfreie Anfrage zum Preise von 50 Pf. für Personenwagen, 50 Pf. für Güterwagen und 50 Pf. für Untergestelle erhältlich. Versand nach auswärts als portopflichtige Dienstsache gegen postfreie Zusendung der Beträge mit 5 Pf. Bestellgeld, an Stationskasse Hauptwerkstätte Karlsruhe. Angebote mit Aufschrift verschlossen, postfrei spätestens bis 18. Juni 1917 einzureichen. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, im Juni 1917. (78[illegible])
Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 45. | 13. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine Signalordnung ohne grünes Licht.

(Fortsetzung statt Schluß aus Nr. 44.)

Bei dem Entwurf sind neuzeitliche Forderungen wie ·eistelliges Vorsignal und Einflügel-Hauptsignal mit drei ellungen selbstverständlich berücksichtigt. Die Bauart dieser ·iden Signale hinsichtlich der Tagsignale ist auf die estaltung der Dunkelsignale nach den eben gegebenen Ausihrungen ohne Einfluß, bedarf daher hier nicht der Er·terung.

Für die Vor- und Hauptsignallichter ist der Grundsatz ırchgeführt, daß die Lichter am Vorsignal stets „in Augenöhe des Lokomotivführers" (Tieflage), die Lichter am ·auptsignal stets in Hochlage am Hochmast erscheinen und ıß, soweit Doppellicht gezeigt wird, es am Vorsignal in ·hräglage, am Hauptsignal in Senkrechtlage angeordnet ·t und daß die zusammengehörigen Signalanzeigen an beiden ·gnalen möglichst gleichzeitig durch Einfachlicht oder ·oppellicht dargestellt werden.

Hiernach ergibt sich ganz von selbst:

·. 1 { Warnung } am V. S. Doppelgelb in Schräg-Tieflage,
·. 2 { Halt } am H. S. Doppelrot in Senkrecht-Hochlage,
·. 3 { Langsame Fahrt } am V. S. Einfach-Blinkweiß in Tieflage,
·. 4 { abgelenkte Fahrt } am H. S. Einfach-Blinkweiß in Hochlage,
·. 5 { Volle Fahrt } am V. S. Doppel-Blinkweiß in Schräg-Tieflage,
·. 6 { Volle Fahrt } am H. S. Doppel-Blinkweiß in Senkrecht-Hochl.

Das Signalbild „Warnung am V.-S." (Nr. 1) wird unver·ıdert als Dunkelsignal für die Anfangscheibe des Lang·mfahrsignals beibehalten.

Für die Haltscheibe, dies wichtige, besonders eindringlich gestaltende Gefahrsignal an unfahrbaren Gleisstellen gilt ·oppelrot in Senkrecht-Tieflage (Nr. 7), wodurch es dem ·alt am Hauptsignal in Form und Farbe gleichartig ge·altet und nur durch die Tieflage von ihm unterschieden ist. ·ie Haltscheibe mit zwei Laternen auszurüsten, hat seine ·lle Berechtigung: Selbst wenn eine Lampe erlischt, bleibt ·s Haltsignal noch in einem Licht erhalten. Die Signale ·. 1 und Nr. 2 bzw. Nr. 1 und Nr. 7 zeigen eine angestrebte ·bereinstimmung, die der Einprägung ins Gedächtnis gut zu ·tten kommt und der Betriebslage entspricht.

Die Endscheibe an einer Langsamfahrstelle erhält als Merklicht blaues Licht, da es nur darauf ankommt, den Endpunkt der langsam zu befahrenden Stelle als solchen zu bezeichnen. Eines Signalbefehls an den Lokomotivführer zur Wiederaufnahme der Streckengeschwindigkeit bedarf es nicht, da diese selbstverständlich ist. Es kann also ein Signal gespart werden, da ein Merkzeichen für die zu lösende Aufgabe völlig ausreicht. Daß dies Merkzeichen auf eingleisigen Strecken nach der andern Richtung zum Signal wird, hat keinerlei Bedenken, zumal Ähnlichkeiten zahlreich vorhanden sind; z. B. ist das Rücklicht der Signallaternen, die dem Zuge entgegen das eigentliche Signal geben, als Merklicht anzusprechen; das Licht am Wasserkran gilt in seiner Grundstellung als Merklicht, in seiner ausgeschwenkten Stellung quer zum Gleis als Haltsignallicht. Die Beispiele lassen sich beliebig vermehren, wenngleich der Unterschied zwischen Signal und Merkzeichen in den Signalordnungen nirgends scharf gefaßt ist.

In der Abbildung ist der Zusammenhang der Signalbilder 1 und 2, 3 und 4, 5 und 6, 1 und 7, 1 und 8, die einander in ihren Signalbefehlen ergänzen, durch Verbindungslinien noch besonders betont.

Bei den Signalen am Zuge hat eine Prüfung über die Notwendigkeit der Signale „ein Sonderzug kommt in entgegengesetzter Richtung" und „ein Sonderzug folgt nach" dazu geführt, das erste Signal ganz aufzugeben und das zweite nicht allgemein, sondern nur in besonderem Falle zu führen.

Der Betriebsdienst kann des ersten Signals völlig entraten, wofür die Praxis den besten Beweis führt: Das Signal wird so gut wie gar nicht an den Lokomotiven aufgesteckt; eine Umfrage wird volle Klarheit über völlige Entbehrlichkeit des Signals schaffen und wahrscheinlich in den Antworten über seine wirkliche Anwendung überraschen.

Das zweite Sonderzug-Signal leidet ebenso wie das erste an der Schwierigkeit und häufigen Unmöglichkeit, daß es rechtzeitig angebracht und befestigt werden kann. Es ragt, wie das erste noch aus jener Zeit, in der die Befehlsübermittlung durch Fernsprecher an alle auf der Strecke beteiligten Stellen noch nicht so entwickelt war, in unsere

neuere Zeit hinein und hat gegen früher an Bedeutung verloren. Es wird aber, eingeschränkt in der Verwendung, von beträchtlichem Wert bleiben zur Ankündigung zweiter und dritter Teile von schnellfahrenden Zügen, die oft plötzlich wegen Verkehrsandrang gefahren werden müssen, ohne daß eine sichere Vormeldung an alle beteiligten Stellen gewährleistet werden kann. Das weiße, bisherige Merklicht der Oberwagenlaterne wird besser durch blaues Licht ersetzt. (Nr. 12.)

Das grüne Merklicht, das in den Oberwagenlaternen nach vorwärts zur Kennzeichnung des jeweiligen Standorts des Zugschlusses leuchtet, wird durch blaues Licht ersetzt (Nr. 13). Schon heute sollte man das grüne Oberwagenlicht durch kühnen Federzug beseitigen, da es zu Signalirrungen Anlaß geben kann.

Die Kennzeichnung der Zugspitze bei Fahrt auf falschem Gleis einer zweigleisigen Bahn erfolgt durch drei rote Lichter, gebildet aus den beiden rotgeblendeten Laternen über den Buffern und der rotgeblendeten Laterne am Schornstein; es entsteht also ein rotes Lichterdreieck, das auf einer Dreieckseite steht. Für die außergewöhnliche, allerhand Gefahren in sich bergende Fahrt, die zwar durch Betriebsvorschriften bis ins kleinste gesichert ist, kann das Signal an der Zugspitze gar nicht auffällig genug in den Haltsignalfarben ausgebildet werden. Das rote Lichterdreieck ist für jeden etwa irrtümlich in der Gegenrichtung abgelassenen Zug ein nicht zu übersehendes und nicht mißzuverstehendes Haltsignal ähnlich dem des Zugschlusses, von dem es sich durch die abweichende Form der Lichtergruppe wirksam unterscheidet. Die Notwendigkeit des roten Lichterdreiecks an der Zugspitze im Rahmen dieser Signalordnung wird erst durch die weiter unten vorgenommene Prüfung der Signalbilder auf Erfüllung der gestellten Aufgabe deutlich in die Erscheinung treten. Das früher gebräuchliche Doppelrot in Wagrechtlage war signaltheoretisch richtig und dem jetzt gültigen Weiß-Rot in Wagrechtlage auch in seiner Wirkung auf den Signalempfänger bedeutend überlegen.[9]) Die Umwandlung erfolgte zum Nutzen der Streckenbeleuchtung, der aber nur gering und gewissermaßen nur in der Einbildung vorhanden ist. Der Lokomotivführer glaubt sicherer fahren zu können. Größere Sicherheit würde aber erreicht, wenn eine so ungewöhnliche Fahrt auf falschem Gleis nur mit angemessen verminderter Geschwindigkeit zugelassen würde. Daß weiß-rotes Doppellicht für eine Signalordnung, die in erster Reihe die Grundsätze aus der Lehre über die Farbensinnstörungen berücksichtigt, gänzlich untauglich ist, lassen die allgemeinen Leitsätze 10 bis 12 leicht erkennen.

[9]) Zu vergleichen Jahrgang 1909 dieser Zeitung, Nr. 13: Die Signale 15 b und 18 des Deutschen Signalbuches.

Die Signale für die Zugspitze und den Zugschluß werden in der Grundform unverändert beibehalten (Nr. 9 und 11). Die Dunkelsignale des Entwurfs seien nun mit denen des preußischen Signalbuchs zusammengestellt:

Nr. 1 des Entwurfs entspricht dem Signal 5 und 9 des Signalbuchs,
Nr. 2 des Entwurfs entspricht dem Signal 7 des Signalbuchs,
Nr. 3 des Entwurfs fehlt im Signalbuch,
Nr. 4 des Entwurfs entspricht dem Signal 8 b und 8 c des Signalbuchs,
Nr. 5 des Entwurfs entspricht dem Signal 10 des Signalbuchs,
Nr. 6 des Entwurfs entspricht dem Signal 8 a des Signalbuchs,
Nr. 7 des Entwurfs entspricht dem Signal 6 b des Signalbuchs,
Nr. 8 des Entwurfs entspricht dem Signal 5 des Signalbuchs,
Nr. 9 des Entwurfs entspricht dem Signal 15 a des Signalbuchs,
Nr. 10 des Entwurfs entspricht dem Signal 15 b des Signalbuchs,
Nr. 11 des Entwurfs entspricht dem Signal 16 b des Signalbuchs,
Nr. 12 des Entwurfs entspricht dem Signal 17 b des Signalbuchs,
Nr. 13 des Entwurfs entspricht dem Signal noch 16 b des Signalbuchs.

Die Vor- und Hauptsignale werden mit Azetylenlicht, die andern Signale mit Petroleum- oder Gaslicht versehen. Wenn die außerordentlichen Langsamfahr- und Haltsignale auch mit Azetylenlicht ausgerüstet werden könnten, wäre dies ein großer Fortschritt in der Betriebssicherheit; an der baulichen Durchbildung einer tragbaren Azetylenlaterne mit Gasvorratsbehälter wurde vor Ausbruch des Krieges gearbeitet. Daß Petroleumlicht in der Fortentwicklung des Signalwesens durch anderes Licht mit größerer, in seiner Stärke unveränderlicher Helligkeit verdrängt werden wird, ist nur eine Frage der Zeit; die Verwendung des Gaslichts in den Signallampen am Zuge und des elektrischen Lichts ebendort und an ortfesten Signalen elektrischer Bahnen bestätigt dies. Da Blinklicht mit elektrischem Licht in gleicher Vollkommenheit wie in den Azetylenlaternen noch nicht erzeugt werden kann, konnte es auch für diesen Entwurf nicht für Haupt- und Vorsignale vorgeschlagen werden.

(Schluß folgt.)

Schweizer Wasserstraßen-Pläne.

Auch der Schweiz ist es durch den Krieg nachdrücklich zum Bewußtsein gebracht worden, wie wertvoll für die Industrie große, gut angelegte Wasserstraßen sind. Für die Schweiz kommt dabei vor allem die Möglichkeit der billigen Zufuhr der zur vollen Ausnutzung der gewaltigen Wasserkräfte des Landes nötigen Materialien in Betracht; des weiteren die billige Abfuhr der gewonnenen Erzeugnisse auf den Weltmarkt. Dazu geeignete Wasserstraßen zu schaffen, ist das ernste Bestreben der an der schweizerischen Wasserwirtschaft beteiligten Kreise, das letzthin in einem bemerkenswerten, in Zürich gehaltenen Vortrag zum Ausdruck kam. Der Vortragende, Ing. Dr. Lüscher, führte etwa folgendes aus: An den Wasserwegen entlang siedelt sich die Industrie an. Für sie werden Elektrizitätswerke gebaut, durch die man den Grund zum Nationalreichtum legt. Um neue Elektrizitätswerke bauen zu können, muß man die Flüsse stauen. Dadurch werden sie schiffbar. Beides geht Hand in Hand. Damit man die Schiffbarkeit der gestauten Flüsse ausnützen kann, muß aber endlich einmal mit dem alten Brauch gebrochen werden, gar keine oder viel zu kleine Schleusen in die Wehre einzubauen. Für leistungsfähige Wasserstraßen sind genügend lange und breite Schleusen unerläßliche Vorbedingung. Anfänge dazu sind bereits gemacht. Der Rhein ist seit etwa 10 Jahren bis Basel schiffbar. Diese Anfänge müssen fortgeführt werden. Die Rheinschiffe müssen bis ins größte schweizer Sammelbecken, ins Zürichseegebiet gelangen können. Dadurch würde dem Mittelpunkt der schweizer Industrie und einer Bevölkerung von 650 000 Seelen die Zufahrt zum Weltmeer erschlossen. In scharfer Erkenntnis der Wichtigkeit einer solchen Verbindung hat man in Zürich von jeher auf die hohe Bedeutung der Wasserstraßen hingewiesen. Schon vor Jahrzehnten bestand hier unter dem Namen „Freiland“ eine Gesellschaft, die derartige Bestrebungen verfolgte. Bis jetzt wurde indessen nur wenig erreicht, und viel muß noch geschehen, wenn die Schweiz nach dem Kriege unter einigermaßen günstigen Bedingungen in den großen Kampf um den Weltmarkt eintreten will. Ihr Vorbild sollten dabei die großen Wasserstraßen Nordeuropas sein. Mit Staunen sieht man dort, wie genial erdachte Einrichtungen der verschiedensten Art den Schiffen die Steigungen überwinden helfen. Schiefe Ebenen, Drahtseilzüge, Hebewerke führen die Fahrzeuge langsam aber sicher zum Ziel.

Den Anschluß des Zürichseebeckens an den Welthandel will Lüscher bei der Mündung der Aare in den Rhein herstellen *), um sodann durch die Aare in die Limmat zu gelangen. Die Limmat ist zwar gegenwärtig noch nicht schiffbar, wird es aber nach Ansicht des Vortragenden in absehbarer Zeit werden, indem kommende Elektrizitätswerke horizontale fahrbare Strecken bis Dietikon schaffen. Stauwehre im Vogelsang und bei Turgi würden einen sich bis Baden erstreckenden See zustande bringen. In Baden sieht Lüscher einen großen Hafen vor, bei dessen Anlage besondere Rücksichten auf die Heilquellen der alten Bäderstadt zu nehmen sein werden. Hinter Baden folgt noch je ein Wehr bei der unteren und der oberen Eisenbahnbrücke im Zuge der Linie Zürich-Bern, worauf die Schiffbarmachung bis Schlieren keine große Schwierigkeit mehr bietet. Schlieren, schon jetzt der Zielpunkt der mächtig aufstrebenden Zürcher Industrie, soll gleichfalls einen großen Hafen erhalten. Ein kleiner Hafen für leichtere Güter ist für Altstetten vorgesehen. Von hier aus ginge es dann die Limmat hinauf bis Zürich-Letten, von wo der Anschluß an den Zürichsee mit einer Schleuse durch den Schanzengraben zu suchen wäre.

Den Schluß der Ausführungen Lüschers bildete ein Überblick über die wirtschaftlichen Möglichkeiten der skizzierten Wasserstraße. Für Zürich und Umgebung kann ein Güterverkehr von 1 Million Tonnen jährlich angenommen werden. Stellt man den mittleren Schiffahrtsweg mit 100 km in Rechnung, so macht das 100 Millionen Tonnen-Kilometer. Das Tonnenkilometer kostet auf der Bahn 6,3, bei Wasserbeförderung 1,3 Centimes, Unterschied somit 5 Centimes. Mit andern Worten: Das Zustandekommen der Wasserstraße würde allein für Zürich und Umgegend eine Frachtersparnis von nicht weniger als 4 Millionen Franken jährlich bedeuten. Ähnliche große Vorteile böte dieser Großschiffahrtsweg für einen guten Teil der übrigen Schweiz.

Als zweckmäßige Ergänzung der Verbindung zum Rhein und zur Nordsee wird von anderer Seite ein Großschiffahrtsanschluß der Schweiz ans Mittelmeer gefordert, der naturgemäß nur in engster Verbindung mit Italien zustande gebracht werden kann. Wie die „Rheinquellen“ ausführen, läßt sich ein solcher Anschluß auf zweierlei Weise bewirken. Ausgangspunkt ist in beiden Fällen Locarno am Langensee, von wo aus einmal ein Kanal durch das Po-Tal über Mailand nach Venedig, also zur Adria, zum andern über Turin nach Savona an der Ligurischen Küste möglich wäre. Die erste Strecke ist 526, die zweite nur 343 km lang. Dafür erfordert die aber angesichts der zu überwindenden Höhenunterschiede bei der Durchquerung der Seealpen (rd. 700 m) mehrere insgesamt 8 km lange Tunnel und etwa 120 Schleusen mit einer Höchsthöhe von 7 m sowie die Anlage von 7 Stauseen von zusammen 555 km² Fläche, würde also nur unter großen Schwierigkeiten durchzuführen sein und ungeheure Kosten machen. An eine Ausführung dieses Projekts ist deshalb noch auf lange Zeit hinaus nicht zu denken, obwohl eine solche Verbindung mit dem Golf von Genua nicht nur für die Schweiz, sondern auch für Italien von höchstem wirtschaftlichem Werte wäre; man denke nur an die Möglichkeiten, die sich dadurch der mineralreichen Provinz Piemont eröffnen würden. Selbst Mitteleuropa könnte aus einem solchen Kanal den größten Nutzen ziehen, wenn man den Langensee durch Kanalverbindung von Mailand und Turin über den Bodensee zum Rhein und über den Genfersee zur Rhone zur Drehscheibe machte.

Günstiger als für diese weitausgreifenden Pläne, deren Verwirklichung Italien durch seine Eroberungsgier auf die lange Bank geschoben hat, liegen die Vorbedingungen für die Durchführung des Locarno-Mailand-Venedig-Projekts, für das übrigens noch eine Abzweigung Mailand-Domodossola vorgesehen ist. Bei der Ausführung der Strecke Mailand-Venedig sollen verwertet werden vom Po-Lauf 257 km, vom Kanal und der Lagune von Venedig 30 km, von den Kanälen der Adda mit dem noch zu erbauenden Kanal von Gamboloita und dem gleichfalls noch nicht vorhandenen Hafen von Mailand 70 km. Der Mailänder Hafen soll jenseits der Porta Romana angelegt werden und zwar in Form eines Rechtecks von etwa 20 ha Wasserfläche; neben 7 Brücken sind rechteckige Vertiefungen vorgesehen, damit die Lastschiffe auch seitlich landen können. Die 139 km lange Strecke Mailand-Locarno soll anfänglich den Naviglio Grande benutzen, sodann die durch Schleusen zu erweiternden Kanäle von Turbigo, Virzola und Tornavento, darauf den Langensee und schließlich bis Locarno-Matto den zu berichtigenden Tessin. Die Baukosten der ganzen Strecke werden auf 28 Millionen Franken veranschlagt, von denen 18 Millionen auf Kanalbauten, die übrigen 10 Millionen auf Beschaffung der bewegenden Kraft entfallen.

Zu beachten ist bei diesem Projekt, daß der Po, besonders an seinem linken Ufer, einer Schiffbarmachung große Schwierigkeiten entgegensetzt, die zwar gemildert, aber kaum völlig beseitigt werden können. Dieser Umstand hat neuerdings eine abweichende Linie auftauchen lassen, die den Bau eines sehr tiefen und breiten, den Po di Levante (Nuovo Mincio) benutzenden Kanals vorschlägt, der über Mantua in Pizzighettone den Lodikanal erreichen soll. Dadurch würde der Wasserweg Venedig-Mailand um 52 km abgekürzt werden, und weitere 35 km würde man durch Regulierung des Po di Levante, des Canale Bianco und des Tartaro gewinnen. Insgesamt würde sich die Strecke Locarno-Venedig durch die Abweichungslinie demnach um 87 km verkürzen, also von 526 auf 439 km, was einer Ersparnis von 22 % gleichkommt.

Ing. F. H.

*) Lüscher stellt sich damit in Gegensatz zu Gelpke, der den Anschluß bei Zweidlen für richtiger hält.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Übertragung der Beförderung von Privatgütern von der Eisenbahn auf den Wasserweg.** In Rücksicht auf die anderweit stark in Anspruch genommene Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ist, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin mitteilen, zu ihrer Entlastung beabsichtigt, die Beförderung von Privatgütern den Binnenwasserstraßen in weiterem Umfange zuzuweisen. Die Eisenbahnen werden auf bestimmten, am Wasserwege gelegenen Stationen nur noch diejenigen Güter annehmen, zu deren Beförderung die auf Flüssen und Kanälen verkehrenden Fahrzeuge und ihre Einrichtungen weniger geeignet erscheinen.

— **Eisern-Siegener Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1916 umfaßte der Verkehr im Berichtsabschnitt 159 071 Personen (i. V. 136 394 Personen) mit 21 051 *M* (17 882 *M*) Einnahmen und 1 004 536 t (925 180 t) Güter mit einer Einnahme von 503 894 *M* (456 073 *M*), zusammen 664 802 *M* (601 603 *M*). Dagegen erforderten die Betriebsausgaben 485 703 *M* (393 603 *M*) oder 73,06 % (65,43 %) der Betriebseinnahmen. Es ergibt sich somit ein Betriebsüberschuß von 179 098 *M* (207 979 *M*), von dem 2963 *M* (7671 *M*) an den Erneuerungsbestand gehen. Die restlichen 176 135 *M* (200 308 *M*) werden u. a. zur Zahlung einer Dividende von 15 % (17 %) gleich 90 000 *M* (102 000 *M*) verwandt.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft, Berlin.** Die schon seit Jahren mit Verlust arbeitende, hauptsächlich mit österreich-ungarischen Eisenbahn-Aktien belastete Gesellschaft, die sich im vorigen Jahre bereits zur Aussetzung der Verlosung und Rückzahlung der Obligationen für mehrere Jahre genötigt sah, verzeichnet für 1916 eine neue große Erhöhung der Unterbilanz von 2 870 384 *M* auf 4 008 457 *M*, so daß nunmehr bereits vier Fünftel des Aktienkapitals verloren sind. Im Vorjahr hatte sich die Unterbilanz von 2 507 201 *M* auf 2 870 384 *M* gesteigert. Der einzige Gewinnposten, Zinsen auf Wertpapiere und sonstige Erträgnisse, beträgt 100 435 *M* (100 866 *M*). Verschiedene Verluste und Rückstellungen haben sich dagegen auf 965 090 *M* (210 329 *M*) erhöht, sie betreffen laut Geschäftsbericht Abraumarbeiten für eine Braunkohlen-Gewerkschaft, die unter den allgemeinen ungünstigen Verhältnissen sehr gelitten haben. Im neuen Jahre ist der Vertrag mit der Auftraggeberin durch Vergleich vollständig gelöst, die Geräte sind von ihr zu angemessenem Preise käuflich übernommen worden. Die Tiefbau- und Baggerbetriebs-Gesellschaft m. b. H. hat ebenfalls im Berichtsjahre mit Verlust gearbeitet und ist mit Ende des Jahres 1916 in Liquidation getreten. In den schwebenden Rechtsstreitigkeiten ist es noch zu keiner endgültigen Entscheidung gekommen. Die Zweigniederlassung in Wien hat sich auch im Jahre 1916 nur mit der Abwicklung der übernommenen Geschäfte befaßt. Der Rechtsstreit mit der Auftraggeberin für eine Talsperre in Böhmen ist im neuen Jahre durch gerichtlichen Vergleich erledigt worden. Die leichte Besserung in den Einnahmen für den größeren Teil der Bahnen hat weitere Fortschritte gemacht, so daß die im Jahre 1917 zur Verbuchung kommenden Gewinnanteile höher ausfallen werden. Sämtliche Wertpapiere sind wie bisher zum Selbstkostenpreise eingesetzt. In der Betriebsführung von Bahnen ist keine Änderung eingetreten. Die Ge-

schäftstätigkeit der Galizischen Industrie- und Baugesellschaft m. b. H. hat sich darauf beschränken müssen, den Besitzstand zu wahren. Es ist damit zu rechnen, daß die Gesellschaft seitens der österreichischen Militärverwaltung eine angemessene Entschädigung durchsetzen wird. Der Betrieb in den Ziegelwerken hat im Jahre 1916 vollständig geruht. Mit Rücksicht auf die Forderung an diese Galizische G. m. b. H. und den niedrigen Stand der österreichisch-ungarischen Währung, die den größeren Teil der Wertpapiere beeinflußt, besteht eine Wertverminderungs-Rücklage von 772 420 ℳ. Die Wertpapiere sind mit 4 007 397 ℳ, darunter 3,98 Millionen Mark vorwiegend österreichische und ungarische Eisenbahn-Aktien, Beteiligungen mit 220 001 ℳ, Schuldner mit 912 665 ℳ bewertet. Kreditoren haben sich auf 1,45 (1,14) Mill. Mark erhöht, davon entfallen auf feste Termine 1,06 (0,56) Mill. Mark. Die Obligationenschuld beträgt noch 2 308 500 ℳ.

— **Kriegsteuerungsbeihilfen in Bayern.** Nach gemeinsamer Ministerialbekanntmachung sind die fortlaufenden Kriegsteuerungsbeihilfen für bayerische Staatsbeamte und Staatsarbeiter mit Wirkung vom 1. Juni 1917 an neu geregelt worden.

Die bayerischen Staatsbahnbeamten und die diesen gleichzuachtenden Personen sowie die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung und ihrer Nebenbetriebe erhalten auf Kriegsdauer allgemeine Beihilfen und Kinderzulagen. Für die Bemessung der Beihilfen werden nach der Höhe des Diensteinkommens 3 Gruppen von Beamten gebildet: 1. bis zu einem jährlichen Diensteinkommen von 2700 ℳ, 2. von mehr als 2700 ℳ, aber nicht mehr als 5500 ℳ, 3. von 5500 ℳ bis 9000 ℳ. Die Beamten der ersten Gruppe erhalten höhere allgemeine Beihilfen als die der 2. Gruppe. Die Beamten der 3. Gruppe erhalten keine allgemeine Beihilfe, sondern nur Kinderzulagen. Ledige Beamte erhalten nur in der ersten Einkommensgruppe eine Beihilfe. Für verheiratete Beamte wird die Beihilfe höher bemessen als für ledige.

Nach der Verschiedenheit der gegenwärtigen Verteuerung der Lebenshaltung werden die in Betracht kommenden Gemeinden in 4 Ortsklassen eingeteilt.

Die Kinderzulage wird den Beamten gewährt, denen die Unterhaltung von Kindern obliegt. Zu berücksichtigen sind: 1. Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahre, 2. Kinder vom vollendeten 15. bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, die kein nennenswertes eigenes Vermögen oder Einkommen besitzen und sich noch in der Schul- oder Berufsausbildung befinden, 3. ohne Rücksicht auf das Lebensalter, die Kinder, die wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen erwerbsunfähig sind. Die Kinderzulage wird, nach Ortsklassen abgestuft, ohne Rücksicht auf die Kinderzahl für jedes einzelne Kind in gleichem Betrage gewährt. Als allgemeine Beihilfe erhalten: 1. Ledige Beamte der 1. Gruppe in den Ortsklasen I—IV monatlich 12 bzw. 11, 10 und 9 ℳ; 2. verheiratete Beamte a) der ersten Gruppe in den Ortsklassen I—IV monatlich 20 bzw. 18, 16 und 15 ℳ; b) der 2. Gruppe in den Ortsklassen I—IV monatlich 16 bzw. 14, 13 und 12 ℳ. Die Kinderzulage beträgt für Beamte der drei Gruppen in den Ortsklassen I—IV monatlich 10 bzw. 8, 7 und 6 ℳ. Für diejenigen Beamten, die keine allgemeine Beihilfe, sondern nur eine Kinderzulage beziehen, beträgt der Mindestbezug 10 ℳ monatlich. Ausgeschlossen von den Beihilfen sind: 1. die verheirateten weiblichen Beamten, sofern sie nicht an Stelle des Ehemanns den Unterhalt der Familie bestreiten, 2. die Beamten, die zum Heeresdienst eingerückt, im Sanitätsdienst tätig oder die bei den Verwaltungen in den besetzten Gebietsteilen verwendet sind, und insofern ihre Verwendung nicht in militärischen Stellen geringeren Dienstgrades stattfindet, mit denen neben den Naturalbezügen eine Kriegsbesoldung von höchstens 40 ℳ im Monat verbunden ist.

— **Ablehnung der 4. Wagenklasse in Baden.** In der Sitzung des Haushaltausschusses der Zweiten Bad. Kammer vom 6. d. M. wurde, wie die „Köln. Ztg." meldet, eingehend über die Frage der Einführung der 4. Wagenklasse verhandelt. Der Finanzminister wies nach, daß die Einführung der 4. Wagenklasse im Hinblick auf die Verhältnisse in den andern Staaten nicht umgangen werden könne, und daß die Einführung für die badische Staatskasse eine Mehreinnahme von 1 Million Mark bedeute. Die Ausführungen des Regierungsvertreters fanden bei sämtlichen Fraktionen schärfsten Widerspruch; bei der Abstimmung wurde dementsprechend der Antrag der Regierung mit allen Stimmen gegen eine Stimmenthaltung abgelehnt.

— **Eisenbahnverkehr und Elbschiffahrt.** Der „Köln. Ztg." wird aus Hamburg, 4. d. M., geschrieben: Zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs durch die Elbschiffahrt werden seit dem 1. Juni Eilstückgut, Frachtstückgut und Wagenladungsgüter im Verkehr zwischen Hamburg, Altona-Harburg, Elmshorn, Tornesch, Glückstadt, Itzehoe und Stade zur Beförderung mi der Eisenbahn nicht mehr angenommen und mit gewisse Ausnahmen dem Wasserwege zugeführt. Zu diesem Zwec wird ein besonderer Eilschleppdienst, der von der Schiffahrts abteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens eingerichte worden ist, von der kriegswirtschaftlichen Vereinigung de Unterelbe-Dampfschiffahrt mit zweimal wöchentlichen Fahr ten in beiden Richtungen betrieben. Ferner tritt vom 1. Jul d. J. ab für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhr gebiet zum Umschlag in Altona, Hamburg und Harburg ei neuer Tarif in Kraft, der allerdings nur für solche Steinkoh len usw. gilt, die zu Schiff auf bestimmten in dem Tarif vor gesehenen Wasserstraßen Beförderung finden.

— **Kohlenlieferung nach Österreich-Ungarn.** Der deutsch Reichskommissar für die Kohlenverteilung hat am 28. Ma d. J. Bestimmungen über Lieferung von Kohlen nach Öster reich-Ungarn erlassen. Diese Bestimmungen sind in Nr. 13 des „Deutschen Reichsanzeigers" veröffentlicht worden un treten mit dem 15. Juni 1917 in Kraft. Von diesem Tage a ist die Lieferung von Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts un Koks nach Österreich-Ungarn nur noch mit Genehmigung de Reichskommissars für die Kohlenverteilung zulässig. Di Genehmigung wird erteilt durch Aushändigung von (grünen Ausfuhranmeldescheinen für die Statistik des Warenverkehrs die mit dem Stempel des Reichskommissars und laufende Nummer versehen sind und den Aufdruck des Monats trage für den sie gelten sollen. Nach Ablauf des betreffenden Mo nats verlieren die Scheine ihre Gültigkeit.

— **Staatsrat Exzellenz von Endres Ehrendoktor der Kgl Technischen Hochschule München.** Der Senat der Technische Hochschule in München hat auf den Antrag der Bauingenieu Abteilung einstimmig beschlossen, Seiner Exzellenz Herr Ritter von Endres „dem tatkräftigen Führer zu wirtschaft lichen Grundsätzen im bayerischen Eisenbahnwesen, dem er folgreichen Förderer der Beton- unnd Eisenbetonbauweise i Bayern" die Würde eines Doktors der technischen Wissen schaften ehrenhalber zu verleihen. Diese Ehrung trifft einen der hervorragendsten Staatsbeamten in Bayern un wird besonders in den Kreisen der technischen Staatsbeamte freudig begrüßt werden.

Exzellenz von Endres blickt auf ein nahezu fünfzigjäh riges verdienstvolles Wirken im öffentlichen technische Dienste zurück. Als Leiter zahlreicher bedeutender Bahn bauten, als Referent des vormaligen Oberbahnamtes Münche und der vormaligen Generaldirektion der bayerischen Staats eisenbahnen, als Präsident der Eisenbahndirektion Regens burg und als Vorstand der Bauabteilung des Staatsministe riums für Verkehrsangelegenheiten hat Exzellenz von Endre eine ebenso vielseitige als erfolgreiche Tätigkeit entfalte und sich besonders um die Entwicklung des Bauwesens de Staatseisenbahnverwaltung außerordentliche Verdienste er worben. In besonderem Maße erfolgreich und vorbildlich wa sein Wirken auf dem Gebiete des Bahnhofbaues, auf dem e heute als anerkannter Meister an führender Stelle steht.

Dr. von Endres ist eine jener seltenen Ausnahmenaturen über welche die Last der Jahre und die schwerste Bürde de Arbeit keine Gewalt hat. Aufrecht und stark leitet er heute nachdem er am 27. Mai d. J. sein 70. Lebensjahr vollende hat, in glänzender geistiger und körperlicher Frische die Ge schäfte der Bauabteilung des Verkehrsministeriums, die er in jüngster Zeit durch eine der größten Bauaufgaben, welch die bayerische Staatsverwaltung je zu erfüllen hatte, die Pro jektierung des Großschiffahrtswegs vom Main zur Donau, un ferner durch Angliederung des staatlichen Tiefbauwesens a die Verkehrsverwaltung in ganz außerordentlicher Weis vermehrt worden sind.

Die technischen Staatsbeamten der bayerischen Verkehrs verwaltung beglückwünschen von ganzem Herzen de jüngsten Ehrendoktor der Technischen Hochschule in Münche zu der in so reichem Maße verdienten Auszeichnung un zwar um so freudiger und um so einmütiger, als die hoh akademische Ehrung einem Manne zuteil wurde, in de diese Beamten ihren berufensten Vertreter, ihren allzei bereiten, warmherzigen Berater erblicken und verehren.

Österreich.

— **Kündigung des Art. 13 des Übereinkommens zum Ver eins-Betriebsreglement** (Leitung von Gütern über Hilfsweg bei Verkehrsstörungen). Im Anschluß an die in Nr. 37 (S 309) d. Ztg. mitgeteilte Kündigung der österreichischen Staats bahnen haben nunmehr auch die Buschtiehrader und di Aussig-Teplitzer Eisenbahn diese Bestimmungen zu 1. September 1917 gekündigt.

Südbahn. Am 30. Mai fand die 68. Generalversammlung
:. Der Vorsitzende erklärte, daß infolge der Kriegsver-
nisse von der Veröffentlichung der Ankündigung der Ge-
ılversammlung im Amtsblatte in Paris und durch die
nes" in London Abstand genommen wurde.
or Eingang in die Tagesordnung erfolgte eine Trauer-
lgebung für weiland Kaiser Franz Josef. Sodann ge-
ıte der Vorsitzende in ehrenden Worten der Beamten und
iensteten der Gesellschaft, die auf dem Schlachtfelde den
lentod fanden und erwähnte auch die Aufopferung und
gabe, mit der die Angestellten den Eisenbahndienst zu
ıen des Vaterlandes versehen. Das Andenken an das ver-
oene Mitglied des Verwaltungsrates Ludwig Wolheim und
Ministerialrat R. v. Bram, den dahingeschiedenen General-
iebsdirektor der ungarischen Linien, wurde durch Erhe-
von den Sitzen geehrt.
on der Verlesung des Geschäftsberichts wurde Umgang
ommen.
dann führte Präsident Freiherr v. Eger etwa folgendes
Die Betriebsleistung der Südbahn ist im vorigen Jahre
27 %, die Betriebseinnahmen sind um 11 %, die Betriebs-
en um 40 % gestiegen. Daß das ein Mißverhältnis ist,
: auf der Hand. Die Erklärung liegt darin, daß Ein-
nen in Frage kommen, die trotz des gesteigerten Ver-
s nicht in gleichem Maße gestiegen sind, weil der Zivil-
ehr gestockt hat, während der Militärverkehr einen
gen Aufschwung genommen hat, und der Militärverkehr
u dem billigeren Tarif befördert wird. Die Ausgaben
len durch verschiedene Momente ungünstig beeinflußt;
rseits durch die Unmöglichkeit, im Kriege während der
weisen dann wieder aussetzenden Belastung der Bahn
Grundsätze der Betriebsökonomie so in Anwendung zu
igen, wie es eigentlich unter normalen Verhältnissen ge-
ı und notwendig ist. Anderseits wuchsen die Ausgaben
Materialien ins Ungemessene. Ein Beispiel nur: Die
len kosteten im Jahre 1916 30 Millionen Kronen, im Jahre
15 Millionen Kronen. Die Steigerung beträgt daher
illionen Kronen, wovon ein Drittel etwa auf die Mehr-
ung und den Mehrverbrauch und zwei Drittel auf die
ren Preise entfallen. So geht es aber bei fast allen
rialien. Dazu tritt weiter die Notwendigkeit, die Lage
Personals zu verbessern. Wir haben uns rechtzeitig
n vor mehr als einem Jahre an die Regierung mit dem
chen um Abhilfe gewendet, die doch nur in der Erhöhung
Tarife bestehen kann. Die Verhandlungen schleppten
sehr lange hin und das Ergebnis war die Tariferhöhung,
der den größten Teil der Staat als Steuer vorwegnimmt
nur ein Teil unserer Bahn als Vermehrung ihrer Ein-
ıen übrig bleibt. Selbstverständlich konnte selbst diese
gstens für die Zeit des Krieges nicht genügende Er-
ng dem Jahre 1916 nicht mehr zugute kommen, nachdem
rst am 1. Februar 1917 in Kraft getreten ist. Ich kann
nicht verhehlen, daß die ersten Monate des Jahres sich
hfalls ungünstig anlassen. Die Ausgaben steigern sich,
Einnahmen stocken, und es blühen uns in der nächsten
unft wieder Ausgaben für das Personal. Wir wollen aber
Hoffnung nicht aufgeben, daß bei Wiederkehr normaler
ältnisse die Südbahn, die schon soviel Krisen über-
len hat, auch diese Krise wird überwinden können, und
hoffen, daß es dem Zusammenwirken der Verwaltung,
ihre ganze Kraft einsetzen wird, um diesen Zuständen
Ende zu machen, mit der Regierung gelingen wird, nach
itt normaler Zeiten wieder bessere Verhältnisse für die
ahn zustandezubringen.
rr v. Eger beantwortete dann einige Anfragen: Für die
rträchtigung und Mehrkosten, die der Eisenbahnbetrieb
die zu militärischen Zwecken getroffenen Verfügungen
Heeresverwaltung erfahren hat, haben wir auf Grund des
der Eisenbahnbetriebsordnung in wiederholten an das
sministerium gerichteten Eingaben unsere Entschädi-
sansprüche erhoben. Selbstverständlich konnten diese
aben nur provisorische Bezifferungen enthalten und sind
vorläufig gestellten Ersatzansprüche unter den notwen-
n Vorbehalten erhoben worden. Wir behalten uns vor,
abgesehen von dem § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung,
aus anderen gleichfalls mit dem Kriegszustand zusam-
ängenden Titeln Entschädigungen zu verlangen. Wir
rten zuversichtlich, daß die Heeresverwaltung und die
n Regierungen unsere gerechten Ansprüche in Würdi-
der großen Opfer, die wir für den Krieg gebracht und
empfindlichen Schäden, die wir durch den Krieg erlitten
, entsprechend berücksichtigen werden. Betreffs der
ung der italienischen Annuitäten haben wir schon vor
rer Zeit die geeigneten Schritte eingeleitet. Wir sind
überzeugt, daß die Regierung alles aufbieten werde, um
egebenen Zeitpunkt unsere Interessen mit vollem Nach-
: zu wahren. Aus dem Titel der Kosten der Sanierungs-
n ist die Jahresrechnung 1916 mit einem Betrage von
rund 70 000 K. belastet. Die Hauptbelastung hat bekanntlich
die Jahresrechnung 1915 getroffen. Darunter insbesondere
die staatlichen Gebühren von rund 2½ Millionen Kronen.
Was die neue 4½prozentige Investitionsanleihe betrifft, die
bekanntlich auf Franks oder Mark zu lauten haben wird, so
können wir die Ansicht, daß für ihre Begebung jetzt der
günstigste Zeitpunkt wäre, im Hinblick auf die gegenwärtigen
Valutaverhältnisse nicht teilen. Die gänzliche oder teilweise
Begebung des Investitionsanlehens, ohne daß die Investitionen,
für die der Erlös bestimmt ist, in nächster Zeit ausgeführt
werden, würde uns mit einem hohen Zinsenerfordernis für
den Anlehendienst belasten. Eine weitere Frage betrifft die
Schaffung einer Lokomotiv- und Waggonfabrik. Wir sind
im Sinne dieser Anregung schon bisher vorgegangen und
werden sie auch in Hinkunft nach Tunlichkeit befolgen. Was
den in Österreich mit rund 1,28 Millionen, in Ungarn mit rund
0,45 Millionen bewerteten „sonstigen Besitz an Gründen, Bau-
lichkeiten usw." betrifft, so sind die hierbei in Betracht
kommenden Liegenschaften uns teils seinerzeit von der Staats-
verwaltung übergeben, teils später von uns erworben worden.
Es handelt sich hierbei um zahlreiche an den gesellschaft-
lichen Linien gelegene Grundstücke, großenteils von gerin-
gem Flächenausmaß, die vorwiegend verpachtet sind, oder
um Häuser, die von Bediensteten und Arbeitern unserer Ge-
sellschaft bewohnt werden. Die in der Bilanz für den ge-
sellschaftlichen Privatbesitz eingestellten Werte beruhen auf
dem seinerzeitigen Erstehungspreis zuzüglich der Kosten
späterer Investitionen unter Berücksichtigung der bisherigen
Abschreibungen. Wir glauben nicht, daß die Zeitverhältnisse
für die Veräußerung unseres Semmeringer Hotelbesitzes gün-
stig wären. Was die Erwerbung eines Kohlenbergwerkes
betrifft, befinden sich größere Kohlenlager im Bereich un-
serer Linien durchwegs in festem Besitz. Aber auch wenn
solche Kohlenlager erhältlich wären, würde ihre Erwerbung
Geldsummen erfordern, die uns im Rahmen des Sanierungs-
übereinkommens nicht zur Verfügung stehen. Wir hatten im
Winter 1900 ein Kohlenlager in Südsteiermark erworben, das
nach Ansicht mehrerer Sachverständiger gute Aussichten ver-
hieß. Leider haben sich unsere Erwartungen nicht erfüllt.
Je weiter wir mit den Grabungen in die Tiefe kamen, desto
schlechter wurde die gewonnene Kohle, so daß wir uns nach
zahlreichen vergeblichen Versuchen endlich gezwungen sa-
hen, den Bergwerksbetrieb wieder aufzugeben.

Wir werden beim nächsten geeigneten Anlaß zu erfahren
trachten, welchen Standpunkt die maßgebenden Faktoren in der
Verstaatlichungsfrage einnehmen. Jedenfalls werden wir be-
müht sein, vor Inangriffnahme größerer Investitionen für den
Verstaatlichungsfall die Regelung der Frage einer besonderen
Vergütung für jene Investitionen zu erwirken, die innerhalb
einer der Verstaatlichung so nahe vorgelegenen Zeit durch-
geführt werden sollten, daß ihre volle Ausnutzung unserer
Gesellschaft nicht mehr möglich wäre. Daß der für Investi-
tionen aufgewendete Betrag dem Anlagekapital zugerechnet
wird, erscheint wohl selbstverständlich. Bezüglich der Frage,
was die Aktionäre in Zukunft nach Eintritt des Friedens von
der Prosperität des Unternehmens zu erwarten haben, um end-
lich auch eine Verzinsung ihres Kapitals zu erhalten, haben wir
unsere Sorgen und unsere Hoffnungen im Geschäftsbericht
mit aller Offenheit zum Ausdruck gebracht und können in Be-
antwortung dieser Anfrage nur auf unsere dort veröffent-
lichten Ausführungen hinweisen.

Generaldirektor Sektionschef Dr. Ritter v. Weeber gibt dar-
auf u. a. folgende Erklärungen ab: Wenn darauf hingewiesen
wurde, daß die Vergütungen für die Militärtransporte unge-
nügend seien, indem wir bis vor kurzem noch zu einem aus
den Friedenszeiten stammenden Tarif zu befördern hatten, so
stimmt die Analogie mit Privatindustrien, welche für die
Kriegsverwaltung Lieferungen zu besorgen hatten, des-
wegen nicht überein, weil es sich bei der Lieferung für die
Militärverwaltung durch die Privatindustrien um die Fest-
setzung von Preisen im beiderseitigen Einvernehmen ge-
handelt hat, während für die Militärtransporte ein bereits von
vornherein einzuhebender Tarif im Einvernehmen der beider-
seitigen Staatseisenbahnverwaltungen, der Privatbahnen und
der Militärverwaltung festgestellt wurde. Bezüglich der Mili-
tärtransporte wurde ab 1. Februar d. J. eine Erhöhung in etwas
größerem Maße zugebilligt, als sie bezüglich der Ziviltrans-
porte eingetreten ist. Ob diese Erhöhung ausreichen wird,
wage ich heute nicht vorauszusehen, weil die Steigerung der
Betriebskosten noch im Fortschreiten begriffen ist. Im Hin-
blick auf § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung stehen unserer
Gesellschaft jedenfalls namhafte Entschädigungsansprüche zu.
Der Herr Präsident hat bereits darauf hingewiesen, daß wir
noch eine Reihe anderer Vergütungsansprüche zu stellen ha-
ben, vielleicht sogar über das Ausmaß dessen, was uns nach
§ 70 zusteht, weil die Südbahn nicht nur in dem gleichen Maße
wie alle anderen im Kriegsgebiete liegenden Unternehmungen
gelitten hat und noch leiden wird, sondern weil bestimmte

militärische Verfügungen sie mit Auslagen belastet haben, die bei anderen Unternehmungen nicht eingetreten sind. Dies führt mich auf den vorgebrachten Hinweis, daß andere Verkehrsunternehmungen besser abgeschlossen haben. Die Lage der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist wesentlich anders als die der Südbahn. Jene steht vor einer ausnahmsweisen Konjunktur, die bei uns nicht eingetreten ist. Insbesondere ist sie in einigen Fragen, besonders aber in der Kohlenfrage, günstiger daran als jede andere Privatverkehrsunternehmung. Die Schneebergbahn zieht aus besonderen Umständen Vorteil, und ich glaube betonen zu müssen, daß es gerade das Verdienst des Herrn Ingenieurs Tauber ist, daß er eine Bahn geschaffen hat, welche in erster Linie den Interessen der militärischen Munitionsanstalten gedient hat, die heute sehr stark in Anspruch genommen sind, wodurch eine solch ausnahmsweise Rentabilität erzielt worden ist. Bei einem Netze von der Ausdehnung der Südbahn können solche Verhältnisse nicht eintreten. Ich bitte nicht zu vergessen, daß die Inanspruchnahme der Südbahn keine gleichmäßige ist. Auf den Hauptlinien hat sie einen wesentlich größeren Verkehr zu verzeichnen als sonst, sogar eine Leistung, die man vor dem Kriege nicht für möglich gehalten hätte. Dagegen sind andere Linien nur sehr schwach ausgenützt und liegen beinahe tot. Die Verhältnisse bilden also keine Analogie. Die Kohlenfrage ist schon von vornherein dadurch ungünstig, weil an unseren Linien größere Kohlengruben nicht vorhanden sind. Gerade diejenigen Unternehmungen, welche in erster Linie dazu berufen wären, unseren Kohlenbedarf zu decken, haben ihr Bestreben nicht darin gesehen, die Preise hinaufzutreiben, sondern darin, weniger zu liefern. Die Hauptschwierigkeit lag also nicht in den Preisen, sondern in der Lieferungsmenge, und infolgedessen waren wir genötigt, die Kohle von weit her zu bringen und sie zu ungünstigeren Bedingungen beigestellt zu erhalten. Ich möchte zur Beruhigung der Aktionäre beitragen, wenn ich sage, daß wir aus dem Ostrauer Revier einen großen Teil unseres Kohlenbezuges heute noch zu jenem Preise haben, der vor Beginn des Krieges zustande gekommen ist. An Vorsorge hat es also bei uns in dieser Richtung nicht gefehlt.

Der Bericht des Revisionsausschusses und der Jahresbericht werden sodann einstimmig zur Kenntnis genommen und die Entlastung für den Rechnungsabschluß des Jahres 1916 erteilt. Die übrigen Anträge der Verwaltung werden mit Zuruf genehmigt.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Am 21. Mai fand die Generalversammlung dieser nur noch Kohlenwerke und eine Schleppbahn betreibenden Gesellschaft statt. Aus dem Geschäftsbericht haben wir bereits in Nr. 41, S. 345, das Erforderliche mitgeteilt.

Generaldirektor Herrmann beantwortete die Anfragen einiger Aktionäre. Nur Laien können sich, nach den Ausführungen des Generaldirektors wundern, wenn das Unternehmen bei der angeblich glänzenden Lage kein größeres Erträgnis ausweist. Die Gesellschaft stehe jedoch bekanntlich unter Kontrolle der Regierung, mit der die Preise vereinbart werden. Die Selbstkosten sind in einer Weise gestiegen, die jeder Beschreibung spottet. So haben sich zum Beispiel die Löhne um 99,7 % erhöht. Grubenholz, das vor dem Kriege 16—18 K. für das Festmeter kostete, muß jetzt mit 50—54 K. bezahlt werden. Andere Materialien stiegen um hunderte, einzelne, wie Öle, um tausende Prozente im Preise. Der ab 22. April in Kraft getretenen Erhöhung der Kohlenpreise um 2,50 K. für die Tonne stehen Lohnerhöhungen um 25,7 % gegenüber. Unter diesen Umständen wird es nicht möglich sein, im laufenden Geschäftsjahre dieselben Erträgnisse wie im Vorjahre zu erzielen.

Hinsichtlich der langfristigen Kohlenverträge weist der Generaldirektor darauf hin, daß zur Zeit, als die Verträge abgeschlossen wurden, die Marktlage nicht nur vorübergehend, sondern jahrelang derart schlecht war, daß sich die Notwendigkeit ergab, Feierschichten einzulegen. Es könne wieder die Zeit kommen, wo man vor die Wahl gestellt wird, entweder langfristige Lieferungsverträge abzuschließen oder aber Feierschichten einzulegen. Was den langfristigen Vertrag mit den Staatsbahnen anlangt, so laufe dieser noch bis Ende 1920 und betreffe die Lieferung von 300 000 t jährlich. Das Unternehmen habe jedoch über die vertragsmäßige Menge hinaus Kohle zu liefern, und es finden mit der Staatsverwaltung Verhandlungen statt, um Vereinbarungen zu schaffen, die im Geiste der Billigkeit hinsichtlich der schwebenden Verträge den durch den Weltkrieg hervorgerufenen Veränderungen Rechnung tragen.

Der Geschäftsbericht und die Anträge der Verwaltung betreffend die Verwendung des Reingewinns wurden sodann genehmigt.

Ungarn.

— **Neuordnung bei der Verrechnung der Zivilgüter im [Ver]kehre der österr.-ungarischen und bosnisch-hercegovinis[chen] Eisenbahnen untereinander.** Anknüpfend an die mit 1. [Fe]bruar d. J. ins Leben getretene Erhöhung und die [da]mit im Zusammenhange stehende Neugestaltung der T[arife] im österr.-ungarischen-bosnisch-hercegovinischen Eisen[bahn]verkehre, wurde gleichzeitig hinsichtlich der Verrech[nung] der Güter eine Neuordnung vereinbart, indem vom 1. [Fe]bruar d. J. angefangen die Verrechnung im sogenan[nten] künstlichen Verbandverkehre aufgelas[sen] wurde.

Letztere Verrechnungsart kam nämlich in folgenden F[ällen] in Anwendung: Wenn bei Stationsverbindungen, bei d[enen] zwei Nachbarbahnen oder mehrere Bahnen beteiligt w[aren,] direkte Tarife oder im Kundmachungswege veröf[fent]lichte direkte Frachtsätze nicht bestanden, so erfolgt[e die] Verrechnung auf Grund von Zusammenstoßen [der] einzelnen Lokalsätze der beteiligten Bahnen zu ei[nem] Satze durch die Abfertigungsstelle direkt.

Vom obenangeführten Zeitpunkte angefangen werden [dem]zufolge bei der Verrechnung der Güter im oben bezeichn[eten] Verkehre nur zwei Arten unterschieden, und zwar 1. [wenn] die Frachtberechnung auf Grund von Stations- oder Sch[nitt]frachtsätzen eines Verbandstarifes oder von den [im] Kundmachungswege veröffentlichten direkten Fr[acht]sätzen erfolgt (Verbandsverkehr), und 2. wenn [die] Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der L[okal]gütertarife oder der diese vertretenden Tarifbehelfe de[r be]teiligten Eisenbahnen erfolgt (Anschlußverkehr).

Ferner wurde hinsichtlich der Abrechnung des Ansc[hluß]verkehres vereinbart, daß, insofern nur zwei Bahnen bet[eiligt] sind (Nachbarverkehr), die Gebührenausscheidung in [den] Versandrechnungen bzw. Versandsummarien zu erfolgen [hat;] wenn jedoch mehr als zwei Bahnen in Rede kommen, ha[t die] Gebührenverteilung in sog. Anteilsberechnungsheften [statt]zufinden.

— **Die Szatmár-Nagybanyaer Eisenbahn im Jahre 1916.** [Über] die Betriebsergebnisse dieser von der Verwaltung der u[nga]rischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahn, die seit Ja[hren] eine der einträglichsten ungarischen Lokalbahnen ist, g[eben] nachstehende Zahlen Aufklärung:

	1916 K.	gegen 19[15] K.	
Einnahmen des Verkehrs	797 370	+ 150 245	+
Einahmen aus anderen Quellen .	42 232	+ 4 703	+
Gesamteinnahmen	839 602	+ 154 948	+
Betriebsausgaben	522 495	+ 141 889	+
sonstige Ausgaben	80 903	— 38 698	-
Gesamtausgaben	603 398	+ 103 191	+
Betriebsüberschuß	236 204	+ 51 757	+

Die Betriebszahl beträgt im Jahre 1916: 71,9 gegen 7[3,1] des Vorjahres, besserte sich somit um 1,2 %.

Zuzüglich des Übertrages vom Vorjahre (10 553 K.) [stan]den 246 757 K. zur Verfügung, von welchem Betrage [zur] bzw. 5 % igen Dividende der Vorzugsaktien 170 230 K. [zur] vollständigen Begleichung der Dividendenausfälle d[er] Aktien in den Vorjahren 44 518 K., zu Tilgungen 12 80[0 K.,] zur Stärkung des Erneuerungsrückhaltes 5000 K. verw[endet] und der Rest mit 11 709 K. auf Rechnung vorgeschr[ieben] wurden. Der Umstand, daß nun die Dividendenrückst[ände] des Vorjahrs vollständig beglichen sind, läßt die Aus[sicht] offen, daß in Hinkunft auch die Besitzer der Stammu[aktien] Dividenden genießen dürften.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnelektrisierung in Nordschweden.** Auf [der] quer durch Lappland gehenden Reichsgrenzbahn wird, [wie] bereits in Nr. 40, S. 332 fgd. mitgeteilt, nunmehr auch mi[t der] Elektrisierung des Teils von Kiruna bis nach Luleå begon[nen] werden. Der Reichstag hat zur Inangriffnahme der Arb[eiten] als erste Rate etwas über 3 Millionen Kronen bewilligt. [In] Verbindung mit dem neuen Elektrisierungsplan wi[rd] auch die Mittel für einen weiteren Ausbau der Kraftst[ation] an den Porjusfällen bewilligt. Mit dem auch auf der [Strecke] Kiruna-Luleå einzuführenden elektrischen Betrieb wird [eine] bessere Ausnutzung der Kraftstation bei Porjus ermög[licht,] da der nötige Ausbau keine nennenswerten Kosten verur[sacht.]

Tariferhöhung auf den französischen Bahnen. Bei Besprechung der Kreditvorlage für 1917 kündigte der ...zösische Finanzminister am 8. d. M. für die nächste Zeit Vorlage zur Erhöhung der Eisenbahntarife und für den ...enden Donnerstag eine vollständige Darlegung der ...ziellen Lage an.

Zur Frage des Reiseverkehrs in der Schweiz nach dem ...ge äußert sich in einem ausführlichen Aufsatz die ...tleitung der „Schweizerischen Hotelrevue". Daß das ...izerische Hotelgewerbe seine schönsten Hoffnungen auf ...rieden setzt und sich von der Wiederkehr gewöhnlicher ...chaftsverhältnisse glänzende Ergebnisse verspricht, ... nach den Verlusten, die die Fremdenindustrie der ...eiz durch den Krieg erlitt, niemand wundern. Diese ...ungen sind vom menschlichen Standpunkt aus sehr be...ich, stellen sie doch vielfach das einzige Reizmittel dar, ...ie Hotelbesitzer noch aufrechterhält. Trotzdem hält ...e Hotelrevue für vorteilhaft, einiges Wasser in den ... dieser Hoffnungen zu gießen, denn es erscheine zum ...sten fraglich, ob der Reiseverkehr in kurzer Zeit wieder Stärke erreichen werde, die er früher besaß. Wahr...lich werde sich der Fremdenverkehr in den neutralen ...ern zwar rascher erholen, als man vielerorts glaube, ... sei es unbedingt nötig, auch auf das Gegenteil hin...nde Bedenken ernstlich in Erwägung zu ziehen. So ...B. nicht daran zu zweifeln, daß neben den ungeheuren ...ögensverlusten, die alle Völker zu beklagen haben, die ...ll bevorstehenden Verkehrssteuern, die Erhöhung der ...reise und andere die Verkehrsentwicklung hemmende ...ränkungen den Reiseverkehr nachteilig beeinflussen ...n. Und wenn auch die Zahl der Kriegskranken und ...enden sicherlich eine gewaltige Steigerung — auch ver...smäßig zum Verkehr der Vorkriegsjahre — erreichen ..., so sei doch mit einem erheblich langsameren Auf...ng des Vergnügungsreise- und Touristenverkehrs zu ...en. Immerhin sei die Schweiz mit einzigartigen Natur...heiten und natürlichen Heilkräften so reich ausgestattet, ...re Stellung als begehrenswertes Reiseziel auf alle Zei...sichert erscheine. Und da die Schweizer als aufrichtige ...ale während des Krieges zu allen Völkern gute Be...ngen pflegten und beiden Parteien wertvolle Dienste er...n durften, könne angenommen werden, daß die Vorliebe ...eisewelt für die Schweiz heute noch gleich lebendig sei ...uvor. F. R.

...eue Verkehrseinschränkungen in Italien. Berichte ...ischer Blätter besagen, daß die Direktion der Staats...n eine abermalige Einschränkung der Personenfahr... beabsichtigt, weil der tägliche Brennstoffverbrauch ...ahnen, der zurzeit rd. 60 000 t beträgt, nicht mehr mit der ...r im Einklang steht. Es erscheine ratsam, vor der ...sten Notwendigkeit Ersparnisse zu machen, da sonst ... künftige Versorgung Gefahr laufen könne, wie es be...n Frankreich und England eingetreten sei. Man prüft ...wärtig, ob es nicht möglich ist, auf der Mehrzahl der ...ischen Linien die Expreßzüge auf einen einzigen ...zu beschränken. F. R.

...rtsverzeichnis für das von den k. u. k. Truppen be...t Gebiet Serbiens. Vor kurzem ist vom Statistischen ...les Militärgeneralgouvernements in Serbien ein Orts...ohnis für das von den k. u. k. Truppen besetzte Gebiet ...us herausgegeben worden. Hiermit ist ein Nachschlage... entstanden, das sich infolge seiner sachgemäßen Zu...nstellung nicht nur als ein wertvoller Behelf für die ...ltungsbehörden des von Österreich-Ungarn besetzten ...es Serbiens darstellt, sondern auch allgemein wissens... Angaben über unser südliches Okkupationsgebiet ent... Die Quellen dieser Veröffentlichung bildeten die Er...se der Volkszählung im Jahre 1916, die Mitteilungen ...riegskommanden und die Ergebnisse der letzten ser...bischen Volkszählung vom Jahre 1910. Die Gliederung des Ortsverzeichnisses hält sich im allgemeinen an das für derartige Veröffentlichungen hergebrachte Schema und zerfällt in zwei Teile: in das eigentliche Ortsverzeichnis und in den alphabetisch angelegten Index. Den beiden dem Vorwort folgenden Übersichten ist zu entnehmen, daß das von Österreich-Ungarn besetzte Gebiet Serbiens 29 664 qkm beträgt. Die Gegenüberstellung der Bevölkerungsangaben vom Jahre 1910 und 1916 zeigt in erster Linie eine gewaltige Abnahme der männlichen Bevölkerung, die die Balkankriege mit dem darauffolgenden Weltkrieg verursacht haben. (1910: 808 626; 1916: 498 715 männliche Einwohner ohne die Kreise Mitrowitza a. K., Novibazar und Prijepolje.) Das Ortsverzeichnis ist vom Statistischen Amt des Militärgeneralgouvernements in Belgrad und der Hofbuchhandlung Seidl & Sohn, Wien, I. Bezirk, Graben Nr. 13, zu beziehen.

— **1 C 1-Heißdampf-Zwillings-Schnellzuglokomotiven der Orientalischen Eisenbahnen.** Über diese mit Schmidtschem Rauchröhrenüberhitzer, Bauart XIV, der genannten Bahnen wird in der Mai-Ausgabe der Hanomag-Nachrichten berichtet. Nach kurzem Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Orientalischen Eisenbahnen, gelangt vorerwähnte Schnellzug-Lokomotive, die nach den Entwürfen der Hannoverschen Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, gebaut ist, zur Beschreibung. Die von Ingenieur Jockel, ehem. Chef des Konstruktionsbureaus der Orientalischen Bahnen in Konstantinopel verfaßte Abhandlung gibt mit zahlreichen Abbildungen und Schnittzeichnungen ein übersichtliches Bild dieser leistungsfähigen, neuzeitlichen Schnellzuglokomotive, die auf den nicht gerade mit besonders gutem Oberbau ausgestatteten Strecken der Orientbahnen seit einer Reihe von Jahren Dienst tut. Nachbestellungen dieser Bauart beweisen ihre Bewährung im angestrengtesten Betriebe. Verkehrsbilder und Ansichten aus dem Innern Anatoliens geben dem Leser ein Bild von der Entwicklung des Verkehrs und der Technik im nahen Orient.

— **Die heillosen Zustände im Verkehrswesen Rußlands.** Aus Stockholm, 2. Juni, wird gemeldet: Nach einer Äußerung des Verkehrsministers Nekrassow werden die Nöte im russischen Verkehrswesen, wenn Amerika nicht helfe, im Herbst bis zur Lahmlegung des Bahnbetriebes führen. Die von Wilson zur Verfügung gestellten amerikanischen Ingenieure würden dadurch abgeschreckt, daß der russische Ingenieurverein sich gegen die Zuziehung neuer Waräger (Ausländer) ausgesprochen habe. Die Zustände auf den russischen Bahnen werden in täglich trostlosern Farben geschildert. Die Soldaten erzwängen allenthalben mit brutalen Mitteln eine schnellere Abfertigung der Züge, wenn nötig durch Abkoppeln schwerer Güterwagen mit Munition oder Lebensmitteln.

Allgemeines.

— **Luftverkehrsfragen.** Auf Einladung des Österreichischen Aeroklubs hat am 9. Mai in Wien eine Beratung stattgefunden, an der u. a. auch Vertreter des deutschen Luftfahrerverbandes und des Deutschen Aeroklubs teilnahmen. Zur Besprechung standen die Fragen der Schaffung eines einheitlichen Luftverkehrs und eines einheitlichen Luftverkehrsrechtes zwischen den Zentralmächten. Die Beratungen richteten sich, wie man hört, gegen die Bestrebungen einiger Interessentengruppen, die auf internationaler Grundlage beruhende Luftverkehrspläne propagieren. Genauere Mitteilungen über die Versammlung sind allem Anschein nach bisher nicht veröffentlicht worden. — In Italien ist am 22. Mai ein erster Versuch zur Schaffung einer Luftpostverbindung zwischen Rom und Turin angestellt worden. Ein mit 200 kg Poststücken und einer Anzahl Zeitungen beladenes Flugzeug verließ um 11 Uhr 35 Minuten Turin und traf um 3 Uhr 30 nachmittags in Rom ein. F. R.

Amtliche Bekanntmachungen.

Erhöhung der Ladegebühren.

Bentheimer Kreis-Bahn.

... Genehmigung der Landesauf...ehörde und unter Zustimmung ...eichseisenbahnamts werden auf ...ntheimer Kreis-Bahn vom 15. d. ... bis auf weiteres die im Ab... IV, Ziffer 1 a/b und im Ab... VIII D, Ziffer 1 u. 2 des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B festgesetzten Ladegebühren wie folgt erhöht:

Es werden erhoben:

1. für Aus- oder Einladen verpackter Güter, für je — auch nur angefangene — 100 kg 10 Pfg.,
2. für Aus- oder Einladen unverpackter Güter, für je — auch nur angefangene 100 kg 15 Pfg.

Etwa notwendige örtliche Abweichungen werden gemäß Abschnitt XVII 5 des Nebengebührentarifs durch Aushang in den Abfertigungsräumen bekannt gemacht. Bei Erhöhungen braucht eine bestimmte Frist nicht inne gehalten werden.

Bentheim, den 8. Juni 1917. (802)

Der Betriebs-Direktor.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Bucheckern usw. Tfv. 2 III h.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1917 wird Sauerkraut, auch Rübensauerkraut, bis 31. August 1917 in den Ausnahmetarif 2 III h aufgenommen.

Diese Tarifmaßnahme gilt nicht für das rechtsrheinische Netz der bayerischen Staatseisenbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Juni 1917. (801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 20. Juli 1917 werden im Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. im Abschnitt A 5 des Warenverzeichnisses nachgetragen:

„Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige.“

Erfurt, den 6. Juni 1917. (797)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Am 15. August 1917 tritt der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Dynamomaschinen usw. außer Kraft.

Stuttgart, den 8. Juni 1917. (799)
K. Generaldirektion der Staatseisenb.

Binnen- und Wechsel-Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1917 werden die Tarifsätze für alle Wagenladungsgüter im Binnen- und direkten Güterverkehr um 2 Pfg. für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Blankenburg Harz, 7. Juni 1917. (796)
Die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf Seite 5 unter A, 6 aufgeführten österreichischen Fahrkartensteuersätze teilweise erhöht und teilweise ergänzt. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Dresden, am 7. Juni 1917. (793)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. Juni 1917 treten neue Frachtsätze der Abteilung III des Ausnahmetarifs 13 B für Tonwaren aller Art von Meißen und Nerchau-Trebsen nach einigen schweizerischen Stationen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 9. Juni 1917. (798)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913. Einführung des Nachtrags III.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 erscheint der Nachtrag III. Er enthält in der Hauptsache neue Tariftafeln in Kronenwährung. In den Frachtsätzen der Kronenwährung sind die österr. Frachtsteuer und der österr. Kriegszuschlag sowie die ungar. Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn auch diese bereits enthalten.

Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, in Ungarn auch beim Zentraltarifverkaufsbureau in Budapest, V. Akademia - utcza 3, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise von 25 Pfennig = 40 Heller für das Stück zu erhalten.

München, 5. Juni 1917. (800)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1911.
Neue Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 93 (Eisen usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 treten in den Ausnahmetarifen 93 A-II (Eisen und Stahl usw.), 93 B-II (Eisen- und Stahlwaren), 93 C-II (Eisen und Stahl usw.) und 93 D-II (Eisen-[Roh-] aller Art usw.) für Sendungen zu 10 t zur Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiete folgende neue mit Frachterhöhungen verbundene Anwendungsbedingungen in Kraft:

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahnen oder zu Schiff auf Binnenwasserstraßen, nicht aber mit der Eisenbahn angefahren werden (unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk).

Wien, am 8. Juni 1917. (803)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911.
Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 31. August 1917 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 (Käse) für den Verkehr von den Stationen der schweizerischen Eisenbahnen aufgehoben.

Die Frachtsätze für Bregenz transit, Buchs (St. Gallen) transit, Lindau Reutin transit und St. Margrethen transit bleiben noch in Kraft.

Wien, am 8. Juni 1917. (804)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch - Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. August d. Js. treten im Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Cassel-Naumburg infolge Abänderung der Einheitssätze Erhöhungen ein, die für Fahrpreise 2. Klasse 10—20 ₰, 3. Klasse 05—10 ₰ und für Arbeiterwochenkarten 05—30 ₰ betragen.

Nähere Auskunft erteilt die Akt
gesellschaft für Bahn-Bau und Betrie
Frankfurt (Main).

Hannover, den 9. Juni 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von W statts - Materialien für das Rechnu jahr 1917

und zwar:
74 900 Stück Schaufel-, Hamm Hacken-, Axt- und Besenstiele.

Eröffnung der Angebote Freitag, den 22. Juni 1917, v mittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt u Zentralbüro gegen 0,70 ℳ bar im mer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 7. 1917.

Hannover, den 4. Juni 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von ausgemusterten sonen- (2 Stück) und offenen Gi wagen (2 Stück m. Br.) und 14 S Güterwagen-Untergestellen. Die F zeuge sind lauffähig und im beschr ten leichten Verkehr verwendbar. kaufsbedingungen und Zeichnu auf postfreie Anfrage zum Preise 50 Pf. für Personenwagen, 50 Pf. Güterwagen und 50 Pf. für Unte stelle erhältlich. Versand nach wärts als portopflichtige Dienstsa gegen postfreie Zusendung der Bet mit 5 Pf. Bestellgeld, an Stationsk Hauptwerkstätte Karlsruhe. Ange mit Aufschrift verschlossen, pos spätestens bis 18. Juni 1917 ei reichen. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, im Juni 1917.
Gr. Verwaltung der Hauptwerkst

---

6. Vermischte Bekanntmachung

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellsc

Die Dividende für das Verwalt jahr 1916 ist auf 45 ℳ für die A Nr. 1 bis 30 790 über 200 Taler (60 und auf 90 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30 791 bis 41 664 41 667 bis 51 666 über 1200 ℳ festge worden. Sie kann gegen Einliefe der Dividendenscheine bei un Hauptkasse vormittags in Empfan nommen werden.

Bis zum 31. Juli d. Js. kann kostenfreie Einlösung der Divide scheine auch erfolgen

in Berlin bei der Berliner Han gesellschaft, der Deutschen Bank, Bankhause Mendelssohn & Co., der für Handel und Industrie oder Bankgeschäft von F. W. Krause &

in Hamburg bei der Norddeut Bank, der Deutschen Bank Filiale burg, der Bank für Handel und dustrie Filiale Hamburg oder dem hause M. M. Warburg & Co.,

in Frankfurt a. M. bei der schen Effekten- und Wechselbank der Deutschen Bank Filiale Fran am Main.

Lübeck, den 7. Juni 1917.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 46. | 16. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine Signalordnung ohne grünes Licht.

(Schluß aus Nr. 45.)

e Prüfung dieses Entwurfs auf Erfüllung der signal-nischen Grundsätze B 1 bis 8 zeigt, daß eine Signal-ung ohne grünes Licht wohl möglich ist, und den An-erungen der Praxis zu entsprechen vermag. Die Grund- A 2 bis 8 sind erfüllt. Für Grundsatz 1 mag der Unter-d des am Vorsignal und Hauptsignal gleichen Signal-s — Einfach-Blinkweiß — für langsame, abgelenkte t vielleicht als zu gering erscheinen. Die verschiedene enlage der Lichter am Vorsignal und Hauptsignal wird er als auffälliges Merkmal anzusprechen sein, sofern diese Bedingung streng durchgeführt und allzuniedrige ptsignale (Zwergsignale) vermieden werden. Immerhin nichts im Wege, ein schräges Doppellicht aus Blinkweiß-gelb zu bilden, das in optischer Wirkung durchaus ein-lfrei ist und in trefflicher Weise die abgelenkte Fahrt Mittelstufe zwischen Halt und Volle Fahrt, von deren albildern es je ein Licht entlehnt hat, kennzeichnen le. Am Vorsignal würde dann stets Doppellicht in äglage gezeigt werden; ein Erlöschen eines der beiden ter würde immer auf eine Signalverstümmelung hin-en und den Lokomotivführer zur Vorsicht ermahnen.

e Prüfung des Entwurfs hinsichtlich der Signalwirkung Farbenblinde oder Farbenschwache erfolgt am schärfsten r der Frage: Wie erscheinen dem rotblinden Auge die zelsignale und inwiefern kann eine Verwechslung der albilder eintreten und dadurch eine Betriebsgefahr her-führt werden?

nächst ist als großer Vorteil die Verwendung nur zweier en für die Signale zu buchen, deren Fernsichtbarkeit hernd gleich ist, so daß optische Täuschungen über den and des Signalsichters vom Signal, wie sie bei gleich-gem Sichten von rotem und grünem Licht bekannt sind, in gleichem Maße auftreten. Die Fernwirkung aller endeten Signallichter, insbesondere des Blinklichts als Ersatz für grünes Licht, ist ein weiterer unbestrittener Vorzug. Alle Nachteile des grünen Lichts sind durch das Ersatzlicht wirksam behoben. Da Grün gänzlich vermieden ist, so ist die Signalordnung gefeit gegen Grünblinde; das bedeutet: Grünblindheit hindert nicht an der Dienstleistung als Eisenbahnbetriebsbeamter.

Die Grundsätze A 1 bis 6 sind erfüllt. Wird bei Signal Nr. 2 aus weitervorstehenden Erwägungen Festgelb hinzugefügt, so ist Grundsatz A 5 nicht restlos erfüllt; die Signalordnung wird aber dadurch bezüglich ihrer Wirkung auf Farbenblinde keineswegs beeinträchtigt (wie nachgewiesen werden wird), daß Signalirrungen begünstigt würden.

Der allerungünstigste Fall wäre der, daß einem Rotblinden alle Signallichter als Tönungen von Gelb erscheinen mit Ausnahme des blauen Merklichts, das bei noch zusätzlich vorhandener Blaublindheit grau erscheinen würde. Denkt man sich die Unsicherheit in der Unterscheidung der einzelnen Gelbtönungen so weitgehend, daß der Satz „die Helligkeits-Unterschiede sind die Leitsterne des Farbenblinden“ keine Geltung mehr haben würde, so müßte man die Wirkung der Farbe auf den Signalempfänger als gänzlich ausgeschaltet betrachten und hätte nun zu prüfen, ob die Signalbilder einer Farbe (vom blauen Merklicht abgesehen) betriebs- und signaltechnisch noch brauchbar sind. Ohne Farbwirkung der Signale lauten die einzelnen Signalbilder des Entwurfs:

Nr. 1: Fest-Doppellicht in Schräg-Tieflage,
Nr. 2: Fest-Doppellicht in Senkrecht-Hochlage,
Nr. 3: Einfach-Blinklicht in Tieflage oder Blinklicht + Festlicht in Schräg-Tieflage,
Nr. 4: Einfach-Blinklicht in Hochlage,
Nr. 5: Doppel-Blinklicht in Schräg-Tieflage,
Nr. 6: Doppel-Blinklicht in Senkrecht-Hochlage,

Nr. 7: Fest-Doppellicht in Senkrecht-Tieflage.

Die Signale am Zuge lauten ohne Farbwirkung:

Nr. 9: Doppellicht in Wagrecht-Tieflage,

Nr. 10: Dreiecklicht; das Lichterdreieck steht auf einer Seite,

Nr. 11: Dreiecklicht; das Lichterdreieck steht auf der Spitze,

Nr. 12: Dreiecklicht; das Lichterdreieck steht auf der Spitze, seine rechte obere Ecke zeigt blaues Merklicht.

Die Betrachtung der bildlichen Signalzusammenstellung, in der nun alle Farbendarstellung bis auf Blau hinwegzudenken ist, zeigt an Hand der vorstehenden Signalbezeichnungen, daß für alle zwölf Signalbegriffe scharf unterschiedene Signalbilder vorhanden sind; ihre Verwechslung ist nicht möglich, sofern nur die zwölf Signalbilder fest dem Gedächtnis des Signalsichters eingeprägt sind. In Wirklichkeit bestehen für den Rotblinden gewisse Helligkeitsunterschiede im Gelb, dem Rot und Gelb entsprechend, während Blinkweiß sich durch sein helles Weiß und Blinken ganz besonders von den Festlichtern Rot und Gelb auch für den Rotblinden unterscheiden muß, so daß mildere Voraussetzungen tatsächlich bestehen, als sie der Prüfung der Signalordnung zu Grunde gelegt wurden. Um so mehr kann der Beweis als erbracht angesehen werden, daß die „Signalordnung ohne grünes Licht“ völlig unempfänglich und gefeit gegen die Farbensinnstörung ist, die am häufigsten auftritt, die Rotgrünblindheit. Hieraus darf natürlich nicht der Schluß gezogen werden, daß für diese Signalordnung auch Rotblindheit nun kein Hindernis für den Dienst als Eisenbahn-Betriebsbeamter ist; denn Rot und Gelb sind wegen ihrer Farbwirkung nicht umsonst in dem Entwurf belassen worden und deswegen müssen beide Farben auch als solche erkannt werden. Aber die Farben sind so angeordnet, daß Signalirrungen selbst für Farbenuntüchtige als ausgeschlossen angesehen werden müssen, wenn nur die Signalordnung fest im Gedächtnis eingeprägt ist. Der logische Schluß, mit dessen Hilfe der Farbenuntüchtige nach Aufnahme des physiologischen Sinneseindrucks aus seiner Kenntnis der Signalordnung und seiner Erfahrung, wie seinem Auge die Farben Rot und Gelb erscheinen, die Farben deutet, wird durch diese Signalordnung zu einem sicheren und untrüglichen gestaltet: z. B. die zwei roten Lichter des Signals Nr. 2 und 7 dieser Signalordnung wird der Rotblinde unzweifelhaft als „Halt“ am Hauptsignal oder auf freier Strecke werten aus zwei Gründen: 1. Seine Erfahrung sagt ihm, daß ein dunkleres Gelb, wie es ihm erscheint, in Wirklichkeit Rot ist, 2. ein aus zwei Lichtern in Senkrechtlage gebildetes Fest-Doppellicht, mag es gefärbt scheinen, wie es will, kann nur ein Haltsignal sein, da dies Gruppenlicht in der Signalordnung in anderer Bedeutung nicht mehr vorkommt. Bei allen anderen Signalbildern ist dieser logische Schluß, der sich immer aus zwei Teilschlüssen, wie eben an dem Beispiel gezeigt, zusammensetzt und blitzartig vollzieht, in gleicher Weise untrüglich. Nun wird unschwer der Hauptwert dieses Entwurfs erkannt: Dem einen logischen Schluß des Farbenuntüchtigen, der sich zwischen physiologischen Sinneseindruck und Deutung der Farbe einschiebt und der im einzelnen Fall so unsicher sein kann, daß er dem [E]raten gleichkommt, schließt sich ein zweiter sicher[er] Schluß an, den nur die eigenartige Durchbildung aller Lichtersignale gestattet. Dieser zweite sichere Schluß ist e[s] bei den bestehenden Signalordnungen nicht immer mög[lic]h, wovon eine eigene Prüfung an einer beliebigen Signalordnung den Leser am besten überzeugt. Daß dieser zweite sichere Schluß bei Sichtung eines beliebigen Dunkelsig[nals] der „Signalordnung ohne grünes Licht“ immer mögli[ch] ist, rechtfertigt den Satz, daß sie völlig gefeit gegen die [Rot]grünblindheit ist.

Die Studie soll nicht mißverstanden werden. Die Ausschaltung des Grün als Signalfarbe gehört keineswegs zu den b[ren]nenden Tagesfragen im Eisenbahnsignalwesen, wie die Schaffung eines dreistelligen Vorsignals und eines Einflügel-Hauptsignals. Dieser Entwurf einer Signalordnung ohne grünes Licht will keineswegs gegen vorhandene Signalordnungen den Vorwurf der Rückständigkeit erheben; nichts liegt fe[rn]er als dies. Der Hauptzweck dieser Entwicklung ist, zu zeigen, wie die Lösung der schwierigen, eingangs gestellten Aufgabe mit Rücksicht auf die Farbensinnstörungen grünes Licht zu vermeiden, möglich gemacht werden kann unter Wahrung voller Betriebssicherheit, d. h. der grundlegenden signal- und betriebstechnischen Forderungen, welche heutige Signalordnungen zum Teil schon erfüllen und in Zukunft von einer neuzeitlichen Signalordnung erfüllt werden müssen. Es ist neu und ungewöhnlich, Rücksichten auf den Farbensinn an erste Stelle beim Aufbau einer Signalordnung zu stellen. Deswegen müssen auch die Ergebnisse neu und ungewöhnlich scheinen. Aber in Wirklichkeit sind dies gar nicht: Rotes, gelbes, blaues und Blink-Licht sind längst bekannt und angewandt und Gruppenlichter sind jedem Eisenbahner durch den alltäglichen Dienst bestens vertraut. So verblüffend die Überschrift des Aufsatzes zunächst wirken mag, so natürlich wird dem Leser das Ergebnis der einfachen Betrachtungen sein. Wer nicht in den Formen altgeheiligter Überlieferung erstarrt ist, wird mit Freude erkennen, welcher Wandlungen das Signalwesen mit fortschreitender Technik fähig ist. Wenn es gelingt, eine Signalordnung zu schaffen, die die Anforderungen an den Farbensinn der Betriebsbeamten so zu ändern gestattet, daß ein großer Teil der heute wegen Farbensinnstörungen zurückgewiesenen Anwärter oder der aus dem Betriebsdienst aus gleichem Anlaß zurückgezogenen Bediensteten als farbentüchtig bezeichnet werden könnte, so wäre das als großer Erfolg zu buchen. Denn es viele Hoffnungen werden dem im liebgewordenen Dienst Tätigen durch das harte, aber doch unvermeidliche Wort des Arztes „farbenuntüchtig“ zerstört und welcher Schaden ist es für eine Verwaltung, Beamte nach diesem Urteil in andere Dienste zu überführen, wo sie, mißvergnügt und aus Mangel an Eignung oft nur Drittelskräfte sind.

Mit Nutzen werden diese Anregungen von Eisenbahnen fortentwickelt werden können, die noch an dem Fest-Weiß als Signallicht festhalten.

Neue Aufgaben schaffen neue Lösungen und Anregungen. In diesem Sinne möchte die Studie verstanden sein. M

Kriegszentralen und Beförderungen.

Ein Vorschlag.

Von Staatsbahnrat **Dr. Viktor Krakauer** (Wien).

An dieser Stelle ist kürzlich ein ausgezeichneter Vorschlag veröffentlicht worden, durch dessen Verwirklichung der Wagenumlauf erheblich beschleunigt werden kann. Der Verfasser, Regierungsbaumeister Falk, geht von der ganz richtigen Voraussetzung aus, daß es dem Verfrachter in vielen Fällen gar nicht darauf ankommt, sein Gut an einem bestimmten Tage zu versenden; er wird häufig eine Zeitlang warten können, bis die Eisenbahnverwaltung über eine besonders günstige Beförderungsgelegenheit verfügt, oder sie unter Umständen für einen Kreis von Verfrachtern eigens schafft. Die Verkehrstreibenden werden sich sogar eine Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit nach dieser Richtung hin gerne unterwerfen, wenn ihnen dafür eine Tarifbegünstigung zugestanden wird. Von ähnlichen Voraussetzungen bin ich — kurze Zeit bevor der erwähnte Aufsatz erschienen ist und selbstverständlich ganz unabhängig von diesem — bei der Stellung meines viel weitergehenden Vorschlages ausgegangen. Er hat sich nur auf

rreichische Verhältnisse bezogen. Da diese aber den schen nicht wesensfremd sind, so glaube ich ihn um so r in diesen Blättern wiederholen zu dürfen, als jeder nke, der geeignet ist, das Eisenbahnwesen der sich stets entwickelnden Kriegswirtschaft anzupassen, von der welt beachtet zu werden verdient. Denn darüber darf sich keiner Täuschung hingeben: Die Leistungsfähig- der Verkehrsmittel wird in der jetzigen Phase des ges naturgemäß immer geringer. In keinem der krieg- enden Staaten können infolge der Inanspruchnahme der strie für Heereszwecke und aus zahlreichen sonstigen den durch Verbesserungs-, Erneuerungs- und Ergän- sarbeiten die durch die überaus starke Inanspruchnahme Verkehrsmittel verursachten Schäden wieder ausge- lien werden. Da aber der Militärverkehr in vollem Maße ltigt werden muß, so bleibt naturgemäß für den Zivil- onen- und, was viel wichtiger ist, für den Zivilgüter- ehr immer weniger übrig. Wir müssen uns daher in kommenden Herbst- und Winterperiode, gleichgültig, ob Krieg noch andauern oder der Friedenszustand bereits estellt sein wird, auf viel weitergehende Beschränkungen ßt machen, als sie in dem abgelaufenen gleichartigen aum vor sich gegangen sind. Um den vielleicht sehr en Gefährdungen, die daraus dem auch in Kriegszeiten dem Verkehrswesen aufgebauten Wirtschaftsleben er- sen könnten, rechtzeitig zu begegnen, müssen die Güter- endungen planmäßig verringert werden und w.:

rch Vermeidung aller überflüssigen Beförderungen und
rch Zurückstellung der weniger dringlichen vor den ringlicheren Beförderungen.

le Durchführung einer solchen Maßnahme ist und kann ies möge zur Behebung eines weitverbreiteten Irrtums nders betont werden — keineswegs die Aufgabe der sportunternehmungen sein, als welche bei den Mittel- ten jetzt hauptsächlich die Bahnen in Betracht kommen. Bahn kann nicht beurteilen, ob, um nur irgend ein Bei- anzuführen, eine weithin zu befördernde größere Sen- irgendeines kostspieligeren Dachdeckmaterials, die dies auf einer mit Güterladungen überfüllten Strecke aufen hätte, im Grunde genommen unterbleiben könnte, vorderhand gewöhnliche Dachpappe, die aus einem der stelle weit näher liegenden Ort auf einer wenig be- en Seitenstrecke leicht zu beschaffen wäre, den gleichen st leisten würde. Die Bahn kann auch nicht wissen, twa eine Biersendung dringlicher ist als die gleichzeitig egebene Spiritus- oder Rohölsendung. Ihre Aufgabe ist Bewältigung des vorhandenen Verkehrs nach Maßgabe vorhandenen Verkehrsmittel, wobei in der Regel (im t- sowie im Frachtgutverkehr) der Zeitpunkt der Auf- für die Reihenfolge der Beförderung ausschlaggebend t. Genau so, wie die Bahn nicht prüfen kann, ob der Be- grund zur Reise dieser oder jener Person eine größere geringere Berechtigung hat; sie befördert bei einer ränkten Reisendenzahl grundsätzlich den, der sich st seinen Wagenplatz gesichert hat. Von dieser Regel in Kriegszeiten allerdings eine Ausnahme gemacht: die endigkeit, die Kohlenbeförderungen für die Zivil- lkerung im allgemeinen zu vermindern, damit der dingt notwendige Kohlenbedarf gedeckt werden könne, e in Österreich dazu, daß von einer besonderen Stelle, Kohlenversorgungskommission, bei der auch die Kohlen- essenten und die Bahnen vertreten sind, auf den Grund Versendung eingegangen wird. Kohle, die zum Beispiel Verpflegungsanstalten oder für Spitäler erforderlich ist, früher befördert als die für andere Zwecke erforder- Kohle. Eine derartige Stelle wäre aber auch n Hinblick auf die anderen Güterbeförderungen derlich. Dies um so mehr, als durch die Er- ung von zahlreichen „Kriegszentralen" das re, auf Nützlichkeitsgründen aufgebaute Ineinander- en der einzelnen Wirtschaftspersonen naturgemäß auf- ben ist. In der Beförderungsfrage arbeiten die einzelnen ralen ganz unabhängig von einander; die eine weiß in Regel nicht, was die andere zur Versendung bringt, he Mengen von ihr jeweils abgeschickt werden, woher ommen, wohin sie gehen. Diese Unvertrautheit erstreckt auch auf verwandte Zentralen, mit welchem Ausdruck solche Geschäftsstellen bezeichnen wollen, deren Tätig- sich auf gleichartige Gegenstände oder einen gewissen häftszweig erstreckt. Der Kriegsverband der (öster- ischen) Baumwollindustrie weiß nichts von den ein- n Transporten des Kriegsverbandes der Wollindustrie oder der Wollzentrale oder des Kriegsverbandes der Leinenindustrie oder jenes der Hanf- und Juteindustrie oder der Flachszentrale. Dem Kriegswirtschaftsverband der Kartoffelstärke-Industrie sind die Sendungen des Kriegswirtschaftsverbandes der Kartoffeltrocknungsindustrie oder der Kriegsgetreideverkehrsanstalt, die sich ebenfalls mit Kartoffelsendungen befaßt, wohl wenig bekannt. Die Malzzentrale ist mit den einzelnen Versendungen der Brauerzentrale oder der Melassezentrale nicht vertraut. Die Altpapierkommission, die Hadernkommission und die Hadernzentrale oder die Lederbeschaffungsgesellschaft, die Etappenhäutezentrale sowie die Häute- und Lederzentrale usw., sie wissen in dieser Hinsicht nichts voneinander. Und da den Zentralen wiederholt, in Deutschland und in Österreich, der Vorwurf gemacht wurde, daß sie die „Güter überflüssigerweise herumwandern lassen", um wieviel leichter kann es vorkommen, daß eine der Zentralen von weither etwas bezieht, worüber die verwandte Zentrale in der gleichen Ware oder in einem entsprechenden Ersatzstoff am erforderlichen Orte reichlich verfügen könnte. Über die Transporthandlungen der Zentralen sollte daher an einer, ich wiederhole es, besonders zu schaffenden Stelle ein Überblick gewonnen werden; hier müßten die bei den Mittelmächten nicht mehr durch Preis und Tarif geregelten, durch die Kriegszentralen auseinandergezogenen Fäden des Verkehrs wieder zusammenlaufen.

Also eine neue „Zentrale"?

Durchaus nicht. Diese Stelle hätte keineswegs etwa die Rolle einer Zentralgüterleitungsstelle zu übernehmen, sondern sie würde eher einem Clearinghause zu vergleichen sein. Sie hätte auch keine weitausgreifenden Pläne zu fassen, die in Kriegszeiten durch unvorhergesehene Verkehrsereignisse leicht umgestoßen werden können. Ihre Aufgabe stelle ich mir vielmehr folgendermaßen dar: Die Zentralen und vielleicht auch die größeren, nicht in Zentralen vereinigten Produzenten hätten in entsprechenden Zeiträumen ihre voraussichtlichen Transporte im nächsten Monat der in Rede stehenden Stelle, die aus Vertretern der Kriegszentralen und der Bahndirektionen zu bestehen hätte, zu übermitteln. Nach Sichtung des Materials wäre dann über eine Verringerung der Beförderungen, die sich aus Kompensationen und Verkürzung der zu durchfahrenden Wegstrecken ergeben könnten, zu beraten. Das Ergebnis wäre für die Allgemeinheit gleichsam eine Bezirkseinteilung (Rayonnierung) des Reiches für die wichtigsten Bedarfsartikel. Der Verbraucher würde das Gut von der ihm am nächsten liegenden Produktionsstätte beziehen. Die Bahnen hätten wieder folgende Vorteile zu gewärtigen:

1. daß auf den wichtigsten Strecken überflüssige Fahrten vermieden werden. Dadurch würde
2. der Wagenumsatz wesentlich beschleunigt,
3. der Wagenmangel erheblich gemildert werden, was
4. eine günstige Rückwirkung auf die Inanspruchnahme von Lokomotiven und Personal ausüben müßte.

Die neu zu schaffende Stelle hätte aber auch dafür zu sorgen, daß — ebenso wie dies schon jetzt bei der Kohlenbeförderung in Österreich (und wohl auch im Deutschen Reiche) geschieht — dringliche Transporte vor weniger dringlichen bevorzugt werden, damit nicht etwa irgendeine Stadt an einem wichtigen Bedarfsgegenstand deshalb Mangel leide, weil auf einer zu ihr führenden Zufahrtsstrecke für den Augenblick entbehrliche Waren befördert werden. Zur Behebung dieses Übelstandes sind allerdings schon Versuche unternommen worden. Im Deutschen Reich wurden bekanntlich „Dringlichkeitslisten" für militärische und für Zivilgüter herausgegeben, die fallweise geändert werden. Aber eine solche generelle, allgemeine Regelung kann nicht die besonderen Verhältnisse berücksichtigen. So ist es beispielsweise wohl anzunehmen, daß jetzt im allgemeinen die Beförderung von Zucker dringlicher ist als die von Ziegeln und Zement. Und doch kann auch ein großer Ziegel- und Zementtransport in einem bestimmten Falle zu bevorzugen sein, wenn es sich etwa um den dringlichen Bau irgendeiner Fabrik der Nahrungsmittelbranche handelt. Durch jeweilige gütliche Vereinbarung zwischen den Interessenten und zwischen diesen sowie den Bahnen würde sich am leichtesten ein billiger, der Allgemeinheit nützlicher Ausgleich erzielen lassen. Den hätte die mehrerwähnte Stelle — über deren innere Organisation jetzt nicht gesprochen werden soll — herbeizuführen. Ihre Aufgabe wäre aber nicht, Transporte aufzuhalten, so daß aus meinem Vorschlag nur Vorteile, aber keine wie immer gearteten Nachteile entspringen können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Generalbetriebsleitung des Ostens der preußischen Staatsbahnen.** Zur Entlastung der Eisenbahnen wird, wie dies im Westen bereits seit dem 1. März im Rhein-Mainverkehr durchgeführt ist, vom 1. Juli ab ein Teil des Güterverkehrs zwischen bestimmten, an der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen gelegenen Orten zur Beförderung auf der Eisenbahn nicht mehr angenommen. Der Verkehr wird vom genannten Tage ab durch einen von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen eingerichteten Güterdampferdienst bedient werden.

Von der Eisenbahnsperre ausgenommen sind u. a. Frachtgüter im Einzelgewicht über 1500 kg, Wagenladungen in loser Schüttung, feuergefährliche, explosive und ätzende Güter, Wagenladungen, die von Anschlußinhabern oder an Anschlußinhaber aufgeliefert werden und als solche in den Frachtbriefen besonders kenntlich gemacht sind, ferner leicht verderbliche Lebensmittel, Möbel und Umzugsgüter u. a. Der Güterdampferdienst ist in der Weise eingerichtet, daß zwischen größeren Hafenorten regelmäßig an bestimmten Tagen der Woche Dampfer fahren, die den Verkehr der an dieser Strecke liegenden Orte abfertigen. So sind z. B. je besondere Dampferfahrten für Hin- und Rückfahrt eingerichtet von Altona-Hamburg nach Torgau, Halle, Magdeburg, Berlin, Stettin, Breslau, von Stettin nach Breslau, von Magdeburg nach Breslau, Berlin und Stettin, von Berlin nach Stettin. Annahme- und Ausgabestellen sind in allen Orten in ausreichender Zahl vorgesehen. Die Frachten sind für Güter der Stückgutklassen, der allgemeinen Wagenladungsklassen und der Spezialtarife I und II niedriger oder gleich den Bahnfrachten und nur in einzelnen Verbindungen für Güter des Spezialtarifes III höher als die Frachten im Eisenbahnverkehr. Alles weitere geht aus den Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektionen hervor. Auch ist aus diesen für jeden Ort zu ersehen, welche Stellen über die Schiffahrtsverhältnisse Auskunft erteilen.

— **Aufhebung von Ausfuhrermäßigungen.** Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. bis auf Widerruf treten im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Güterklassifikation) die im Falle der Ausfuhr gewährten Frachtermäßigungen für die nachfolgenden Güter außer Kraft: Alaune, Barythydrat, Bleiglätte, Bleimennige, Bleiweiß, Bottiche und Fässer, hölzerne mit eisernen Reifen, zerlegt, Chromformiat, Holzstoff und Holzzellstoff, Kalziumhydrosulfür, Elektrodenkohlen, Lithoponweiß, Natriumhydrosulfür und Natriumsulfür, Papier und Pappe, Salzsäure, Schleifscheiben, Abziehsteine und Wetzsteine aus Schmirgel, Korund oder künstlicher Schleifmasse, Schuhcrêmes, Schwefelnatrium, Schwefelsäure, Tapeten und Tapetenborten aus Papier, Speisekartoffeln, gedörrt oder getrocknet, Stäbe und Brettchen, gehobelt, Tonerde, Tonerdehydrat, Wasserglas, Weizenkleberleim, Zinkgrau und Zinkweiß.

Als Folge dieser Maßnahme steht weiter die Aufhebung der diesen Ermäßigungen entsprechenden, in die direkten Verbandsgütertarife mit dem Auslande eingerechneten gleichen Ausfuhrermäßigungen zum erstmöglichen Zeitpunkte bevor.

Ein Bedürfnis zur Fortgewährung dieser Frachtermäßigungen liegt für die Kriegszeit und auch eine gewisse Zeit nach dem Kriege angesichts der durch den Krieg herbeigeführten grundstürzenden Änderung der Verhältnisse nicht mehr vor. Zurzeit herrscht in Deutschland und auf dem Weltmerkt Warenknappheit, so daß der heimischen Industrie eine gewinnbringende Preisbildung jederzeit möglich ist, sie also einer Förderung der Ausfuhr vorläufig nicht mehr bedarf. Soweit die Ausfuhr nicht überhaupt verboten ist, besteht mithin zurzeit für die Eisenbahn kein Anlaß, die obigen Güter unter Verzicht auf Mehreinnahmen tarifarisch günstiger zu behandeln, als bei Bedienung des inländischen Marktes.

Nach dem Kriege wird indes mit allen Mitteln dahin gestrebt werden müssen, daß den deutschen Erzeugnissen die alten ausländischen Absatzstätten wieder zugänglich gemacht und tunlichst neue Absatzgebiete erschlossen werden. Hierzu werden auch die Eisenbahnen an ihrem Teil, wie bisher, erheblich beizutragen haben. Es ist daher bei Wiederaufnahme des freien Auslandsverkehrs (frühestens 6 Monate nach Friedensschluß) die Wiedereinführung obiger Ausfuhrermäßigungen in Aussicht genommen, soweit die inzwischen vorzunehmende Einzelprüfung ein Bedürfnis hierfür ergibt.

Von der vorübergehenden Aufhebung auch der im Falle d[er] Ausfuhr vorgesehenen Verpackungsbegünstigungen bei [...]ton-, Glas- und Tonwaren sowie Steinen wurde im Intere[sse] der mittelbar oder unmittelbar noch fortbestehenden Ausfu[hr] über See abgesehen, um die weniger wertvollen dieser Güt[er], die im Falle der Seeausfuhr ohne Rücksicht auf ihren W[ert] fest verpackt sein müssen, nicht teurer zu verfrachten als [im] Inlandsverkehre. Ebenso werden die im Falle der Ausfu[hr] in den Verzeichnissen II, III und IV des Teils I B für ein[zelne] Güter getroffenen Begünstigungen (zuschlagfreie bedeck[te] Beförderung, Stellung großräumiger offener oder bedeck[ter] Wagen) zunächst fortgewährt, da eine Geldeinbuße der Eis[en]bahnen hiermit nicht verbunden ist.

— **Wagengestellung.** Der „Württemb. Staats-Anz." vom [...] d. M. schreibt: Die Gestellung an gedeckten Wagen ist sch[on] seit einiger Zeit befriedigend, nennenswerte Ausfälle si[nd] nicht mehr entstanden; auch bei den gewöhnlichen offen[en] Wagen ist eine wesentliche Besserung in der Deckung [des] Bedarfs eingetreten.

Soweit es die sonstigen Verhältnisse irgend zulassen, dür[fte] es sich für die Verkehrtreibenden empfehlen, die augenblic[k]lich ruhigere Verkehrszeit zur Regelung ihrer Bezüge sow[ie] zur Ergänzung und Ansammlung von Vorräten soweit [...] möglich auszunutzen. Durch den zeitigen Bezug von Mass[en]gütern würde der Bedarf an Wagen in der verkehrsreiche[n] Zeit im Spätsommer und Herbst wesentlich verringert werd[en].

— **Die Angabe des Beförderungsweges im Frachtbrief [im] Verkehr mit dem besetzten russischen Gebiet** ist tarifmäß[ig] nicht gestattet, wodurch die Ausnutzung gewisser Ausnahm[e]sätze von Zwischenstationen, die nicht gerade auf dem k[ür]zesten Beförderungswege liegen, leider nicht ohne weite[res] möglich ist. Die Anwendung der Ausnahmesätze ist auch b[is]her nachträglich im Erstattungswege nicht gewährt word[en]. Es beträgt z. B. die Fracht für 10 000 kg Schnittholz von W[ar]schau nach Berlin bei Berechnung über den vorgeschrieben[en] Leitungsweg Skalmierzyce: von Warschau nach Skalmierzy[ce] 1,03 *M*, von Skalmierzyce nach Berlin 1,13 *M*, zusammen 2,16 [*M*] für 100 kg. Dagegen ergibt sich bei Leitung über Illowo f[ol]gende Berechnung: von Warschau nach Illowo Land[es]grenze 0,57 *M*, von Illowo Landesgrenze nach Berlin 1,27 [*M*], zusammen 1,84 *M* für 100 kg. Der letztere Weg bedeutet al[so] für den Verfrachter eine Ersparnis von 32 Pf. für 100 k[g]. Diese kann er jedoch unter dem gegenwärtigen Tarifstan[d] nur erzielen, wenn er die Sendung zunächst nach Illo[wo] gehen und durch nachträgliche Verfügung oder Neuaufga[be] nach Berlin weiterabfertigen läßt. Die Handelskammer [zu] Berlin hat deshalb bei der Militär-Generaldirektion in W[ar]schau angeregt, derartige Beförderungs- oder Frachtbere[ch]nungsvorschriften im Frachtbriefe im Verkehr mit dem [be]setzten Gebiet zuzulassen. Hierauf ist der Handelskamm[er] die Mitteilung zugegangen, daß zurzeit neue Verhandlun[gen] zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen über [die] Leitung des Güterverkehrs zwischen dem besetzten östlich[en] Gebiet und den deutschen Eisenbahnen schweben, die erhoff[en] lassen, daß das von der Handelswelt erstrebte Ziel in [der] Hauptsache erreicht wird.

— **Die Straßenbahn im Dienste der Lebensmittelversorgu[ng].** Der Deutsche Städtetag hat kürzlich an seine Mitglieder e[ine] Rundfrage gerichtet über den Gütertransport mit Hilfe [der] Straßenbahnen und die Mitbenutzung der Transporteinri[ch]tungen für die Lebensmittelversorgung. Aus den zahlre[ichen] eingegangenen Antworten hebt die „Nordd. Allg. Ztg." f[ol]gende als besonders interessant hervor. In Cöln besteht [als] dauernde Einrichtung des Gütertransports auf den städtisch[en] Straßenbahnen die Beförderung von Gütern für die Milit[är]verwaltung, wozu während des Krieges die Beförderung [von] Lebensmitteln und Kohlen hinzugekommen ist. In G[...] findet eine Verteilung von Lebensmitteln unmittelbar [von] den Straßenbahnwagen aus statt. In Hannover betreibt [die] Straßenbahn auf ihren Linien Güterverkehr, der zugleich [die] Beförderung von Marktgütern und Milch einschließt. [In] Rheydt besteht die ungewöhnliche Einrichtung, daß ne[ben] Straßenbahnwagen auch Staatsbahnwagen zur Beförderu[ng] von Rohmaterialien aller Art versendet werden, die auf R[oll]böcke geschoben und dann durch die Straßen den Werk[en] zugestellt werden. Stuttgart befördert Koks und Lebensmi[ttel] mit der Straßenbahn, die sich nach dem Bericht als ein sch[ätz]bares Mittel für die Versorgung der Stadt mit Massengüt[ern] erwiesen hat. In Frankfurt a. M. ist die städtische Straß[en]bahn für die Kartoffelversorgung vorübergehend benu[tzt] worden, geplant ist ferner die Gemüse- und Kohlenversorgu[ng]. Als langjährig bewährte Einrichtung findet sich dagegen [...] Postsachentransport, der sich sehr rentiert hat. Lediglich [...] die Lebensmittelversorgung sind von der Straßenbahn Einri[ch]-

ıngen getroffen in Recklinghausen, Karlsruhe und Naumburg. Münster i. W. hat sich die Straßenbahn in den Dienst der ıssenspeisung gestellt, und zwar erfolgt die Ausgabe des ›sens von den Wagen aus. Da jeder Wagen vier Behälter m je 250 Liter Inhalt hat, können mit den fünf Straßenbahnıgen, die für diesen Zweck hergerichtet sind, 5000 l in einıliger Füllung befördert werden. München hat eine Ein:htung der Lebensmittelverteilung gehabt, aber wieder aufgeben. Jetzt findet nur noch eine Benutzung statt, um die idtischen Gebäude und Schulen mit Koks zu versorgen.

— **„Ingenieur“ als Standesbezeichnung?** In Österreich ist r kurzem (s. Nr. 28, S. 235 d. Ztg.) eine kaiserliche Verdnung erlassen worden, die die Standesbezeichnung „Ingeeur“ ausschließlich den Männern vorbehält, die an einer ›chnischen Hochschule studiert und die akademische Prüfung gelegt haben. In der deutschen Presse sind Stimmen laut worden, die ein gleiches Vorgehen auch für das Deutsche ›ich empfehlen. Der Vorstand des Vereins deutscher Innieure hat aus diesem Anlaß in einer in der Zeitschrift s Vereins vom 9. Juni erschienenen Erklärung seine Auf:ssung dahin kundgegeben, daß eine solche Maßnahme für ser Vaterland unzeitgemäß, rückschrittlich und schädlich n würde. Es heißt in dieser Erklärung: „In Deutschland gen die Verhältnisse insofern anders als in Österreich, als i uns diejenigen Ingenieure, die ihre akademische Prüfung standen haben, bereits durch den ausschließlich ihnen zuhenden Titel Diplom-Ingenieur aus den Reihen der übrigen genieure hervorgehoben werden; ein Bedürfnis, wie es in terreich aus dem Mangel einer entsprechenden Standesbechnung abgeleitet worden ist, besteht also bei uns nicht. nn nun auch nicht verhehlt werden soll, daß von Unbehtigten mit der Bezeichnung Ingenieur hier und da Mißıuch getrieben wird, so darf doch eine Besserung nicht auf n Wege angestrebt werden, daß hier wieder, wie so vielh bei uns, Schulprüfungen und Zeugnisse eine neue privegierte Kaste schaffen. Dem Ingenieurberuf darf keine iederung aufgezwungen werden, die anders gearteten Befen entlehnt ist. Nicht Prüfungen, sondern die Leistungen Leben geben den Ausschlag für die Bewertung des „Innieurs“, und gerade die neue Zeit, die nach dem Grundsatz em Tüchtigen freie Bahn“ mehr als bisher das Können und Persönlichkeit werten sollte, darf nicht in den Fehler rfallen, einen im freien Wettbewerb emporstrebenden Bef, wie den der Ingenieure, der sich bisher nicht ausılließlich aus akademisch Geprüften zusammensetzt, nunhr in einen von Privilegien umhegten Stand verwandeln wollen.“

Der Mitteleuropäische Verband akadeischer Ingenieurvereine schreibt hierzu: Um tümer zu vermeiden, sei festgestellt, daß die unter dieser erschrift in Nr. 288 der „Täglichen Rundschau“ mitgelte Erklärung des Vereins deutscher Ingenieure ht die Auffassung auch der Vereine der akademisch ildeten Ingenieure darstellt. Im Gegenteil. Der Mittelopäische Verband akademischer Ingenieurvereine, Gruppe utschland, dem als Großverband die führenden deutschen reine der akademisch gebildeten Ingenieure angehören, beißt die österreichische Regelung als einen Fortschritt und dert deren sinngemäße Übertragung auf das utsche Reich. Diese Forderung als eine Verschärfung „Klassenunterschiede“ zu brandmarken, ist abwegig, n sie bewegt sich durchaus innerhalb der jetzigen tschen Rechtsordnung. Es handelt sich bei der Forderung iglich um einen ergänzenden Schutz der bereits gesetzlich tgelegten Bezeichnung Diplom-Ingenieur, die aber. gegen ihrem Zwecke, nicht unterscheidungskräftig ist und halb auch von den österreichischen akademisch gebildeten hnikern abgelehnt wurde.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen atsbahnverwaltung sind ernannt: die Regierungsessoren Dr. Poetsch in Altena (Westf.), Lange in sen, Franz Offenberg in Cassel, Dr. Emil Weber in nnover, Dr. Ebersbach in Frankfurt (Main), Jaquet Posen, Bernhard Fleck in Frankfurt (Main), Dr. Gülnpenning in Bremen, Dr. Tschierschky in Breslau, Woyczieehowski in Berlin, Dr. von Renesse in rbrücken, Dr. Robert Sommer in Magdeburg, Thayssen in Cöln und Dr. Koppin in Hannover zu gierungsräten. — Die seitherigen Gerichtsassessoren Paul hrmann in Stettin und Dr. Richard Gießner in ona sind zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernmen und zu Regierungsassessoren ernannt worden.

Österreich.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Im Mai 1917 wurden auf dem Gesamtnetze um 244 784 (— 188 225) K. weniger als im gleichen Monat des Vorjahres eingenommen. Hiervon entfallen auf die Linien des alten Netzes 220 088 (— 204 651) K. und auf die Linien der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 24 696 (+ 16 426) K. Auf den Linien des alten Netzes betrugen die Einnahmen 1 008 367 K. Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Mai betrugen 4 853 521 K., daher gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mindereinnahme von 864 631 K. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg betrugen die Einnahmen 310 097 K., daher um 24 696 K. weniger als im gleichen Monat des Jahres 1916. Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Mai betrugen 1 442 507 K., daher ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mindereinnahme von 87 827 K.

— **Buschtiehrader Bahn.** Auf dieser Bahn wurden im Mai 2 167 836 K. eingenommen, was gegen das Vorjahr einem Ausfall von 63 800 K. im selben Monat gleichkommt.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 5. Juni beschlossen, bei der im Monat Juni einzuberufenden 35. ordentlichen Generalversammlung zu beantragen, daß der Reingewinn des Jahres 1916 von 45 778 K. zuzüglich des Vortrages von 332 391 K. auf neue Rechnung vorgetragen werde.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Am 5. Juni hat die Generalversammlung der Bahn stattgefunden. Die Dividende wurde mit dem gleichen Betrage wie im Vorjahre, nämlich mit 170 K. für die Aktie und 150 K. für den Genußschein festgestellt. Der Gewinn des Jahres 1916 betrug einschließlich des Vortrages 620 146 K. gegen 597 952 K. im Vorjahre. Der Geschäftsbericht teilt mit, daß der Verkehr sich bedeutend gesteigert und entsprechend höhere Einnahmen geliefert hat. Der Ertrag erhöhte sich nicht im gleichen Verhältnisse, weil der größte Teil der Mehreinnahmen durch die Kriegssteuern und durch die infolge der Kriegsverhältnisse erhöhten Auslagen aufgezehrt wurde. Die Gütertransporte betrugen 28 279 920 (+ 4 314 846) Meterzentner und lieferten eine Einnahme von 2 714 140 (+ 450 896) K.

— **Verschiebungen im Braunkohlenabsatz.** Über die Lage des böhmischen Braunkohlenmarktes veröffentlicht die „N. Fr. Pr.“ folgende Darstellung aus Fachkreisen: Die Verhältnisse im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier haben in der letzten Zeit insofern eine Wandlung erfahren, als das Ministerium für öffentliche Arbeiten im Verein mit dem Eisenbahnministerium jene Studien in die Praxis umzusetzen bestrebt ist, die dazu dienen sollen, die Verkehrsverhältnisse im Interesse eines möglichst raschen Turnus der Wagen durchgreifend zu reorganisieren. Es ist die Absicht, in erster Reihe die großen Kohlenverbraucher mit geschlossenen Zügen zu versorgen, die Rangierung der leeren und geladenen Wagen zu vereinfachen, kurz, alles vorzukehren, damit die zweckmäßige Ausnützung von Lokomotiven und Wagen erfolge. Aber auch nach anderer Seite zeigen die Verhältnisse im Revier durch die Einsetzung örtlicher Inspektorate ein geändertes Bild. Diese Inspektorate haben genau darüber zu wachen, daß die ganze Förderung der Werke nach bestimmten Richtlinien aufgeteilt werde, die es ermöglichen, die Kohle dorthin zu senden, wo es die Dringlichkeit der einzelnen Industrien, der Eisenbahnbetriebe und der Gemeinden gemäß der Beurteilung der maßgebenden Instanzen ergibt. Wenn bisher die Werke, beziehungsweise Großverschleißer, in der Hauptsache verpflichtet waren, bei Lieferung von Kohle den behördlichen Weisungen zu entsprechen, so ist nunmehr die gesamte Erzeugung an diese Verfügungen gebunden. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat für die einzelnen Verbraucher je nach der Notwendigkeit bevorzugte Wagen in die Gruppen I, II und III stellen lassen. Nunmehr ist insbesondere die Gruppe I in 17 Unterabteilungen einrangiert, die die Bedeutung der einzelnen Unternehmungen für Heeres-, wirtschaftliche und allgemeine Verhältnisse widerspiegeln. Die Werke können somit über ihre Förderung nicht wie zu normalen Zeiten frei verfügen, sondern müssen vielmehr jenen Anordnungen nachkommen, die von den Behörden gegeben werden. Die Wagenbeistellung war in den letzten Wochen reichlich, und wenn trotzdem die Bedürfnisse nach der einen oder anderen Seite nicht gedeckt werden konnten, so liegt dies daran, daß die Produktion des Reviers den Anforderungen nicht zu genügen imstande war. Die Förderung des Reviers Teplitz-Brüx-Komotau kann bis Ende Mai auf 57 400 000 Meterzentner gegen 64 253 000 Meterzentner bis Ende Mai 1916 und 79 110 000 Meterzentner bis Ende Mai 1913

geschätzt werden. Die Förderung des Falkenauer Reviers wird bis Ende Mai 1917 auf 14 700 000 Meterzentner gegen 16 973 000 Meterzentner bis Ende Mai 1916 und 17 627 000 Meterzentner bis Ende Mai 1913 taxiert. Die Preise der böhmischen Braunkohle haben bisher keine Änderung erfahren, allein mehrere Gruben haben in den letzten Tagen Preiserhöhungen von 20 K. für 100 Meterzentner eintreten lassen.

— **Die Kohlenversorgung Wiens.** Einem von dem Bezirkswirtschaftsamte Wien erstatteten Bericht ist folgendes zu entnehmen: Die vom Bürgermeister Dr. Weiskirchner Ende des Jahres 1914 eingeleitete Aktion zur Versorgung Wiens mit Kohle wurde im Jahre 1916 fortgesetzt. Es ergaben sich auch in diesem Jahre bedeutende Schwierigkeiten, da die oberschlesischen Kohlengruben durch ihre anderweitige Inanspruchnahme weniger Kohlen nach Österreich lieferten, andererseits der außerordentliche Wagenmangel die Lieferungsmöglichkeit der Gruben immer mehr beschränkte. Infolgedessen war auch der Verkauf von Steinkohle ein wesentlich geringerer, indem im ganzen nur 455 304 Meterzentner gegenüber 626 687 Meterzentner im Vorjahre bezogen und in den Verkehr gebracht wurden. Die Bekämpfung der ungünstigen Verhältnisse lag außerhalb des Machtbereiches der Gemeindeverwaltung, weshalb der Bürgermeister bei den verschiedensten Stellen, insbesondere beim Ministerium für öffentliche Arbeiten und beim deutschen Botschafter einkam. Von großer Bedeutung für die Kohlenversorgung war der von der Gemeinde Wien betretene Weg der Deckung des Kohlenbedarfes im Anforderungsweg und der direkte Verkauf der Kohle an die Bevölkerung. Während im Jahre 1915 auf den Lagerplätzen 576 111 Meterzentner verkauft wurden, sind im Berichtsjahr 788 056 Meterzentner abgesetzt worden, was einer Steigerung des Absatzes um rd. 36 % entspricht. Diese Steigerung machte sich hauptsächlich beim Verkauf in Fuhren (hierzu gehört auch die Abfuhr mit Handwagen) geltend und betrug rd. 172 %. Die Anzahl der Parteien, die auf den einzelnen Kohlenlagerplätzen abgefertigt wurden, betrug 2 097 409 und hat demnach um mehr als eine halbe Million zugenommen.

Ungarn.

— **Das Vorkommen von Erdgas in Kissármás.** Emerich Czakó veröffentlicht einen Bericht und teilt Analysenergebnisse von 413 Erdgasproben mit, aus welchen wir entnehmen, daß das Erdgas in Siebenbürgen mit dem von Neuengamme bei Hamburg an Bestandteilen fast gleichwertig ist, während die übrigen Gasvorkommen in den meisten Fällen ziemlich abweichende Zusammensetzung haben.

Durch das Erdgas in Siebenbürgen wird sich in Zukunft die Volkswirtschaft und das Verkehrswesen Ungarns insbesondere in Siebenbürgen in einem nie geahnten Maße entwickeln, weshalb wir dessen Wichtigkeit noch näher erörtern werden. B. W.

Übrige europäische Länder.

— **Bodensee-Toggenburg-Bahn.** Wie in Nr. 37 bereits kurz gemeldet wurde, ist diese Bahn, die bisher von den schweizerischen Bundesbahnen betrieben wurde, am 1. Mai zum Selbstbetrieb übergegangen. Über die Gründe dieser Änderung wird in der „N. Z. Z." folgendes berichtet: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn ist in technischer Hinsicht eine der schwierigsten und kostspieligsten Bahnen der Schweiz. Auf der nur 62 km langen Strecke mußten 17 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 7 km und annähernd die doppelte Anzahl Brücken und Viadukte gebaut werden. Kein Wunder, daß die Herstellungskosten den Voranschlag weit übertrafen; sie beliefen sich auf nicht weniger als 34 Millionen Franken, was auf das Kilometer über eine halbe Million ausmacht. — Die starke Überschreitung des Voranschlags hat die Gesellschaft von Anfang an in finanzielle Schwierigkeiten verwickelt. Sie hätte schon kurz nach Eröffnung der Linie Konkurs anmelden müssen, hätte ihr nicht der Regierungsrat des Kantons St. Gallen — in der verzweifelten Zwangslage seine Befugnisse überschreitend — eine Million Franken durch Gewährung eines Kredits in dieser Höhe vorgeschossen und weitere kräftige Hilfe in Aussicht gestellt. Die hierauf vorgenommene Finanzneuordnung wurde mit Hilfe zweier Nachhilfen der beteiligten Kantone und Gemeinden durchgeführt. Trotzdem haben sich die mißlichen finanziellen Verhältnisse der Bahn bis heute nicht gebessert. Der Kanton St. Gallen muß als Bürge des zurzeit 18 200 000 Fr. betragenden Obligationenkapitals jedes Jahr etwa eine halbe Million Zinsausfall übe nehmen. Aus St. Gallischen Kreisen ist daher immer laut die Mahnung an die Verwaltung der Bodensee-Toggenbur Bahn ergangen, nichts zu unterlassen, was die finanziel Lage des Unternehmens allmählich verbessern könne, dam man nicht das Gleichgewicht der Finanzen des Kantons S Gallen ernstlich gefährde. Aus diesen Verhältnissen he aus ist der Beschluß des Verwaltungsrats entstanden, a 1. Mai 1917 zum eigenen Betrieb überzugehen. Man hof dadurch die Dienstorganisation einfacher und billiger g stalten zu können, als es unter dem großen Verwaltung apparat der Bundesbahnen möglich ist, und denkt gleichzeit an eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse dur weitgehende Rücksichtnahme auf die Wünsche der Priva wirtschaft. Nach außen hin wird sich die Änderung kaum b merkbar machen. Die Besorgung des Betriebs findet au ab 1. Mai, ungeachtet der Eigentumsgrenzen, auf den Lini Romanshorn-St. Gallen-Rapperswil und Wil-Ebnat-Neßla einheitlich statt, und zwar nach dem Grundsatz des Natura ausgleichs mit den Bundesbahnen gemäß vertraglicher Übe einkunft. Der Betrieb der eigenen Linien Romanshorn-Wat wil und Ebnat-Neßlau untersteht fortan der Direktion d Bodensee-Toggenburg-Bahn in St. Gallen (bisher der Krei direktion IV der Bundesbahnen). Im besonderen wird d Abfertigungs- und Zugdienst vom Betriebsbeamten der B densee-Toggenburg-Bahn, der Fahr- und Werkstättendien durch den Depotchef, die Einnahmen- und Ausgabenkontrol durch den Kontroll- und Tarifbeamten und der Bahnunte haltungs- und Bewachungsdienst durch den Betriebsingenieu alle mit Sitz in St. Gallen, besorgt. F. R.

— **Die rumänische Erdölindustrie.** Aus Bukarest, 10. d. M wird geschrieben: Die rumänische Erdölindustrie ist tro der rücksichtslosen Zerstörungen, die im vorigen Herbst unt englischer Leitung stattgefunden haben, in planmäßigem Wi deraufbau begriffen. Die Gewinnung nimmt von Woche z Woche zu und stellt den dringenden Bedarf der Mittelmäch an den für die Kriegführung und die Verkehrsmittel wichtig Ölen unbedingt sicher.

— **Beschränkung des Güterverkehrs südlich Nisch.** Im Ve kehr von Stationen nördlich Nisch nach solchen südlich dies Station ist vom Versender oder Empfänger vor der Befö derung die Genehmigung des Oberkommandos der Heere gruppe Scholtz einzuholen. Die Genehmigungsverfügung sind den Frachtbriefen beizufügen. Die vom bulgarisch Militärgouvernement Mazedonien erlassenen Ein- und Au fuhrverbote sind zu beachten. Die Frachtsätze des Privatg tarifes der Militär-Eisenbahndirektion 7 in Nisch vom 15. M 1916 sind nicht anwendbar für Güter, die aus Deutschland od aus Österreich-Ungarn in Stationen nördlich Nisch mit d Eisenbahn angebracht und nach Stationen südlich Nisch weit befördert werden. Durch diese Verfügung erleidet der Wo laut der Beförderungsbedingungen § 16 des Teiles I, Ziffer auf Seite 3 des Nachtrages I des vorerwähnten Tarifes ei Änderung.

— **Durchgangs-Güterverkehr über die bulgarischen Dona häfen nach der Türkei.** Für den Durchgangsverkehr v Waren über die bulgarischen Donauhäfen nach der Türk werden seit 2 Juni d. J. wieder Eisenbahnwagen zur Ve fügung gestellt, und zwar hauptsächlich für die Absendu der in Rustschuk aufgestapelten Güter. Zunächst müss jedoch alle früher bewilligten Eisenbahnwagen beigeste werden, und erst dann werden neue Gesuche wegen Wage beistellung von der Wagenverteilungskommission berücksic tigt. Der Absender muß sich die Einfuhrbewilligung d türkischen Volksernährungskommission besorgen, da ih sonst die Ware beschlagnahmt würde. Außerdem bedarf auch der Durchfuhrbewilligung von der bulgarischen Dire tion für allgemeine Fürsorge.

— **Donauhafen Lom.** Der bulgarische Ministerrat hat f die Vergrößerung des Donauhafens von Lom, der als Er bzw. Ausgangspunkt der Eisenbahnlinie Sofia-Mesdra-Lo von Wichtigkeit ist, 70 000 Lewa bewilligt.

— **Verstärkte Aufsicht über die Privatbahn-Gesellschaft in Rußland.** Aus der Geschichte der russischen Eisenbahn ist es ja bekannt, wie die Staatsregierung in der Bewertu und Behandlung der Privatbahnen je nach Lage der Verhä nisse hin und her geschwankt hat. Während in der Zeit d beginnenden starken Eisenbahnbaus den Privatbahnen fast u beschränkte Freiheit gelassen wurde, um das Privatkapi zur lebhafteren Beteiligung am Eisenbahnbau heranzuzieh änderte sich das bald, als die Regierung durch die Ereignis des Krieges 1877/78 belehrt wurde, daß mit der gelassen Freiheit Mißbrauch getrieben worden war. Die Bahnen hatt

. Kriege versagt und die Staatsregierung hatte ganz und ar die einheitliche Leitung aus der Hand verloren. Unter esem Mißerfolg litt der Staat schwer. Diese Erfahrung hrte zur Einleitung und seit Anfang der 90er Jahre des vorin Jahrhunderts, zur Durchführung der Verstaatlichung sämther Privatbahnen bis auf diejenigen von 6 Gesellschaften. iese letzteren wurden durch Genehmigung umfangreicher ubauten zu großen Gruppen von Eisenbahnen ausbildet und ihnen dann wiederum Freiheiten gelassen, wie sie r der Verstaatlichung meisthin den Privatgesellschaften zuanden. Begründet wurden diese Zugeständnisse, die doch edem böse Erfahrungen gezeitigt hatten, damit, daß es sich n wenige, sehr reiche Gesellschaften handle, denen vertraut erden könne, daß durch sie die Staatsinteressen nicht geänkt werden würden. Auch war vorbehalten, diese Begungsfreiheit nur solange zu lassen, als die Gesellschaften m Staat gegenüber alle übernommenen Pflichten erfüllen irden. So hat sich, kurz zusammengefaßt, das Verhältnis r Privatbahngesellschaften zum Staate entwickelt.

Da brach der Weltkrieg los; das Netz der Privatbahnen beug ungefähr ein Drittel aller Bahnen, und man konnte gesannt sein, wie sich die Verhältnisse nunmehr gestalten irden. Anfangs schwieg der Blätterwald. Aber es war nicht ol mehr als ein Jahr vergangen, da verlauteten einzelne, russche Zeitungen Zweifel über das etwas eigenartige Verhalti einzelner Privatbahnen, die im Dienste der Lebensmittelrsorgung nicht ganz und unbeschränkt staatliche Interessen rtraten. Sie stellten vielmehr ihre einflußreiche Stellung in m Gebiete, das sie bedienten, zu Diensten bereit, die mehr ivaten als staatlichen Interessen dienten, und damit den ert der Bahnen für die Verteidigung des Landes in ein Licht ckten, das zu Bedenken Anlaß gab. Schwiegen zeitweise die itungen auch wieder, so scheint doch das Verhalten der ivatbahnen nicht einwandfrei gewesen zu sein, denn, wie e „Torgowo Prom. Gaseta“ in Nr. 76 vom 14./27. April mitilt, hat die Staatsregierung verfügt, die Aufsicht über die tigkeit der Privatbahnen zu verschärfen. Um das zu erreien, sind „Regierungs-Kommissare“ mit weitgehenden Vollchten bei jeder Privatbahn eingesetzt worden. Es beleuchtet ese Tatsache besser als alles andere, daß der Staat wiederum se Erfahrungen mit den Privatbahnen in Zeiten der Gefahr macht haben muß. Es wäre das eine Wiederholung der Ernisse, wie Rußland sie bereits im Kriege 1877/78 gemacht t.

Also die früher gewährten Freiheiten in Wirtschaft und trieb haben die Privatbahnen offenbar verscherzt, was ein chlich schwerer Schlag ist, aber nicht nur für diese allein, ndern aller Voraussicht nach auch für den Staat, denn er rd nach dem Kriege sicher auf die weitgehende Hilfe der ivatunternehmung angewiesen sein. m.

Fremde Erdteile.

— **Marokkanische Bahnen.** Der französischen Kammer wird eine Gesetzesvorlage, betreffend die Konzession von 1080 km marokkanischer Bahnlinien unterbreitet, welche die Linie Tanger-Fez mit Kenitza, Rabat, Casablanca und Marakesch verbinden sollen. Konzessionsinhaber sind die Orleans-Bahn und die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn in Gemeinschaft mit der Compagnie Marocaine und der Compagnie Générale du Maroc, welche das Aktienkapital von 40 Millionen Franken aufbringen. Der Staat Marokko verbürgt sich für die Ausgabe von 40 Millionen Obligationen. Weitere Obligationen-Ausgaben erfolgen auf der Grundlage, daß 80 % für Rechnung des Staates, 20 % für Rechnung der Konzessionsinhaber ausgegeben werden.

— **Amerikanische Panzerzüge.** Für das Pionierkorps der Vereinigten Staaten ist kürzlich ein Panzerzug in 27 Tagen entworfen und gebaut worden. Die „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens“ (Jahrg. 1917, Heft 1) wissen darüber zu berichten, daß der Zug außer der Lokomotive nur einen einzigen vierachsigen Wagen enthält, der an den Längsseiten je acht Schießscharten für Maschinengewehre aufweist. Die Geschützbewaffnung besteht aus einem in der Mitte des Wagens erhöht angeordneten, nach allen Seiten schwenkbaren Schnellfeuergeschütz (Feldkanone), das über die Wagenwände hinwegfeuert und gewöhnlichen Schildschutz besitzt. Die Besatzung des Zuges besteht außer aus der Geschütz- und Maschinengewehrbedienung aus 12 Mann. — Die Angaben lassen darauf schließen, daß es sich um ein ziemlich einfach gebautes Modell handelt, das sich mit den während des Krieges entstandenen deutschen und österreichischen Panzerzügen nicht messen kann. Der Hauptvorzug scheint in der starken Bewaffnung zu liegen, zugunsten deren man die Durchbildung des Panzerschutzes vernachlässigt hat. F. R.

— **Kanadische Schienen für Frankreich.** Nach einer Mitteilung der „Times“ kam Anfang Juni im kanadischen Unterhause die Frage der Entfernung von Eisenbahnschienen der National Transcontinental-Eisenbahn zur Sprache. Schienen dieser Bahn waren entfernt worden, um nach Frankreich versandt zu werden. Die Maßnahme, die eine Schädigung der kanadischen Eisenbahn bedeutete, wurde aus diesem Grunde heftig kritisiert. Der kanadische Eisenbahnminister begründete die Maßnahme mit der Notwendigkeit, passende Schienen nach Frankreich zu entsenden, und erklärte, er sei bereit, sämtliche Gleise in Kanada entfernen zu lassen, um den Krieg zu gewinnen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. r an der Betriebslinie Dresden Hbf. (-Gittersee)-Possendorf egene Bahnhof Obergittersee erhält künftig die Bezeichng Gittersee. Infolgedessen wird der an der Linie Dresdenrdau zwischen dem Haltepunkte Dresden-Plauen und dem hnhofe Potschappel gelegene, dem öffentlichen Personent Güterverkehr aber nicht dienende Bahnhof Gittersee, aus n die Linie nach Possendorf abzweigt, mit Potschappel Ost eichnet und die bisherige Linienbezeichnung Gittersee-ssendorf lautet künftig Potschappel-Possendorf.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 38 vom 6. Juni 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herabsetzung der Bezugszahl des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 10. Juni 1917).

Nr. III 79 vom 4. Juni 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Kgl. Preuß. Eisenbahndirektionen und der Kgl. Preuß. und Großherzogl. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz, betreffend die Abgabe von Ersatzstücken für die Wiederherstellung beschädigter Wagen (abgesandt am 9. Juni 1917).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ladefristen.

emäß § 11 des VWÜ. wird bekanntgeben, daß wegen Streiks des Arbeiersonals der mit unseren Eisennlinien vereinigten Berg- und Hüttwerke in der Zeit vom 1.—9. Juni s. die Ent- und Beladung der Wagen nt in den regelmäßigen Fristen bewirkt werden konnte.

Luxemburg, den 9. Juni 1917. (805)
Direktion der Prinz - Heinrich - Eisenbahn.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. - Bayerischer Gütertarif).

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 23 für frisches Obst wird bis längstens 30. Juni 1918 verlängert; Ausnahmetarif 23a für Frühzwetschgen des Rheinisch-Bayerischen Güterverkehrs tritt mit 1. Juli 1917 außer Kraft.

München, den 9. Juni 1917. (811)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Transitarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Februar 1907.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1917 ermäßigen sich Entfernungen und Frachtsätze für die württembergischen Stationen Gmünd (Schwäbisch) Hbf. und Göppingen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 6. Juni 1917. (809)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1917 tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif in Kraft. Er enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der bayerischen Strecke Jossa-Wildflecken, sowie für die Stationen Ausleben, Hötensleben, Ottleben und Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, ferner Bestimmungen über die Änderung und Aufhebung von Eisenausnahmetarifen. Soweit durch die letztere Maßnahme Frachterhöhungen eintreten, ist ihre Durchführung zum 1. Juli d. Js. bereits durch unsere Bekanntmachung vom 25. April d. Js. veröffentlicht worden.

Erfurt, den 9. Juni 1917. (807)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transitarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Februar 1907.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1917 wird die Station Freihung in den Tarif aufgenommen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 2. Juni 1917. (810)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güter-Verkehr, Heft C. 2.

Vom 20. Juni d. J. ab wird die Station Linden Hafen in die Ausnahmetarife 3 g für Stein- und Siedesalz zum Salzen von Fischen u. S. 10 für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts als Versandstation aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Hannover, den 11. Juni 1917. (808)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-schweizerischer Verkehr.

Der direkte Tarif — reglementarische Bestimmungen und Tarifhefte I, II und III vom 1. März 1888 — wird am 1. August d. Js. aufgehoben.

Cöln, den 11. Juni 1917. (812)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden im Verkehre mit den Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu den direkten Frachtsätzen des Klassentarifs, der Serien- und Ausnahmetarife folgende Frachtzuschläge erhoben:

für Eilstückgut . . . . . 20 Pf.,
für Frachtstückgut . . . 10 Pf.,
für Wagenladungen . . . 1½ Pf.
für 100 kg.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 14. Juni 1917. (820)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Abschnitt B. Besondere Tarifvorschriften, Ziffer 2, nachzutragen: „f.) Bodenbach und Tetschen.“ Ferner wird der Ausnahmetarif 29 für frisches Obst weiterhin auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.

Dresden, am 13. Juni 1917. (815)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1917 treten zum Schnittarif des Ausnahmetarifs 93 A—F für Eisen und Stahl usw. folgende neue Anwendungsbedingungen in Kraft:

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahnen oder zu Schiff auf Binnenwasserstraßen, nicht aber mit der Eisenbahn angefahren werden (unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk).

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

Breslau, 12. Juni 1917. (813)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw.; Heft 1 (Bayern), gültig vom 1. August 1908.

In den Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition) auf Seite 8 des Tarifs ist unter II 3 (Wien) nachzutragen:

„f) Lagerhaus der Stadt Wien im Freudenauer Winterhafen, Station Wien-Winterhafen.“

Das Lagerhaus S. u. W. Hoffmann (unter II 3 e) erhält die Bezeichnung: „Lagerhaus der Stadt Wien (Speicher Zwischenbrücken), Station Lagerhaus S. u. W. Hoffmann, Wien D. U. B.“

München, den 12. Juni 1917. (818)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Schiffs- und Bahnverkehr über Regensburg. Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Umschlag in Regensburg, gültig vom 1. Oktober 1916.

Das Verzeichnis der für die Einlagerung in Wien zugelassenen Lagerhäuser auf Seite 5 des Tarifs unter III 2 ist, wie folgt, zu ändern:

„a) Lagerhaus der Stadt Wien, Station Wien-Lagerhaus,
b) Lagerhaus der Stadt Wien im Freudenauer Winterhafen, Station Wien-Winterhafen,
c) Lagerhaus der Stadt Wien (Speicher Zwischenbrücken), Station Lagerhaus S. u. W. Hoffmann, Wien D. U. B.,
d) Lagerhaus der Ersten Österreichischen Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien, Freilager am Schüttl.“

Die Anmerkung **) am Fuße der Seite 5 ist zu streichen.

München, den 12. Juni 1917. (819)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Norddeutscher Donauumschlagsverke[h] über Regensburg usw. Verbandsgüte[r]tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. August 19[17] treten zum Ausnahmetarif 11 A—C f[ür] Eisen und Stahl usw. in Sendungen [...] 10 t folgende neue Anwendungsbedi[n]gungen in Kraft:

Die Frachtsätze gelten nur f[ür] Sendungen, die auf den Versan[d]stationen mit Landfuhrwerk od[er] Kleinbahnen oder zu Schiff a[uf] Binnenwasserstraßen, nicht ab[er] mit der Eisenbahn angefahren we[r]den (unmittelbar vorhergehen[de] Beförderung mit der Eisenbahn i[st] nur zugelassen von einem Lage[r]platz oder Anschußwerk).

Hiermit sind Tariferhöhungen ve[r]bunden.

Breslau, den 12. Juni 1917. (81[...])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverke[h]r mit Umschlag in Wien oder Passau Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 2 (Süddeutschland), gültig vo[m] 1. August 1908.

In den Bestimmungen für die Ei[n]lagerung (Reexpedition) auf Seite [...] des Tarifs ist unter II 3 (Wien) nac[h]zutragen:

„f) Lagerhaus der Stadt Wien i[m] Freudenauer Winterhafen, Stati[on] Wien-Winterhafen.“

Das Lagerhaus S. u. W. Hoffman[n] (unter II 3 c) erhält die Bezeichnun[g] „Lagerhaus der Stadt Wien (Speich[er] Zwischenbrücken), Station Lagerha[us] S. u. W. Hoffmann, Wien D. U. B.“

München, den 12. Juni 1917. (81[...])
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisen[-] bahnen r. d. Rh.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung von nachstehend[en] Gegenständen für die neue Wagen[re]paraturwerkstätte in Hamm i. W. s[oll] vergeben werden:

1 Holzbohrmaschine für einen Loc[h]durchmesser bis 50 mm,
1 Hobelmaschine (für Metall) Ch[a]pingmaschine, 600 mm Hub,
1 Schleifstein, etwa 1,5 m Durchme[s]ser, mit Gestell,
1 Ventilator für 6 Schmiedefeuer.

Sämtliche Teile sollen mit elek[trischem] Einzelantrieb versehen und betrieb[en] werden.

Ferner, 2 Doppel - Schmiedefeu[er], 2 Ambosse, 1 Richt- und 1 Loc[h]platte für Schmiede.

Angebotbogen nebst Lieferungsb[e]dingungen sind im hiesigen Verwa[l]tungsgebäude, Schwanenstraße 68, Zi[m]mer Nr. 18 einzusehen und, soweit d[er] Vorrat reicht, bei der hiesigen Burea[u]kasse gegen porto- u. bestellgeldfre[ie] Einsendung von 50 Pf. (nicht in Ma[r]ken) erhältlich.

Verschlossene und mit der Aufschri[ft] „Lieferung von Werkzeugmaschin[en] für Hamm“ gekennzeichnete Angebo[te] werden bis zum 7. Juli d. J., vor[m.] 11 Uhr entgegengenommen und soda[nn] in Gegenwart der anwesenden Anbi[e]ter eröffnet.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Dortmund, den 10. Juni 1917. (81[...])
Königl. Eisenb.-Masch.-Amt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 47. | 20. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen.

…ie in der letzten Zeit eingetretene starke Inanspruch…ame der Eisenbahnen hat bewirkt, daß gegenwärtig mehr …l je auf die Heranziehung der Wasserstraßen zu ihrer Ent…ung von einem Teile des Massenverkehrs hingewirkt wird. …i den Bestrebungen, den Verkehr, soweit irgend angängig, …e vorhandenen Flüssen und Kanälen zuzuleiten, gehen die…gen auf die Schaffung neuer Wasserstraßen Hand in Hand, …che unter Überwindung von beträchtlichen Höhenunter…eden entfernte Flußgebiete verknüpfen und Transporte … Massengütern ohne Umladung auf große Entfernungen …öglichen sollen.

…om Eisenbahnstandpunkte aus erscheinen die Kanäle …t mehr als Wettbewerbsunternehmen, wie in früheren …atbahnzeiten, sondern als Helfer im gemeinsamen …iste des Verkehrs. So erhebt sich die Frage, welchen …kehrsumfang das eine und das andere Beförderungsmittel …r durchschnittlichen Verhältnissen bei voller Ausnutzung … vorhandenen Einrichtungen übernehmen kann.

…inahe in allen Fällen wird der Verkehr einer Bahnlinie … Wasserstraße in der Richtung, die von den Gewinnungs…en der Massengüter nach den Verbrauchsstellen hingeht, …ker sein, als in der entgegengesetzten. Der verfügbare …htraum kann daher nur in dieser Richtung, die weiterhin … als Lastrichtung bezeichnet werden möge, voll ausgenutzt …len, in der Gegenrichtung muß ein Teil der Betriebs…l leer zurückgefahren werden. Es läßt sich deshalb all…in nur die Höchstleistung der Verkehrswege in der Last…ung ermitteln. Um im Einzelfalle den größtmöglichen …ang des Gesamtverkehrs zu berechnen, hat man für die …nrichtung einen dem Verhältnisse der Güterbewegung …r Richtungen entsprechenden Betrag hinzuzufügen, der …er kleiner, oft erheblich kleiner sein wird, als der für … Hauptverkehrsrichtung.

…ßer vollspurigen Eisenbahnen und Binnenkanälen sollen … Schmalspurbahnen und kanalisierte Flußstrecken in den …ich der Untersuchung gezogen werden.

A. Hauptbahnen.

… Verkehrseinheit für den Massentransport ist der voll…llene Güterzug. Wenn auch ein solcher äußerstenfalls in 59 Wagen zu 20 t 1180 t Nutzlast befördern kann, so dürfen doch als Durchschnittsbelastung nur 50 Wagen halb zu 20 und halb zu 15 t, im ganzen also 875 t angenommen werden. Ferner ist zu berücksichtigen, daß der Güterverkehr zeitweise eingeschränkt wird, sei es an Tagen besonderen Personenverkehrs (Ferienanfang, Tage vor und nach den großen Festen), sei es wegen des herbstlichen Wagenmangels, sei es wegen starken Frostes und Schneefalls im Winter. Diesen Umständen soll durch die Annahme Rechnung getragen werden, daß die volle Zahl der Züge nur an 200 Tagen im Jahre gefahren werden kann, an weiteren hundert Tagen die Hälfte, an 65 Sonn- und Feiertagen gar keine.

Auf eingleisigen Strecken kann durchschnittlich während 18 Stunden alle 40 Minuten in jeder Richtung ein Zug, während 6 Nachtstunden alle zwei Stunden ein Zug verkehren, das sind im ganzen 30 Züge. Hiervon geht für Personen- und Nahgüterzüge unter durchschnittlichen Verhältnissen etwa die Hälfte ab, so daß dem Massenverkehr 15 Züge bleiben. Somit ergibt sich die Jahresleistung in der Lastrichtung zu:

875 (200 . 15 + 100 . 7,5) = 3,28 = rd. 3¼ Millionen Tonnen.

Auf zweigleisigen Strecken beträgt die praktisch erreichbare Zugdichtigkeit etwa 15 Minuten während 18 Stunden und 60 Minuten während der übrigen 6 Stunden, im ganzen 80 Züge, von denen wieder angenommen werden soll, daß die Hälfte dem Massengüterverkehr zur Verfügung gestellt wird. Dann beträgt die Jahresleistung wie oben:

875 (200 . 40 + 100 . 20) = 8¾ Millionen Tonnen.

Nähert sich der zu bewältigende Verkehr dieser Grenze, so muß entweder durch zweigleisigen Ausbau der Strecke oder je nach den Verhältnissen durch den Bau einer besonderen zweigleisigen Güterbahn rechtzeitig vorgesorgt werden, daß keine Betriebsstauungen eintreten. Die Ausnutzungsmöglichkeit des einen oder des anderen Gütergleispaares wird weniger von der Anzahl der fahrbaren Züge abhängen, die sich bei ihrer annähernd gleichen Fahrgeschwindigkeit wohl bis 100 steigern läßt, als von der Leistungsfähigkeit des Hauptrangierbahnhofes, auf welchem sie gebildet werden. Diese möchte in den Zeiten vollen Verkehrs auf durchschnitt-

lich 4 Züge in der Stunde anzunehmen sein. Unter den gleichen Voraussetzungen wie bisher wegen zeitweiser Betriebseinschränkungen erhält man als Jahresleistung:

875 (200 . 70 + 100 . 35) = 14,8 Millionen Tonnen.

Dabei ist näherungsweise angenommen, daß sich die Zahl der geschlossenen Züge, die den Ablaufberg umfahren, mit der Zahl der für andere Zwecke als den Massenverkehr gebildeten ausgleicht.

B. Schmalspurbahnen.

Die staatliche Schmalspurbahn, eine Besonderheit Oberschlesiens, ist dazu bestimmt, die Gruben und Hütten des Gebietes untereinander und mit der Hauptbahn zu verbinden sowie Erzeugnisse des Bergbaues und Hüttenbetriebes zu befördern. Sie dient fast ausschließlich dem öffentlichen Güterverkehr und hat sich hierbei in den letzten Jahren so gut bewährt, daß ihre weitere Ausgestaltung für Massentransporte aus dem Industriegebiete zum Oderumschlag in Erwägung gezogen wird. Zur Ermittlung ihrer Leistungsfähigkeit im allgemeinen ist davon auszugehen, daß ein vollbelasteter Zug etwa 50 Wagen zu 6 t, also 300 t Nutzlast befördern kann. Auf eingleisiger Strecke läßt sich etwa alle 40 Minuten ein Zug in jeder Richtung fahren, das macht in 16 Betriebsstunden 24 Züge, von denen 20 auf den Massenverkehr gerechnet werden mögen. Dieser Verkehr spielt sich täglich gleichmäßig ab, da die Ursachen, welche bei der Hauptbahn zeitweise Einschränkungen bedingen, bei der Schmalspurbahn wegfallen. Im Gegenteil wird sie in Zeiten des Wagenmangels am schärfsten angespannt. Es ist deshalb wenigstens mit 280 Arbeitstagen zu rechnen und die Jahresleistung in der Hauptverkehrsrichtung beträgt:

280 . 20 . 300 = 1,68 Millionen Tonnen.

(Die Rechnung bezieht sich nicht auf den Sonderfall der Abfuhr zum Wasserumschlag.)

Werden die durchgehenden Linien der Schmalspurbahn im Zusammenhange zweigleisig ausgebaut, so können sie etwas mehr als das Doppelte der vorstehend ermittelten Zahl leisten, indem während 16 Betriebsstunden in jeder Richtung viertelstündlich ein Zug fahren kann, also im ganzen 64, von denen 50 dem Massenverkehr zugute kommen mögen. Die Jahresleistung in der Hauptverkehrsrichtung berechnet sich dann auf

280 . 50 . 300 = 4,2 Millionen Tonnen.

C. Binnenkanäle.

Die Leistungsfähigkeit der Kanäle hängt von der ihrer Schleusen oder Hebewerke ab, die für den Verkehr die schwächsten Punkte bilden. Neuere Schleusen sind meist für großen Wasserwechsel von 6—14 m eingerichtet und mit elektrisch angetriebenen Spills für den Schiffszug und für die Bewegung der Schützen, Umläufe und Tore versehen. Genaue Angaben über die Dauer der einzelnen Abschnitte des Durchschleusens und den Gesamtbetrieb enthalten die beiden Aufsätze über den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg in den Jahrgängen 1913 und 1914 der Zeitschrift für Bauwesen. Danach ist der Zeitbedarf für eine Schleusung in einer Richtung auf 20 Minuten anzusetzen, für eine Schleusung hin und her auf etwa ¾ Stunden. Als Höchstleistung eines Tages ergeben sich 22 Schleusungen in beiden Richtungen.

Die Jahresleistung von Kanälen kann nach der gleichen Quelle zum 200 fachen der größten Tagesleistung angesetzt werden. Die regelmäßige tägliche Betriebsdauer sind 15 Stunden.

Das Normalschiff für den größten Teil unserer Binnenkanäle ist das von 600 t Tragfähigkeit. Da aber in Wirklichkeit Schiffe von jeder Größe bis zu diesem Höchstmaße verkehren, ist die Durchschnittsbeladung in der Lastrichtung wesentlich geringer und kann ungefähr zu 400 t angenommen werden. Beispielsweise wurden im Jahre 1916 an der Schachtschleuse in Minden 2328 beladene Kähne mit 928 589 t Ladung durchgeführt, was fast genau diesen Durchschnittswert ergibt, mit dem auch die Aufzeichnungen an der Oder übereinstimmen. Immerhin ist es wahrscheinlich, daß mit der Zeit die kleinsten Schiffe verschwinden und größere neugebaut werden, so daß dann die Durchschnittsbeladung auf etwa 4[illegible] steigen wird.

Aus den ermittelten Werten ergibt sich die jährliche Leistungsfähigkeit eines 600-t-Kanals mit einfachen Schleusen in der Hauptverkehrsrichtung zu

22 . 200 . 400 = 1,76 Millionen Tonnen.

Werden später zweite Schleusen eingebaut, so daß gleichzeitig je ein Schiff zu Tal und eins zu Berg fahren kann, steigt ferner mit der Zeit die mittlere Schiffslast auf 450 t und [illegible] sich endlich die ganze Betriebsdauer durch zeitweise Nachtarbeit um durchschnittlich täglich 1½ Stunden steigern, so [illegible] die Leistungsfähigkeit wie vor:

1,1 . 2 . 22 . 200 . 450 = rund 4,4 Millionen Tonnen.

Über diese Menge hinaus läßt sich die Leistungsfähigkeit in der Lastrichtung von Kanälen mit einschiffigen Schleusen nicht wohl erhöhen. Welcher Verkehr außerdem in der Gegenrichtung hinzutritt, ist, wie bereits gesagt, in jedem Falle einzeln zu ermitteln.

Der Gang der Rechnung bleibt derselbe, wenn die Kanäle für die Durchschleusung größerer als der 600-t-Schiffe eingerichtet werden, wie dies z. B. beim Rhein-Donau-Kanal geplant wird. Man hat immer zu untersuchen, wie groß voraussichtlich die durchschnittliche Belastung der Schiffe in beiden Fahrrichtungen sein wird, und diese dann mit dem Zweihundertfachen der größten Zahl der täglichen Schleusungen zu vervielfältigen.

Gleichartige Berechnungen lassen sich für Schiffshebewerke anstellen, falls von diesen die Leistungsfähigkeit des Kanals abhängt.

D. Seitenkanäle und kanalisierte Flüsse.

Führt der Kanal nicht über eine Wasserscheide her, w[illegible] man gezwungen ist, mit dem Betriebswasser aufs sparsamste umzugehen, sondern liegt er neben einem genügend wasserreichen Flusse, oder ist dieser selbst abschnittsweise durch Wehre aufgestaut, so pflegt man Schleppzugschleusen einzurichten, die eine wesentlich höhere Leistungsfähigkeit als einschiffige Schleusen besitzen. Bei einfachen Schleppzugschleusen, welche 20 Schleusungen zu je drei Schiffen [illegible] Tage gestatten, berechnet sich der ganze Umschlag nach dem vorhin Gesagten in der Hauptverkehrsrichtung auf jährlich

20 . 3 . 400 . 200 = 4,5 Millionen Tonnen.

Liegen, wie dies vielfach der Fall ist, neben den Schleppzugschleusen einfache, so daß ein einzelnes Schiff mit einem Schleppzuge kreuzen kann, so erhöht sich die Leistungsfähigkeit auf etwa 6 Millionen Tonnen.

Werden später die Schleppzugschleusen verdoppelt, [illegible] steigt zugleich die durchschnittliche Nutzlast jedes Schiffes auf 450 t, so können jährlich wie oben abgefahren werden

2 . 20 . 3 . 450 . 200 = 10,8 Millionen Tonnen.

Durch Verlängerung der täglichen Betriebsdauer auf [illegible] Stunden läßt sich der Verkehr bis 12 Millionen Tonnen steigern.

Alle angegebenen Frachtmengen sind Höchstwerte, hinter denen die Wirklichkeit immer etwas zurückbleiben wird, [illegible] bei den nie zu vermeidenden Verkehrsschwankungen Stauungen eintreten müssen, wenn ein Verkehrsmittel an der Grenze seiner Ausnuntzungsmöglichkeit angelangt ist. Auch muß bei Wasserwegen vorausgesetzt werden, daß während der ganzen Schiffahrtszeit Wasser genug vorhanden ist, um mit der der Berechnung zugrunde gelegten Durchschnittsbeladung der Schiffe fahren zu können, was vielleicht nicht immer der Fall ist

e in Vorstehendem ermittelten Zahlenwerte gestatten einen ihen ungefähren Überblick, in welchem Maße vorchlagene oder auszubauende Kanäle und Flußkanalisieigen fähig sind, die Eisenbahnen zu entlasten. Im Einzel- werden die besonderen Umstände zu erwägen sein. Beiplsweise würde bei der Beurteilung des deutschen Interesses an dem Ausbau eines Donau-Oder-Elbe-Kanals nicht nur geprüft werden müssen, welche Frachtmengen dieser im ganzen befördern kann, sondern auch welchen Teil davon die innerösterreichischen Transporte für sich beanspruchen werden.

Kattowitz. Lauer.

Die Pariser Bahnhöfe und die Große Gürtelbahn.

ner Plauderei des ständigen Berichterstatters der „Rail- Age Gazette" entnehmen wir folgendes: Jedes der s großen Eisenbahnnetze Frankreichs hat einen Endbahn- in Paris in der Innenstadt. Weiter draußen liegen die rbahnhöfe und Lokomotivschuppenanlagen und außera der Stadt die Verschiebebahnhöfe und Werkstätten.

ie Erbauung der Bahnhöfe fiel in die Regierungszeit oleons III., 1852 bis 1870. Die Erbauung der Bahnhöfe zeitlich mit der Anlage breiter Straßen und monumentaler ze zusammen. Daher wurden auch die Bahnhöfe veränismäßig geräumig angelegt. Dies geht daraus hervor, a vier der alten Empfangsgebäude und Bahnhofshallen heute in ihrer ursprünglichen Anlage vorhanden sind; Bahnhöfe wurden umgebaut und einer hinzugefügt. Das itektonisch bedeutendste Gebäude besitzt der Nordbahn- es wurde in den Jahren 1863 bis 1864 erbaut und hat Frontlänge von 125 m. In etwa 800 m Entfernung liegt Güterbahnhof, der Abstellbahnhof und die Lokomotivppenanlage; sie stellen die größte zusammenhängende ahnhofsfläche im Weichbilde von Paris dar. Außerhalb stadt, in St. Denis, liegt die Hauptwerkstatt der Nordbahnllschaft. In der letzten Zeit umgebaut wurde der Bahn- St. Lazare und der Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer-; neu hinzu kam der Bahnhof der Orléansbahn am Quai say gegenüber dem Louvre. Der Umbau des Lyoner hofs fand vor 12 Jahren statt; der Verkehr hat sich em so sehr gehoben, daß jetzt ein weiterer Umbau get wird.

enn die Pariser Bahnhofsanlagen der sechs Eisenbahnllschaften eine jede für sich eine zweckmäßige und leigsfähige Anlage darstellen, so machte der eigenartige des französischen Bahnnetzes mit seinen strahlenförn, in Paris zusammenlaufenden Linien schon sehr bald Verbindung der Bahnen untereinander zum Austausch Güterwagen notwendig. Es wurde daher schon unter leon III. eine Verbindungsbahn von 30 km Länge, die nannte Kleine Gürtelbahn erbaut, die dicht hinter der , jetzt wertlosen Befestigungslinie von Paris entlang- .

ie Erfahrungen des Krieges von 1870/71 ergaben die Notigkeit einer zweiten Ringverbindung der in Paris einlenden Eisenbahnen. Aus diesem Grunde wurde die sonnte Große Gürtelbahn erbaut, die einen Ring von rund km Länge bildet.

ie Bahn wurde als Privatgesellschaft mit einem Anlageal von 50 Millionen Mark und einem Staatszuschuß von illionen Mark gegründet. Ihre Jahreseinnahmen ben im Frieden rund 450 000 ℳ, die Jahresausgaben über llionen Mark. Die Linie wurde, mit Rücksicht auf ihre ilärische Bedeutung, von vornherein zweigleisig angelegt und mit dem schwersten Oberbau und der besten Bettung versehen.

Dem gewöhnlichen Reisenden war in Friedenszeiten von dem Vorhandensein der Großen Gürtelbahn so gut wie nichts bekannt. Der Verkehr auf der Gürtelbahn war so schwach, daß die meisten Züge der Hauptlinien an der Abzweigungsstelle der Gürtelbahn überhaupt nicht hielten. Die Beamten der Hauptbahnen lebten in einem fortwährenden Kampf mit den Angestellten der Großen Gürtelbahn, der gelegentlich im Nichtannehmen von Frachten und anderen Zänkereien zum Ausdruck kam.

Diese Große Gürtelbahn hat sich nun im gegenwärtigen Kriege als von der größten Bedeutung erwiesen. Wäre sie nicht vorhanden gewesen, so wäre es zweifellos nicht möglich gewesen, Verdun mit Truppen, Munition und Lebensmitteln zu versehen und gegen den Angriff der Deutschen zu halten.

Die Bedeutung der Großen Gürtelbahn für die Kriegführung läßt sich auch daraus ermessen, daß eine Division marokkanischer Truppen die Bahn seit Beginn des Krieges zehnmal befahren hat. Diese Division wurde überall dorthin geworfen, wo es eine Entscheidung galt, nach Verdun, nach der Champagne, nach Arras, nach der Somme. Die einzelnen Kampfplätze haben höchstens eine Entfernung von 60 bis 75 km voneinander; aber die bequemste und leistungsfähigste Eisenbahnverbindung führte stets über die Gürtelbahn.

Als besonders wichtig hat sich in diesem Kriege die Verbindung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit der Gürtelbahn erwiesen. Unzählige Tausende von Truppen, unzählige Tonnen von Militärdienstgut sind diesen Weg gegangen. Besonders vor dem Angriff der Deutschen bei Verdun folgten die Züge auf der Gürtelbahn Tag und Nacht aufeinander in den dichtesten Abständen. In der Zeit vom 10. bis 13. Juni wurden 143 Züge mit je 40 bis 50 Wagen über die Gürtelbahn befördert. Über die Bahn wurden auch die 420 Millimeter-Mörser aus Creusot befördert, die dabei auf je 3 Güterwagen ruhten. Die Züge waren oft so schwer, daß die Häuser erzitterten und die Anwohner das Geräusch der rollenden Züge mit dem Donner der Geschütze der Sommeschlacht verwechselten, die sich in einer Entfernung von 100 km abwickelte. Die schweren Züge werden mit einer Fahrgeschwindigkeit von 16 km mit 2 oder 3 Lokomotiven gefahren.

Für die Anwohner der Bahn, namentlich für die Kinder, war viel zu sehen. Da gab es Züge mit Afrikanern, Russen, Indiern und Australiern. Dann kamen mit Rosen bekränzte Kanonen, deutsche Kriegsgefangene, dampfende Suppenküchen und Lazarettzüge. Das schönste aber waren die englischen Truppentransporte. Die Soldaten tanzten während der Fahrt auf den Wagendächern und kletterten die zu den Dächern führenden Trittstufen herauf und herunter.

Nachrichten.

Deutschland.

Preußischer Landeseisenbahnrat. Auf der Tagesordn für die Sitzung am 26. d. M. stehen folgende Beratungsenstände: 1. Erhöhung der regelrechten Einheitssätze ir die Personenbeförderung. — 2. Änderung der Strecken- in den Stückgutklassen. — 3. Aufhebung oder Einnkung einzelner Ausnahmetarife für: a) Holz, Holzn, Holzstoff und Holzzellstoff, Strohstoff und Strohoff; b) Kies, Sand, Schlacken; c) Stein- und Siedesalz, äure, Schwefelsäure; d) Steine, Schwerspat, Schiefer, nt; e) Blei und Zink; f) Zucker. — 4. Anträge der stän- Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen zum chen Eisenbahngütertarif (für die Beschlußfassung der alkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vortet): a) Änderung der Grundsätze über die Abrundung racht und der Nebengebühren; b) Streichung der Stelle Zucker (Rüben- und Rohzucker) aller Art im Falle der Ausfuhr; c) Frachtberechnung für Bleichzichorie; d) Versetzung von Chlorlauge (Natriumhypochloritlauge) in den Spezialtarif I und das Verzeichnis V; e) Versetzung von Zinkvitriol in den Spezialtarif III; f) Klarstellung der Frachtberechnung für Knickflachs und Knickhanf. — 5. Mitteilung über Kriegsausnahmetarife usw. — 6. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife usw.

— **Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I.** Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ist zu den Abteilungen A und B dieses Tarifs je ein Nachtrag ausgegeben worden. — Der Nachtrag I zu Teil I A des ab 1. Mai d. J. giltigen Tarifs enthält in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, soweit sie durch das Reichs-Gesetzblatt bis zum 2. April d. J. veröffentlicht worden sind, und der Ausführungsbestimmungen hierzu. Sie betreffen insbesondere die Abschnitte I a „Sprengstoffe" und die Beförderungsvorschriften der Abschnitte I b „Munition" sowie I d „Verdichtete und verflüssigte Gase". — Der Nachtrag IV zu Teil I B des ab 1. Mai 1916 giltigen Tarifs enthält Änderungen

und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Die ersteren betreffen die Grundsätze, die im Falle der Aufgabe von Gütern der allgemeinen Eilgut- bzw. Stückgutklasse mit solchen des Spezialtarifs für bestimmte Eil- bzw. Stückgüter auf einen Frachtbrief bei getrennter Gewichtsangabe hinsichtlich der Einzelberechnung Platz zu greifen haben (§ 3 (4) und § 6 (2) ATV.). Im § 3 (4) erhält der Schlußsatz statt des Hinweises auf die Bestimmungen im § 6, Ziff. 2 und im § 11, Ziff. 2, über das in solchen Fällen zur Frachtberechnung heranzuziehende Gewicht folgende Fassung: „Bei der Einzelberechnung wird die Fracht für das zur Allgemeinen Eilgutklasse und für das zum Spezialtarif gehörige Gut mindestens für je 10 kg berechnet und das darüber hinausgehende Gewicht steigend je auf volle 10 kg abgerundet. Mindestens wird jedoch die Fracht für 20 kg nach den Sätzen der Allgemeinen Eilgutklasse berechnet.“ § 6 (2) wird am Schluß durch folgenden Zusatz ergänzt: „Mindestens wird jedoch die Fracht für 20 kg nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse berechnet.“ Beide Änderungen treten erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft. In der Gütereinteilung bringt der Nachtrag folgende Änderungen und Ergänzungen: In den Spezialtarif III ist, wie bereits in Nr. 39, S. 325 mitgeteilt, als neue Stelle „Sauerfutter, Süßfutter, Süßpreßfutter, aus Futterkräutern, Kartoffeln, Kartoffelpülpe, Rüben aller Art, Rübenschnitzeln (auch entzuckert), Schnitzabfällen, Köpfen und Blättern von Rüben, auch aus Gemengen dieser Stoffe, auch mit Zusätzen von Häcksel, Spreu und Salz“ aufgenommen, die Stellen „Tonerde“ der Spezialtarife I und III erhalten eine geänderte Fassung und in den Spezialtarif I ist als neue Stelle „Tonerdehydrat, kolloidales (gallertartiges)“ aufgenommen worden. Die gleichen Änderungen und Ergänzungen, nur noch ausgedehnt auf die betreffenden Erläuterungen, enthält der Nachtrag IV zu dem von den deutschen Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Teil I B nebst Erläuterungen und Entscheidungen vom 1. Mai 1916.

— **Bezug von Warenvorräten.** Die Gestellung von gedeckten Eisenbahn-Güterwagen ist nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen amtlichen Mitteilung seit einiger Zeit befriedigend. Nennenswerte Ausfälle sind nicht mehr entstanden; auch bei den gewöhnlichen offenen Güterwagen ist eine wesentliche Besserung in der Deckung des Bedarfs eingetreten. Die Handelskammer kann daher den beteiligten Verkehrskreisen nur empfehlen, soweit es die günstigen Verhältnisse irgendwie zulassen, die augenblicklich ruhigere Verkehrszeit zur Regelung ihrer Bezüge und zur Ergänzung und möglichsten Ansammlung von Vorräten nach Kräften auszunutzen. Hierdurch würde eine wesentliche Entlastung für die verkehrsreichere Zeit im Spätsommer und Herbst eintreten. Um einer Wiederholung der bisherigen Verkehrsstockung und betrieblichen Schwierigkeiten vorzubeugen, empfiehlt die Handelskammer den beteiligten Industrie- und Handelskreisen dringend, alle entbehrlichen Transporte nach Möglichkeit hintenanzustellen, die Massengüter soweit als möglich nur auf dem Wasserwege zu beziehen und den Warenbedarf in den Fällen, wo der Bezug mit der Eisenbahn unerläßlich ist, möglichst in der Nähe des Empfangsortes zu decken. Bei der Beladung der Eisenbahnwagen ist besonderer Wert auf die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit sowie des Laderaums der gestellten Wagen zu legen.

Die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft erlassen eine ähnliche Bekanntmachung.

— **Die Betriebskrankenkasse I der bayerischen Staatsbahnverwaltung (rechtsrh. Netz)** hat soeben ihren Bericht für das Jahr 1916 veröffentlicht, aus dem hervorgeht, daß sich die Kasse, obwohl sie ihre satzungsmäßigen Mehrleistungen auch während des Krieges in vollem Umfange beibehalten hat, auch im Jahre 1916 in befriedigender Weise entwickelt hat. Die Anzahl der Mitglieder betrug im Jahresdurchschnitt 26 011, wovon 23 014 versicherungspflichtig und 2997 freiwillig versichert waren. Die starke Zahl der freiwilligen Mitglieder erklärt sich aus der freiwilligen Fortsetzung der Versicherung seitens der zum Heeres- und zum Feldeisenbahndienst einberufenen früheren Mitglieder. Die Jahreseinnahme belief sich auf 1 537 562 ℳ, die Jahresausgabe auf 1 424 027 ℳ, der Überschuß daher auf 113 535 ℳ, wovon 63 572 ℳ der Rücklage zugeführt wurden. Damit erreichte die Rücklage die Summe von 2 664 886 ℳ und überstieg den gesetzlichen Mindestbetrag (= durchschnittliche Jahresausgabe der letzten 3 Jahre) um 1 244 636 ℳ. An Beiträgen, die mit 4 % des Grundlohns festgesetzt sind, wurden entrichtet von den versicherungspflichtigen Mitgliedern 831 874 ℳ = 36.15 ℳ auf ein Mitglied, von der Verwaltung 415 937 ℳ = 18.07 ℳ auf ein Mitglied, zusammen 1 247 811 ℳ = 54.22 ℳ auf ein Mitglied, von den freiwilligen Mitgliedern 178 620 ℳ = 59,60 ℳ auf ein Mitglied. Die Krankenbehandlung durch Ärzte usw. erforderte eine Ausgabe von 415 347 ℳ = 15,97 ℳ auf e Mitglied, während die Ausgabe für Arznei und Heilmit 130 116 ℳ = 5 ℳ auf ein Mitglied betrug. An Krankeng wurden verausgabt 600 763 ℳ = 23,10 ℳ auf ein Mitglied 51,16 ℳ auf einen Erkrankungsfall = 2,25 ℳ auf einen Kran heitstag. An Wochengeld wurden 6824 ℳ, an Schwanger geld 623 ℳ und an Stillgeld 2985 ℳ, an Hausgeld 38 711 an Sterbegeld 60 288 ℳ gezahlt An Krankheitsfällen traf auf 100 versicherungspflichtige Mitglieder 50,14 (im V jahre 44,50), auf 100 versicherungsberechtigte Mitglieder 6 (im Vorjahre 6,45), auf 100 Mitglieder überhaupt 45,14 (Vorjahre 40,61), während an Krankheitstagen entfiel auf ein versicherungspflichtiges Mitglied 11,16 (Vorjahre 9,98), auf ein versicherungsberechtigtes Mitgli 3,32 (im Vorjahre 2,47), auf ein Mitglied überhaupt 10,26 (Vorjahre 9,22); es haben demnach sowohl die Krankhei fälle als die Krankheitstage gegen das Vorjahr eine erhe liche Zunahme erfahren. Dagegen weisen die Sterbefä mit 8,19 auf 1000 Mitglieder gegenüber dem Vorjahre mit 8 auf 1000 Mitglieder einen geringen Rückgang auf, währe hinwiederum die Sterbefälle bei den Familienangehörigen n 35,95 auf 1000 Mitglieder gegen 32,68 im Vorjahre eine St gerung erfahren haben.

— **Der württembergische Staatshaushalt und die Staatseise bahnen.** Der württembergische Finanzminister Dr. Pistorius hat in seiner Rede zur Eröffnung der ersten B ratung des Staatsvoranschlages in der Sitzung der Zweit Kammer vom 6. d. M. mit Genugtuung festgestellt, daß si Württemberg während der ganzen Kriegszeit einer verhä nismäßig günstigen Finanzlage erfreue. Während nämli anderweit die Kriegsjahre dem Staatshaushalt nicht unerhe liche Abmängel gebracht haben, zeige in Württemberg n das Jahr 1914 einen Abmangel, und zwar nur einen solch von rd. ½ Million Mark, der aus den Überschüssen früher Jahre gedeckt werden konnte. Diese günstige Finanzlage s zurückzuführen auf die rechtzeitige Einführung der Ve mögenssteuer im Steuerjahr 1915 und auf das erheblic Sinken der Leistungen an das Reich, sodann aber auch a die kräftige Aufwärtsbewegung im Ertrag der Eise bahnen.

Im Jahre 1915 habe der Güterverkehr allein gegenü 1914 eine Mehreinnahme von rd. 3¼ Millionen Mark gebrac Neben dem Wiederanstieg der Einnahmen haben erhebliche E sparnisse bei den Betriebsausgaben es zuwege gebracht, d der Ertrag der Eisenbahnen, der im Jahre 1914 nur rd. 1 Millionen Mark betragen hat, sich 1915 wieder auf rd. Millionen Mark gehoben hat und damit an die Überschü der günstigen Jahre 1910—1912 mit 26,3 und 26,7 Million Mark sehr nahe herangekommen ist.

Der Abschluß für das Rechnungsjahr 1916 sei noch nic vollzogen. Immerhin lasse sich schon jetzt sagen, daß au die Aussichten für die 1916er Abrechnung nicht ungüns zu beurteilen seien. Bei den Eisenbahnen insbesondere wer die Ablieferung an die laufende Verwaltung voraussichtli höher sein als im Vorjahr und den Voranschlag überschreit Zum Teil sei dies darauf zurückzuführen, daß nachträgli noch Einnahmen aus Militärtransporten, die in den ers Kriegsjahren angefallen sind, aber hinsichtlich ihrer Za nicht ausreichend bekannt waren, für 1916 verrechnet werd konnten. Die Verbesserung hänge weiterhin mit einer Stei rung der Verkehrseinnahmen zusammen, die beim Güterv kehr schon 1915, beim Personenverkehr aber namentlich Jahr 1916 eingetreten ist, sowie mit beträchtlichen Erlös aus verkauften Altstoffen und mit namhaften Vergütung für an die Heeresverwaltung und in besetzte feindliche Geb abgegebene Fahrzeuge. Außerdem ergaben sich bei den A gaben erhebliche Erübrigungen für Betriebsstoffe, ins sondere infolge geringeren Verbrauchs an Kohlen. Auch l der Unterhaltung und Ergänzung der Bahnanlagen sind sol Erübrigungen wie in den beiden Vorjahren eingetreten, w umfangreiche Arbeiten aus Mangel an Personal und an Ba stoffen unterbleiben mußten.

Nach dem Voranschlag des Staatshaushalts für 1917, mit einem Überschuß von 1½ Millionen abschließe, sei ei stärkere Anspannung der Steuerkraft neben dem, was Reich beansprucht, in diesem Jahre für den württembergisch Staat nicht erforderlich. Wie in den Vorjahren habe m von der Aufstellung von Einzelvoranschlägen im Sin der Friedenszeit Abstand nehmen und sich wesentlichen auf eine Herübernahme der Zahl des letzten Voranschlages beschränken müssen, wegen der Kriegsverhältnisse die erforderlichen Unterlag fehlen und das voraussichtliche Ergebnis auch nicht einiger Wahrscheinlichkeit sich zahlenmäßig erfassen las Dies gelte vor allem auch für die Eisenbahnen. Die Er wicklung des Verkehrs lasse sich gegenwärtig nicht für Jahr voraussehen. Die Einnahmen und die mit ihnen in en

am Zusammenhang stehenden Ausgaben hängen wesentlich von ab, ob der Krieg im Jahre 1917 zu Ende geht oder nicht. sei gänzlich unbekannt, welche Anforderungen an den senbahnbetrieb nach dem Kriegsende gestellt werden ssen. Es sei ebenso unbekannt, wie sich die Stoffpreise stalten werden, welchen Umfang die Bau- und Unterhal-gsarbeiten annehmen werden usw. Sicher erscheine vor-hand nur ein weiteres beträchtliches Ansteigen des per-lichen Aufwands und die Steigerung der Preise für die triebsstoffe aller Art. Danach dürfte allerdings ein Ab-ngel die größere Wahrscheinlichkeit für sich haben, als d Hoffnung, daß der Voranschlag ausreichen werde. Für di Staatshaushalt im ganzen lasse sich erwarten, daß die sicherheit nach beiden Seiten etwa sich ausgleiche und ß das wirkliche Ergebnis nicht allzuweit vom Voranschlag weiche.

–**Anwendung des Hilfsdienstgesetzes auf Eisenbahnarbeiter in Württemberg.** Auf eine in der letzten Tagung gestellte frage des Abg. Keil, ob die Regierung bereit sei, die Be-mmungen des Hilfsdienstgesetzes in vollem Umfang auf d Eisenbahnarbeiter anzuwenden, hat Ministerpräsident Frhr. v. Weizsäcker schriftlich geantwortet: Gemäß der m Herrn Reichskanzler als Material überwiesenen Ent-schließung des Reichstags vom 2. Dezember 1916 ist die Än-lung der Bestimmungen für die Arbeiterausschüsse der rtt. Staatseisenbahnen im Sinne der §§ 11 und 12 des Ge-zes über den vaterländischen Hilfsdienst im Gange. Die assung von Vorschriften im Sinne des in der Reichstags-schließung nicht erwähnten § 13 des Gesetzes ist nicht in ssicht genommen. (Der § 13 handelt von der Entscheidung Schlichtungsstelle über Streitigkeiten zwischen dem Ar-geber und dem Arbeiterausschusse.)

– **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staats-enbahnen ist den Finanzräten Honold und Raunecker der Generaldirektion der Titel und Rang eines Ober-anzrats verliehen worden. — Bei den badischen Staats-nen ist der Oberregierungsrat Ludwig Landenber-r in Mannheim, Mitglied der Generaldirektion, auf An-hen wegen vorgerückten Alters unter Anerkennung seiner gjährigen treuen Dienste in den Ruhestand versetzt und erbetriebsinspektor August Eisele, Vorstand der Be-bsinspektion Offenburg, nach Mannheim versetzt und ihm Vorstandsstelle daselbst übertragen.

Österreich.

– **Neuerungen im Balkanzugverkehr.** Bei der kürzlich in g abgehaltenen Besprechung der beteiligten Eisenbahn-waltungen über Änderungen im Balkanzugverkehr stan-insbesondere auch Tariffragen auf der Tagesordnung. wurde in Aussicht genommen, den Balkanzugtarif durch Bestimmung zu ergänzen, wonach freiwillige Fahrt-terbrechungen im Verkehr mit Balkanstationen und sen Stationen untereinander nicht zulässig sind. Bei einer willigen Fahrtunterbrechung in diesem Verkehr würden olgedessen Fahrkarten sowie Bettkarten ihre Gültigkeit Weiterfahrt verlieren. Eine Rückerstattung des Betrages, auf die nicht durchfahrene Strecke entfällt, wird daher t geleistet werden. Bezüglich des Reisegepäcks de vereinbart, daß der Reisende als Reisegepäck in der el nur zum Reisebedarf dienende Gegenstände bis zum hstgewicht von 100 kg zur Beförderung aufgeben darf. rensendungen, die Gegenstand des freien Handels , wie zum Beispiel Rosinen, Haselnüsse, Teppiche usw., von der Beförderung ausgeschlossen. Jedes Gepäckstück vom Absender mit Namen und Adresse des Eigentümers dauerhafter Weise bezeichnet werden. Ferner sollen im kehr mit südlich von Belgrad gelegenen Stationen un-tragbare Rückfahrkarten zum doppelten Preis der rkarte für die einfache Fahrt mit 60tägiger Gültigkeit geführt werden.

– **Einschränkung der Schnellzugbenutzung für Nahreisende.** eine der Mitursachen für die Überfüllung der Schnell-züge wurde deren Benutzung durch Reisende des Nahver-kehres festgestellt, wiewohl zu dessen Abwicklung die Per-sonenzüge bestimmt sind. Um nun die Beförderung der Fern-reisenden unter den gegenwärtigen außerordentlichen Ver-hältnissen möglichst zu sichern, hat die Staatsbahnverwaltung verfügt, daß bis auf weiteres Zivilpersonen bei Fahrten Wien Westbahnhof, Wien Franz-Josefs-Bahnhof, Wien dwestbahnhof und Wien Nordbahnhof die Schnellzüge llen drei Wagenklassen nur dann benutzen dürfen, wenn mit dem Schnellzuge eine Strecke von mehr als 100 km zurücklegen. Einzelne bereits bestehende weitergehende Ein-schränkungen in der Schnellzugbenutzung bleiben auch fer-nerhin unverändert in Kraft. Ausgenommen von der er-wähnten Beschränkung ist die Benutzung des an Sonn- und Feiertagen von Wien Franz-Josefs-Bahnhof um 7 Uhr 28 Mi-nuten früh nach Krems abgehenden Schnellzuges Nr. 303, der nach allen Haltestationen über Heiligenstadt hinaus be-nutzt werden kann. Die Staatsbahndirektionen wurden an-gewiesen, nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse die Be-nutzung der Schnellzüge für den Nahverkehr in gleicher Weise, wie dies hinsichtlich des Verkehres ab Wien ge-schehen ist, auch bei Fahrten von anderen größeren Städten oder bedeutenden Verkehrsmittelpunkten erforderlichenfalls zeitweise einzuschränken.

— **Inlandswagen in den Balkanzügen.** Seit 2. Juni werden in den Strecken Wien Nordwestbahnhof-Tetschen und Wien Westbahnhof-Salzburg und umgekehrt in den Balkanzügen besondere Inlandswagen geführt. Von Reisenden, die in den bezeichneten Strecken diese ausschließlich für Inlandsreisen bestimmten Wagen benutzen, werden Paß und Passierschein nicht gefordert. Andere Wagen des Balkanzuges dürfen je-doch von den Inlandsreisenden nicht betreten werden.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlos-sen, von der Verteilung einer Dividende für das Jahr 1916 abzusehen und den erzielten Reingewinn von 10 903 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

Ungarn.

— **Neue ungarische Wasserstraßen- und Hafenpläne.** Die Szegeder Lloyd-Gesellschaft veranstaltete kürzlich eine Be-sprechung über die Frage, wie es möglich wäre, Siebenbürgen (Erdély) und das Alföld (Tiefebene) durch eine Wasser-straße zu verbinden. Es wurde einstimmig gefordert, vor allem die Vorarbeiten für den Szegeder Winterhafen fortzu-setzen. Die Versammlung beschloß sodann, eine Landeskon-ferenz aller Beteiligten einzuberufen und dabei die Frage der Schiffbarmachung und Regulierung der Maros zur Er-örterung zu stellen.

Auch die Stadt Esztergom (Gran) will mit einem Kosten-aufwand von 12 Millionen Kronen einen neuen Hafen bauen und Lagerplätze errichten. Vom wirtschaftlichen Standpunkt wäre die Verwirklichung dieses Planes insofern von großer Bedeutung, als in der nächsten Nähe von Esztergom sich wertvolle Kohlenreviere befinden.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Tarifmaßnahmen im schweizerischen und inter-nationalen Güterverkehr.** Die zum Teil seit Ende der acht-ziger Jahre in Kraft stehenden niederländisch-schweizerischen Gütertarife einschl. des Ausnahmetarifs für Garn sind nach einer Meldung der „N. Z. Ztg." auf den 31. Juli d. J. ge-kündigt worden. In Kraft getreten ist am 1. Juni der neue Gütertarif zwischen den Übergangsstationen Bouveret transit, Le Crassier transit, Vallorbe transit, Les Verrières und Le Locle transit einerseits und den schweizerischen Stationen anderseits. Der neue Tarif, der im Verkehr Schweiz-Frank-reich und weiter eine wichtige Rolle spielt, weist gegenüber den für diese Grenzpunkte bis jetzt gültig gewesenen Tarifen den Vorzug größter Einfachheit und Übersichtlichkeit auf.
F. R.

— **Austausch des bei Kriegsausbruch in Feindesland zu-rückgelassenen Reisegepäcks.** Bei Ausbruch des Krieges sind viele Reisende, die sich damals in feindlichen Ländern auf-hielten, gezwungen gewesen, ihr Gepäck ganz oder teilweise dort zurückzulassen, wo es später behördlich beschlagnahmt wurde. Im Laufe der Kriegsjahre sind in solchen Angelegen-heiten bei der Generaldirektion der Schweizerischen Bundes-bahnen zahlreiche Nachfragen eingegangen, die diese Be-hörde zu der Überzeugung brachten, daß es für viele eine Wohltat wäre, wenn durch Vermittlung eines neutralen Lan-des ein Austausch solcher Gepäckstücke, der den Angehörigen aller kriegführenden Länder zugute käme, stattfinden könnte. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat deshalb, wie die „Neue Zürcher Ztg." meldet, den in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen der kriegführenden europäischen Staaten die Frage eines solchen gegenseitigen Austausches zur Prüfung unterbreitet und für den Fall einer Durchführung dieser Anregung die Dienste der Schweizerischen Bundes-bahnen als Vermittler zur Verfügung gestellt. F. R.

— **Erhöhung der Frachtsätze im italienischen Güterverkehr.** Die Frachtsätze des inneren Gütertarifs der italienischen Staatsbahnen sind nach einer Meldung der „N. Z. Ztg." kürzlich für die Entfernungen von 1—26 km auf fast das Dreifache erhöht worden. Die Schnittsätze für die italienischen Strecken des schweizerisch-italienischen Gütertarifs bleiben vorderhand unverändert in Kraft. F. R.

— **Beförderung der Handelsgüter mit den Marizazügen.** Bekanntlich sind für die Beförderung von Handelsgütern aus Mitteleuropa nach Bulgarien und der Türkei bestimmte Züge vorgesehen, die nach dem letzteren Staate unter dem Namen „Osmanzüge" und nach Bulgarien als „Marizazüge" verkehren. Die Regelung der Absendung der mit diesen Zügen zur Beförderung bestimmten Güter erfolgt in Deutschland, Österreich und Ungarn durch besondere Zentralstellen in Berlin, Wien und Budapest, mit Hilfe gewisser Sammelstationen. Die Zuführung solcher Güter nach Bulgarien hatte in letzter Zeit derartigen Umfang angenommen, daß in der Station Sofia — wegen Zollabfertigung und der damit verbundenen Ent- und Wiederbeladung — eine große Anhäufung von Wagen mit Privatgütern für Südbulgarien entstand, welche die Einstellung des Verkehrs der Marizazüge vom 15. Juni bis 1. Juli d. J. notwendig machte. Behufs Entlastung dieser Station wurde infolgedessen die Anordnung getroffen, daß von nun an alle jene Wagen mit Handelsgütern für Südbulgarien, die mit den Marizazügen in Bulgarien eintreffen und unmittelbar an einen Empfänger in Philippopel gerichtet sind, nicht mehr, wie bisher, nur in Sofia der Zollbehandlung unterzogen, sondern ungehindert nach Philippopel weitergeführt werden, wo die Verzollung erfolgt. Diese Verfügung gilt nur für Sendungen in ganzen Wagenladungen.

— **Die Getreideausfuhr aus Rumänien.** Aus Bukarest, 13. Juni, wird gemeldet: Die Getreideausfuhr aus Rumänien hat im letzten Monat zu glänzenden Ergebnissen geführt. Es sind an einzelnen Tagen auf Bahnweg und Donau Getreidemengen hinausgegangen, die den Tagesbedarf von 100 Millionen Menschen überschreiten. Welche Erleichterung ein so reichlicher Zuschuß für die Mittelmächte bedeute braucht nicht erst gesagt zu werden. Nur verständnisvoll Zusammenarbeiten von Militärbehörden und Zivilbevölkerun konnte zu diesem erfreulichen Erfolge führen. Es ist b sonders anerkennenswert, mit wieviel Eifer sich die rum nische Landbevölkerung in den Dienst der Sache gestel hat. Die vorzügliche Verkehrstechnik, das reibungslose I einanderarbeiten von Landwirten und Verladeleitern v Eisenbahn und Schiffahrt, die Verbesserung der Umschlag einrichtungen in den Donauhäfen haben wesentlich zum G lingen beigetragen. Man ermißt die Größe des Erfolge wenn man die jetzige Getreideausfuhr mit der des vorig Jahres vergleicht, in dem Rumänien sich im vollen Fried befand und das ganze Gebiet einschließlich der Moldau an d Getreidezufuhr teilnahm. Die Durchschnittstagesausfuhr i Mai überschreitet noch die im Vorjahre an den besten Tag erreichten Rekordziffern.

Fremde Erdteile.

— **Wagen für die australische Querbahn.** Für die Austr lien von Meer zu Meer durchziehende Querbahn, deren E öffnung für nächstes Jahr in Aussicht genommen ist, sollt zunächst vollständig aus Stahl gebaute Personenwagen b schafft werden. Um ihre Bauart kennen zu lernen und Ve handlungen mit den Wagenbauansalten anzuknüpfen, soll eine Abordnung nach den Vereinigten Staaten geschickt w den; die australischen Wagenbauanstalten haben es aber v standen, die Ausführung dieses Planes zu hintertreiben. D die für Stahlwagen gebrauchten Rohstoffe in Australien nic zu beschaffen sind, haben sie es durchgesetzt, daß man d Wagenkästen nach alter Art aus Holz baut und infolgedess ihre Lieferung im Inlande vergibt. Es werden zunäch 20 Probewagen gebaut; vom Ausfall dieser Probe wird d endgültige Entscheidung über Vergebung und Bauart d Wagen abhängen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter A 5 Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige nachgetragen.

Dresden, am 15. Juni 1917. (829)
Kgl. Gen.-Dir. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. Verbands-Gütertarif Teil I B vom 1. Januar 1912.

Als Folge der vorübergehenden Aufhebung der für einzelne Artikel bestehenden Ausfuhrermäßigung im deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B treten mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. an entsprechende Erhöhungen im oben genannten Verbandsgütertarif in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 15. Juni 1917. (835)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Brandenburgische Städtebahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. Js. werden im direkten Verkehr mit den Stationen der Brandenburgischen Städtebahn (ausschließlich Belzig Brand. St. E., Brandenburg Altstadt, Brandenburg Neustadt, Neustadt (Dosse) Brand. St. E., Rathenow Brand. St. E. und Treuenbrietzen Brand. St. E.) die ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife für 100 kg erhöht:

a) für Eil- und Frachtstückgut um . . . . 10 Pfg.
b) bei Wagenladungen um 2 „ .

Genehmigung gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung ist erteilt. Weitere Auskunft geben die Stationen..

Brandenburg (Havel), 15. Juni 1917.
Die Direktion. (830)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. Js. bis auf Widerruf treten die Ausfuhrermäßigungen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Güterklassifikation) für die nachfolgenden Güter außer Kraft:

Alaune, Barythydrat, Bleiglätte, Bleimennige, Bleiweiß, Bottiche, hölzerne, mit eisernen Reifen, zerlegte, Chromformiat, Elektrodenkohlen, Fässer, hölzerne, mit eisernen Reifen, zerlegte, Speisekartoffeln, gedörrt oder getrocknet (Ziffer 2 b) der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte" im Spezialtarif III), Holzstoff und Holzzellstoff, Kalziumhydrosulfür, Lithoponweiß, Natriumhydrosulfür und Natriumsulfür, Papier, Pappe, Salzsäure, Schleifscheiben, Abziehsteine und Wetzsteine aus Schmirgel, Korund oder künstlicher Schleifmasse, Schuhcremes, Schwefelnatrium, Schwefelsäure, Stäbe und Brettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stärke (Ziffer 3 der Stelle „Holz" des Spezialtarifs III), Tapeten und Tapetenborten, Tonerde, schwefelsaure, Tonerdehydrat, nicht kolloidales (nicht gallertartiges), Wasserglas, Weizenkleberleim, Schusterleim, Zinkgrau und Zinkweiß.

Die beschleunigte Durchführung d Tarifmaßnahme ist vom Reichs-Eise bahnamt gemäß dem vorübergehend g änderten § 6 der Eisenbahn-Verkeh odnung (R. G. Bl. 1914, S. 455) g nehmigt.

Berlin, den 12. Juni 1917. (82
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donauumschlagsverke über Regensburg usw. Verbandsgüte tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. August 19 treten zum Ausnahmetarif 11 A—C f Eisen und Stahl usw. in Sendungen 10 t folgende neue Anwendungsbedi gungen in Kraft:

Die Frachtsätze gelten nur für Se dungen, die auf den Versandstation mit Landfuhrwerk oder Kleinbahn oder zu Schiff auf Binnenwasse straßen, nicht aber mit der Eisenbal angefahren werden (unmittelbar v hergehende Beförderung mit der Eise bahn ist nur zugelassen von ein Lagerplatz oder Anschlußwerk.)

Hiermit sind Tariferhöhungen v bunden.

Breslau, den 12. Juni 1917. (82
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkeh Eisenbahngütertarif Teil II Hefte 2 - 8—11 und 13.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19 treten folgende Ausnahmetarife auß Kraft und sind deshalb zu streiche Vom Ausnahmetarif 66 die Frachtsät

r Abteilungen A, B, C, D, G und H
den Tarifheften 2—5, 8—11 und 13,
m Ausnahmetarif 68 die Frachtsätze
r Abteilung B in den Tarifheften 2—5,
ler Ausnahmetarif 72 in den Tarif-
ften 2—5, 9 und 10,
vom Ausnahmetarif 30 die Frachtsätze
r Abteilung B im Tarifheft 6.
München, den 5. Juni 1917. (827)
rifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.,
namens der Deutschen Verbands-
verwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.
senbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.

ufhebung von Frachtätzen.
Mit Ablauf des 31. August 1917 treten
ne Ersatz außer Kraft die Abtei-
lgen C I, D und G des Ausnahme-
rifs 66 für Steine.
München, den 5. Juni 1917. (826)
rifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Juli 1917 tritt der Nachtrag XVII zum Tarife vom 1. Januar 1907 in Kraft. Er enthält außer bereits bekanntgemachten Tarifänderungen im wesentlichen einen Neudruck der noch geltenden Bestimmungen und Entfernungen aus den vergriffenen Tarifnachträgen VII und IX, ferner neue und geänderte Entfernungen für einige Stationen der preußisch-hessischen und der sächsischen Staatseisenbahnen. Außerdem treten Änderungen bei den Ausnahmetarifen 4 d für Düngemittel usw., 6 k für Steinkohlenbriketts, 7 für Eisenerz usw. und 23 für frisches Obst ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. September 1917 an, falls nicht im Nachtrage ein früherer, durch besondere Bekanntmachung veröffentlichter Zeitpunkt angegeben ist.

Dresden, am 14. Juni 1917. (823)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Für Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl werden vom 1. September 1917 ab bis auf weiteres die Ausnahmetarife 4 d (Tarifhefte 1, 2 und 4) und 4 e (Tarifheft 3) nur bei Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen gewährt. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden am 16. Juni 1917. (834)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichischer Grenzverkehr.

itertarif, Teil II, gültig vom 1. August 1912. Außerkraftsetzung von Frachtsätzen und Einführung von neuen zum Teil erhöhten Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 rden die bestehenden Frachtsätze des Klassengut, der Serien- und Ausnahmetarife in den Verkehrsbeziehungen **Eisenstein** erseits, Franzensbad, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Klingenthal, Reitzenin, Weipert anderseits und **Furth i. W.** einerseits, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, lingenthal, Reitzenhain, Weipert anderseits außer Kraft gesetzt und durch die nachstehend bezifferten Frachtsätze, in welchen die Frachtsteuer und der Kriegszuschlag bereits enthalten sind, ersetzt:

Von oder nach	Eilgutklasse	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II	Wagenladungsklassen A 1	Wagenladungsklassen B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Serientarife II A Stgt.	II A 5 t	II A 10 t	II B Stgt.	II B 5 t	II B 10 t
	Heller für 100 kg														
Eisenstein															
anzensbad	764	382	352	250	228	193	176	140	95	382	263	228	382	263	228
aslitz oberer Bhf.	927	464	412	300	280	237	216	171	114	464	323	280	464	323	280
aslitz unterer Bhf.	927	464	408	297	280	237	216	171	114	464	323	280	464	323	280
ingenthal	927	464	420	305	280	237	216	171	114	464	323	280	464	323	280
itzenhain	1013	496	434	316	313	263	239	189	126	507	359	313	507	359	313
eipert	1081	532	468	341	337	285	257	205	136	541	387	337	541	387	337
Furth im Walde															
aslitz oberer Bhf.	792	396	377	274	237	200	182	146	99	396	274	237	396	274	237
aslitz unterer Bhf.	792	396	373	274	237	200	182	146	99	396	274	237	396	274	237
ingenthal	792	396	386	274	237	200	182	146	99	396	274	237	396	274	237
itzenhain	930	455	399	294	282	239	216	172	116	465	282	239	465	282	239
eipert	1001	491	433	319	306	259	234	186	125	501	353	306	501	353	306

Von oder nach	Serientarife II C Stgt.	II C 5 t	II C 10 t	III A	III B	III C	III D	III E	III F	III G	III H	IV oder IV A u. IV B	V oder V A u. V B	VI A VI B VI C VI D	VII
				Stückgut								5 t			
	Heller für 100 kg														
Eisenstein															
anzensbad	426	426	426	310	250	310	250	303	382	310	352	193	140	140	193
aslitz oberer Bhf.	500	500	500	380	300	380	300	471	464	380	412	237	171	171	237
aslitz unterer Bhf.	495	495	495	380	297	380	297	466	464	380	408	237	171	171	237
ingenthal	510	510	510	380	305	380	305	479	464	380	420	237	171	171	237
itzenhain	528	528	528	422	316	422	316	496	507	422	434	263	189	189	263
eipert	568	568	568	456	341	456	341	532	541	456	468	285	205	205	285
Furth im Walde															
aslitz oberer Bhf.	458	458	458	322	278	322	278	430	396	322	377	200	146	146	200
aslitz unterer Bhf.	453	453	453	322	275	322	275	425	396	322	373	200	146	146	200
ingenthal	468	468	468	322	283	322	283	438	396	322	385	200	146	146	200
itzenhain	486	486	486	382	382	382	294	455	465	382	399	239	172	172	239
eipert	526	526	526	416	319	416	319	487	501	416	433	259	186	186	259

Von oder nach	Serientarife														
	VIII	IX	X	XI	XII	XIII oder XIII A u. XIII B	XIV	XV	XVI	XVII oder XVII A u. XVII B	XVIII	XIX	XX	XXI oder XXI A u. XXI B bis XXV	XX
	5 t	10 t	10 t bezw. Lg.	10 t	10 t bezw. Lg.	10 t									10 bez Lg
	Heller für 100 kg														
Eisenstein															
Franzensbad	140	196	132	192	119	176	176	130	176	140	140	130	139	95	9
Graslitz oberer Bhf.	171	231	159	227	145	216	216	159	216	171	171	159	168	114	11
Graslitz unterer Bhf.	171	230	157	226	144	216	216	157	216	171	171	157	167	114	11
Klingenthal	171	236	162	232	148	216	216	162	216	171	171	162	171	114	11
Reitzenhain	189	244	169	240	151	239	239	169	239	189	189	162	179	126	12
Weipert	205	263	179	259	161	257	257	179	257	205	205	179	205	136	13
Furth im Walde															
Graslitz oberer Bhf.	146	215	152	212	137	182	182	152	182	146	146	146	146	99	9
Graslitz unterer Bhf.	146	214	150	211	136	182	182	150	182	146	146	146	146	99	9
Klingenthal	146	219	155	217	140	182	182	155	182	146	146	146	146	99	9
Reitzenhain	172	238	162	225	143	216	216	162	216	172	172	157	172	116	11
Weipert	186	247	172	244	153	234	234	172	234	186	186	186	186	125	12

Von oder nach	Serientarife				Ausnahmetarife					
	XXVII	XXVIII	XXIX	XXX	1 a 5 t	1 b 10 t	6	30 A	30 B	88 A
	Heller für 100 kg									
Eisenstein										
Franzensbad	140	95	119	110	263	228	88	123	88	88
Graslitz oberer Bhf.	171	114	145	136	323	280	106	149	106	106
Graslitz unterer Bhf.	171	114	144	135	323	280	106	149	106	106
Klingenthal	171	114	148	139	323	280	106	149	106	106
Reitzenhain	189	126	151	142	359	313	119	165	119	119
Weipert	205	136	161	152	387	337	128	179	128	128
Furth im Walde										
Graslitz oberer Bhf.	146	99	137	137	274	237	91	128	91	91
Graslitz unterer Bhf.	146	99	136	136	274	237	91	128	91	91
Klingenthal	146	99	140	140	274	237	91	128	91	91
Reitzenhain	172	116	143	143	325	282	108	151	108	108
Weipert	186	125	153	153	353	306	117	163	117	117

Wien, am 8. Juni 1917.
K. K. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen. (8)

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.
Mit Ablauf des 31. August 1917 treten die Frachtsätze der Abteilung A II — mit Ausnahme jener von Pfronten-Steinach nach Reutte in Tirol und Vils — außer Kraft.
München, den 5. Juni 1917. (825)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1912.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 17 vom 1. Mai 1913.
Mit Ablauf des 31. August 1917 tritt eine größere Anzahl von Frachtsätzen der A.-T. 64, 66 und 72 (Heft 1 u. 7) sowie des A.-T. 30 (Heft 17) ohne Ersatz außer Kraft.
Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, den 5. Juni 1917. (824)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2, Ausnahmetarif 4 a.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ist die Station Kreuzburg (Oberschles.) in Heft C 2 Seite 32 unter b) zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses als Versandstation für Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Scheidekalk) zu Düngezwecken nachzutragen.
Kattowitz, den 16. Juni 1917. (832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juni 1917.
Erstreckung einer Tarifmaßnahme.
Die Gültigkeit der in Nr. 101 dieser Zeitung vom 23. Dezember 1916 verlautbarten Kundmachung (1634) wird im Rahmen des obengenannten Tarifs erstreckt.
Wien, am 13. Juni 1917. (8..
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung..

2. Verdingungen.

Die Lieferung der bis zum 1. Ap.. 1918 erforderlichen etwa **4000 t Braunkohlenbriketts** bester Sorte oder ähnlicher, für Haushaltungszwecke geeigneten Brennstoffe soll im ganzen od.. geteilt vergeben werden.
Schriftliche Angebote, tunlichst unter Beifügung von Proben, sind verschlossen mit entsprechender Aufschrift ve.. sehen bis
zum 30. Juni d. J.
an unser Materialienbureau, hier, Ka.. straße 16, einzusenden.
Mit der Lieferung müßte möglich.. sofort begonnen werden.
Oldenburg, den 13. Juni 1917. (8..
Großherzogliche Eisenbahndirektion

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nmmer 48. | 23. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Nahrungsmittelversorgung der Unterbeamten und Arbeiter der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen.

Di Eisenbahn-Unterbeamten, Arbeiter und Arbeiterinnen, rzt etwa 15 500 Leute, zählen fast ohne Ausnahme zu den gennten Schwerarbeitern, die in der Nahrungs-ttelversorgung gegenüber der übrigen Bevölkerung bevorgt werden. Die Schwerarbeiter erhalten seit 16. April 1917 n em Hauptnahrungsmittel, dem Brot, neben dem allmeinen Satz von 170 g (vorher 200 g) für Kopf und Tag ie Zulage von 75 g täglich (vorher 100 g). Die Karten für ese Brotzulage werden den Schwerarbeitern monatlich von n Kartenabgabestellen ihres Wohnorts mit den Brotrt ausgefolgt. Wer Anspruch auf die Schwerarbeiterla zu haben glaubt, hat sich daher zuerst an die Kartengabestelle seines Wohnorts zu wenden. Den Begriff der hwerarbeiter zu bestimmen, ist in erster Linie Sache der mmunalverbände. Auf Beschwerde entscheidet die Kommn-Aufsichtsbehörde, in Württemberg die Landesgetreidell Stuttgart.

Neben der Schwerarbeiterzulage von 75 g erhalten die hwerstarbeiter vom 16. April 1917 ab eine weitere otlage bis zu 75 g (vorher 100) für Kopf und Tag, also tägliche Gesamtzulage bis zu 150 g (vorher 200). Der ei der Schwerstarbeiter ist für das ganze Reich in einer m Kriegsernährungsamt aufgestellten Liste genau begrenzt. e Anerkennung als Schwerstarbeiter setzt voraus: die Täke entweder unter Tage oder am offenen Feuer oder ie der unmittelbaren Einwirkung der strahlenden Hitze s armen Metalls oder (in der keramischen und Glasinduie sowie der chemischen und Sprengstoffindustrie) unter Einwirkung großer Hitze, schädlicher Gase oder giftiger ff Außerdem hat die Nachtarbeit in bestimmtem Umfang, u er auch die in den Eisenbahnwerkstätten, Berücksichtur gefunden. Dagegen ist der Tätigkeit der Nachtdienst st den Unterbeamten und Arbeiter des Eisenbahnbetriebs Charakter der Schwerstarbeit nicht zuerkannt worden.

Von den Eisenbahnbediensteten gehören daher zu den Schwerstarbeitern: die Lokomotivführer und Heizer, das Maschinen- und Heizerpersonal der Bodenseedampfschiffahrt, die Metallgießer der Werkstätten-Inspektion Aalen, die Ofen- und Hammerleute, Schmiede, Kesselschmiede und Warmnieter der Eisenbahnwerkstätten- und Maschineninspektionen, die Kesselheizer und die Werkstättenarbeiter mit Nachtschichten, zusammen etwa 2500 Leute.

Die Ausgabe der Brotzulagekarten für Schwerstarbeiter geschieht durch die vorgesetzten örtlichen Eisenbahndienststellen, denen die Karten entsprechend der von ihnen anzumeldenden Zahl von Schwerstarbeitern nach näherer Bestimmung des Kommunalverbandes von der Kartenabgabestelle ihres Dienstsitzes ausgehändigt werden. Die erstmaligen Anmeldungen der Schwerstarbeiter wurden von Vertretern des Kriegsamts, die die einzelnen Staatsbetriebe besichtigten, nachgeprüft. Wer Schwerstarbeiter ist, bestimmt in Zweifelsfällen der für den Arbeitsort zuständige Kommunalverband; auf Beschwerde entscheidet die Kommission für Schwerstarbeiterzulagen bei der K. Zentralstelle für Gewerbe und Handel in Stuttgart.

An Fleisch ist den Schwerstarbeitern seit 1. Februar 1917 eine wöchentliche Zulage von 100 g ausgesetzt. Die neben Schwerstarbeitern beschäftigten Rüstungsarbeiter, zu denen auch die Schwerarbeiter der Eisenbahnverwaltung gehören, erhalten vom 1. März 1917 an eine wöchentliche Fleischzulage von 50 g. Die Zuweisung dieser Fleischzulagen an die Bezugsberechtigten erfolgt durch Ausgabe von Zulagefleischkarten. Die Karten wurden anfangs von den Kommunalverbänden an die Eisenbahndienststellen zur Verteilung an ihre Schwerst- und Schwerarbeiter abgegeben. Die Absicht der Eisenbahnverwaltung, den für ihre Schwerst- und Schwerarbeiter in bahneigenen Küchen (Bahnhöfe Stuttgart, Ulm, Mühlacker, Aalen, Crailsheim, Heilbronn und Bietigheim,

Werkstätten Cannstatt, Friedrichshafen und Ulm) zubereiteten Suppen auf Kosten der Verwaltung mindestens zweimal in der Woche Fleisch zuzusetzen, führte bald zu einem anderen Verfahren. Das für die Suppen erforderliche Fleisch konnte nur mit Fleischmarken beschafft werden. Wollte man den umständlichen Einzug der Fleischmarken bei Abgabe der Suppen vermeiden, so blieb nichts anderes übrig, als sämtlichen Schwerst- und Schwerarbeitern ohne Rücksicht auf ihre Beteiligung am Suppenbezug einen Teil ihrer Zulagefleischkarte vor deren Ausfolgung abzunehmen.

Die Fleischversorgungsstelle Stuttgart erklärte sich in entgegenkommendster Weise bereit, die Zulagefleischkarten für sämtliche Schwerst- und Schwerarbeiter der Eisenbahnverwaltung vom 1. April 1917 ab der bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen errichteten Hauptverteilungsstelle für Nahrungsmittel zu überweisen und diese zu ermächtigen, einen Teil der Zulagekarten zugunsten der bahneigenen Suppenküchen einzubehalten. Zunächst soll die Fleischzulage jedes Schwerst- und Schwerarbeiters um ein Achtel gekürzt werden. Zu diesem Zweck werden die auf vier Wochen gültigen Zulagekarten für die Bezugsberechtigten der Eisenbahnverwaltung besonders gedruckt, und zwar die Karten für Schwerarbeiter mit nur 7 statt 8 Marken und die Karten für Schwerstarbeiter mit nur 14 statt 16 Marken zu je 25 g. Als Ersatz der an der einzelnen Karte wegfallenden Marken wird die Zahl der Zulagekarten für die Schwer- und Schwerstarbeiter je um ein Achtel vermehrt. Dieses Achtel fällt den Suppenküchen zu. Damit werden von der vierwöchentlichen Zulage jedes Schwerarbeiters (200 g) 25 g, und von der jedes Schwerstarbeiters (400 g) 50 g gewonnen. Den Suppenküchen werden außerdem die von den Schwer- und Schwerstarbeitern in großer Zahl freiwillig zurückgegebenen Zulagefleischmarken zugewiesen, so daß es bis jetzt gelungen ist, bei einer täglichen Abgabe von etwa 1700 l Suppen zweimal wöchentlich 40 bis 50 g Fleisch auf 1 l zuzusetzen. Die Verteilung der Karten unter die Suppenküchen geschieht durch die Hauptverteilungsstelle für Nahrungsmittel im Verhältnis der Zahl der in der vorhergegangenen Woche von jeder Küche abgegebenen Suppen. Die Suppenküchen lösen die ihnen zugewiesenen Fleischkarten bei der örtlichen Fleischanweisungsstelle gegen einen Fleischbezugschein ein, der sie zum Bezug des Fleisches bei einem von ihr zu bezeichnenden Metzger ermächtigt. Die Abgabe der Fleischsuppen an die Eisenbahnbediensteten erfolgt ohne Fleischmarke.

Bei diesem Verfahren kommen die einbehaltenen Fleischmarken allerdings nur den Bediensteten zugute, die sich am Suppenbezug beteiligen können, also vorzugsweise den Leuten der größeren Bahnhöfe und der Werkstätten. Gerade sie bedürfen aber auch eines Nahrungszuschusses weit mehr als ihre Genossen auf den kleineren Bahnhöfen und auf der freien Strecke, die meist in ländlichen Verhältnissen leben und die Schwierigkeiten der Ernährung noch wenig zu spüren haben. Bei ihnen war übrigens der Fleischgenuß schon in Friedenszeiten seltener; sie können daher eine Kürzung ihrer Fleischzulage zugunsten der Stadtbewohner leicht ertragen, zumal die allgemeine Tageskopfmenge für Fleisch seit 16. April 1917 noch erhöht wurde.

Zulagen an anderen Nahrungsmitteln, wie Käse, Wurst, zuckerhaltige Brotaufstrichmittel (Kriegsmus, Rübensaft, Kunsthonig), Teigwaren, Nährmittel (Haferflocken, Hafergrütze, Grünkern, Graupen), Schweineschmalz (Hindenburgspende) und Dauerbutter, werden den Schwerst- und Schwerarbeitern der Eisenbahnverwaltung seit 1. Februar 1917 in ihrer Eigenschaft als sogenannte Rüstungsarbeiter in Natur zugewiesen. Diese Zulagen sind, mit Ausnahme des Käses, nach Menge und Zeit nicht genau festgelegt; ihre Zuweisung erfolgt meist auf Grund besonderer, von Monat zu Monat ergehender Verfügungen des Kriegsernährungsamtes durch die Landesgetreidestelle, die Landesversorgungsstelle und die Fleischversorgungsstelle für Württemberg.

Die Käsezulage für Schwerstarbeiter b nach § 16 der Verfügung des K. Ministeriums des Innern Käse vom 11. Januar 1917 (Beilage zum Staatsan Nr. 10) bis auf weiteres 50 g auf den Arbeitstag und der Schwerstarbeiter. Sie wird neben der Schwerarbeiterzulage gewährt, deren Menge von der Landesv gungsstelle unter Berücksichtigung der für die bürge Bevölkerung verfügbaren Käsevorräte von Monat zu festgesetzt wird.

Die Schwerarbeiterzulage in Käse ist wesentlich k als die Schwerstarbeiterzulage. Der Unterschied in de beitsleistung der Schwerst- und Schwerarbeiter der Eisen verwaltung ist jedoch nicht derart, daß eine weitere l zugung der Schwerstarbeiter auch in Käse begründet Die Eisenbahnverwaltung hat daher nach Anhörung hauptsächlich beteiligten Lokomotivführer und Heizer mit Genehmigung der Landungsversorgungsstelle die g mäßige Verteilung der für ihre Schwerst- und Schwerar zugewiesenen Käsezulagen angeordnet.

Für die Verteilung der den Eisenbahn-Schwerst Schwerarbeitern in Natur zukommenden Nahrungsmit lagen hat die Eisenbahnverwaltung von Anfang an besc Verteilungsstellen geschaffen. An der Spitze steht d der Generaldirektion der Staatseisenbahnen errichtete H verteilungsstelle für Nahrungsmittel, deren Leiter ein glied der Generaldirektion ist. Die Hauptverteilungs nimmt die Überweisungen von Nahrungsmitteln von de zelnen Landesstellen (Landesgetreidestelle, Landesv gungsstelle, Fleischversorgungsstelle) entgegen und fügt über sie zugunsten der ihr stellten 19 Bezirksverteilungsstellen (10 Be inspektionen, 5 Werkstätteninspektionen, 4 Maschineni tionen). Die Rechnungen über die Nahrungsmittel v von den Landesstellen oder den von ihnen beauftragte ferern jeweils der als Empfängerin aufgegebenen B verteilungsstelle übermittelt. Ware und Rechnung gehe unmittelbar an die Bezirksverteilungsstellen, die die teilung der Waren an die ihnen unterstellten Ortsvertei stellen (z. Zt. im ganzen 326) nach den von den Landes oder der Hauptverteilungsstelle aufgestellten Grund vorzunehmen und für den Einzug des Geldes durch di verteilungsstellen und Begleichung der Rechnungen z gen haben. Die Waren werden innerhalb Württember Eisenbahndienstgut befördert; alle Nebenkosten fü packung, Zufuhr usw. trägt die Verwaltung.

Die Zusammenfassung des ganzen Verteilungswes einer Hand hat sich bestens bewährt. Die Hauptverte stelle steht in ständigem persönlichen Verkehr mit de desstellen, die ihren Sitz in Stuttgart haben, und ver die Interessen der Eisenbahnbediensteten am wirksam vertreten. Die Bezirks- und Ortsverteilungsstellen e die erforderlichen Anweisungen für die Verteilung de rungsmittel ausschließlich von der Hauptverteilungs und sind so der zeitraubenden Aufgabe des Nachlese zahlreichen Ernährungsverfügungen enthoben; jeglich einandersetzung mit den örtlichen Lebensmittelämtern ihnen erspart. Bei der Verteilung kann den besondere hältnissen des Eisenbahndienstes weitgehendste Rechn tragen werden. Etwaige Verzichte der Bezugsberec auf Belieferung, die erfreulicherweise gar nicht selte kommen den übrigen Eisenbahnbediensteten zugute. A die Versorgung der bahneigenen Suppenküchen mit Nah mitteln vollzieht sich in der einfachsten Weise:

Die Hauptverteilungsstelle, der die Versorgung der obliegt, deckt von den ihr überwiesenen, zu Suppen gee Nahrungsmitteln in erster Linie den Bedarf der S küchen. Zur Sicherstellung der Suppenabgabe ist Wagenwerkstätte Cannstatt ein Nahrungsmittellager er dessen Bestände tunlichst auf der für einen mehrmona Bedarf erforderlichen Höhe gehalten werden. Säm

..pnküchen haben ihre Nahrungsmittel, mit Ausnahme des ..i hes und der frischen Suppenkräuter, die sie selbst be..a..en, aus diesem Lager zu beziehen. Zur Erzielung eines ..emäßigen Verbrauchs der einzelnen Suppen-Nahrungs..t hat die Werkstätteninspektion Cannstatt, der das Nah..g uittellager unterstellt ist, von Monat zu Monat eine be..mte Reihenfolge der verschiedenen Suppenarten festzusetzen, von der die Suppenküchen nur aus besonderen Gründen abweichen dürfen. Der Nahrungsmittelverbrauch der einzelnen Suppenküchen wird an der Hand besonderer Kochvorschriften überwacht, in denen das Gewicht der verschiedenen, auf 1 Liter Suppe zu verwendenden Nahrungsmittel genau festgelegt ist.

Stuttgart, im Mai 1917. Finanzrat Gaier.

Preußische Kleinbahndenkschrift.

..n preußischen Abgeordnetenhause ist kürzlich die Denk..t über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Klein..hn in Preußen und die Förderung des Kleinbahnwesens ..r die Provinzen, die Kreise und den Staat zugegangen. .. t diesmal kürzer als sonst, zeigt aber, in wie hohem ..ß auch im vergangenen Jahr diese Förderung erfolgt ist. ..einzelnen Nachweisungen über den Stand der nebenbahn..hen Kleinbahnen über ihre Förderung durch die Pro..zi usw. ist eine Vorbemerkung vorausgeschickt, die wir ..vörtlich folgen lassen. Es heißt da:

..e durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse haben es ..i gemacht, in diesem Jahre den Bericht über die Ent..l..ng der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Preußens in ..r.gerem Umfange zu erstatten und — unter Weglassung der ..gegebenen ausführlichen tabellarischen Übersichten — ..f ..ine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Punkte zu ..s..änken.

..D.. nachfolgende Darstellung umfaßt den ganz in die ..iegszeit fallenden Zeitraum vom 1. April 1915 bis 31. März 1916 ..u.. soweit es sich um die Bereitstellung staatlicher ..t aus dem Fonds „zur weiteren Förderung des Baues von ..eibahnen" handelt, das Kalenderjahr 1916. Sie läßt er..nnn, daß der Krieg, wie nicht anders zu erwarten, auf ..n weiteren Ausbau des Kleinbahnnetzes hemmend einge..rl und daß demzufolge auch die Neubewilligung von ..terstützungen aus dem genannten Fonds sich in beschei..ne Grenzen gehalten hat. Soweit solche beantragt worden ..d hat ihnen aber der Staat überall nach den bisher be..lg..n Grundsätzen entsprochen und in keinem Falle wegen ..s ..riegszustandes seine Mithilfe versagt.

..D.. Kriegsverhältnisse haben auf die Ausgaben überall ..g..stig eingewirkt und meistens auch die Einnahmen nach..li beeinflußt. Immerhin rechtfertigt sich die Erwartung, ..ß lie nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ihre Unter..h..r die Schwierigkeiten der Kriegszeit überwinden ..e..n."

..I.. übrigen geben wir nachstehend einige kurze Mittei..u..n über die wichtigsten Zahlen.

..A.. 31. März 1916 war die Zahl der Unternehmen 331, und ..e Streckenlänge der im Betriebe befindlichen Bahnen ..5 km, was einen Zuwachs von rd. 120 km bedeutet. Von ..n hatten 41,8 % die Vollspur, 58,2 % die Schmalspur ..(.. m usw.), die Zahl der Dampflokomotiven war 1439, der elektrischen 27, der Wagen aller Art 23 499. Für den Personen- und Güterverkehr waren 10 878 km genehmigt; 8 von ihnen befördern nur Stückgüter, 25 Bahnen mit 192 km dienen nur dem Güterverkehr, 3 mit rd. 29 km nur dem Personenverkehr. Die Zahl der Bediensteten betrug 6732 Beamte und 8706 ständige Arbeiter.

Das Anlagekapital belief sich auf ingesamt 733 054 076 *M.* Hiervon wurden aufgebracht vom Staat 125 620 639 *M*, von den Provinzen 96 401 481 *M*, von Kreisen 186 445 614 *M*, von den Zunächstbeteiligten 99 943 032 *M*, in sonstiger Weise (insbesondere von Betriebsunternehmern, durch Anleihen usw.) 224 643 310 *M.*

Aus den finanziellen Ergebnissen ist zu erwähnen, daß die Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1915 etwas geringer waren als im Jahre 1914. Für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge betrugen die Einnahmen 5686,7 *M*, die Ausgaben 4107,5 *M*, das Anlagekapital belief sich auf 64 498 *M*, die Betriebszahl auf 72,2 (1914: 70,9, 1913: 67,3, 1912: 67,5). Die Verzinsung des Anlagekapitals (der Reingewinn) betrug:

im Berichtsjahre	bei den in Betracht gezogenen Bahnen Zahl	0 %	bis zu 1 %	bis zu 2 %	bis zu 3 %	bis zu 4 %	bis zu 5 %	mehr als 5—10 %	über 10 %
1913/14 . . .	282	21	36	49	51	43	26	48	8
1914/15 . . .	293	47	49	55	53	42	19	24	4
1915/16 . . .	300	67	57	59	46	27	16	23	5

Aus dem übrigen Inhalt der Denkschrift ist erwähnenswert, daß nach dem Abschnitt C die Förderung des Kleinbahnwesens durch die Provinzen, die Kreise und den Staat auch im Jahre 1915 stattgefunden hat. Die aufgewendeten Beträge sind von denen der Vorjahre nicht wesentlich verschieden. Für das Jahr 1915 ergibt sich für den Staat nach Abzug der Rückeinnahmen an Zinsen und Reingewinnanteilen ein Jahreszuschuß von 3 956 239 *M*, während dieser im Vorjahre 3 471 216 Mark betrug.

Die Verzinsung des vom Staat verausgabten Kapitalbetrages berechnet sich für das Rechnungsjahr 1915 auf 0,87 % (im Jahr 1914 waren es 1,18 %, im Jahr 1913: 1,40 %).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ernährungsbeirat bei den preußisch-hessischen Staats..h..n.** Am 25. April d. J. fand unter dem Vorsitz des ..isterialdirektors Hoff die dritte und am 2. Mai d. J. die ..e.. Sitzung dieses Beirats statt.

..D.. Lebensmittelausschüsse in den Hauptwerkstätten sind, ..ie ..ler Vorsitzende mitteilte, im allgemeinen eingerichtet. ..n.. die Einrichtung der Ausschüsse auf den größeren Bahn..of.. geht gut von statten. Die vom Verband deutscher ..s..bahnhandwerker und -arbeiter und vom Zentralverband ..cher Eisenbahner für diese Dienststellen gemachten ..chläge sollen den Königlichen Eisenbahndirektionen zur ..chsten Berücksichtigung bei Bildung dieser Ausschüsse ..it..teilt werden.

..F.. wurden eine Reihe weiterer Fragen der Ernährung be..n..lt und eine Reihe von wichtigen Anregungen und Auf..ä..ngen gegeben, über die wir aus Raummangel nicht wei..r ..erichten können.

..I.. der 4. Sitzung des Ernährungsbeirats wurden u. a. die ..fl..ten und Aufgaben der Lebensmittelausschüsse im ein..eln erörtert. Ferner kam die Kohlenversorgungsfrage ..sprache, deren endgültige Regelung noch bevorsteht. Eine Klage der Eisenbahnbediensteten bezieht sich auf die große Schwierigkeit, Ledersohlen zu erhalten. Es wurde auf die vortreffliche Bewährung der Holzgelenksohle aufmerksam gemacht. Der Preis für den erstmaligen Einbau der Holzgelenksohlen (vollständiger Unterbau), einschließlich aller Materialien und eines Paares Ersatzlaufsohlen, stelle sich auf 6 *M.* Die späteren Kosten der Erneuerung seien nur gering. Die Eisenbahnverwaltung sei darauf bedacht, die Leistung in der Herstellung dieser Sohlen möglichst zu steigern. Am Schlusse der Sitzung erklärte der Generalsekretär Riedel namens der Mitglieder des Ernährungsbeirats, daß das gesamte Eisenbahnpersonal zu den geschaffenen Neueinrichtungen das größte Vertrauen habe.

In der 5. Sitzung am 24. Mai wurde mitgeteilt, daß am 1. Juni neue Grundsätze für die Verteilung der Lebensmittelzulagen in Kraft treten, und hierzu wurden vom Vertreter des Kriegsernährungsamts erläuternde Erklärungen abgegeben.

Auch weitere Erörterungen über Fragen der Ernährung des Eisenbahnpersonals fanden statt. Zur Kohlenversorgung ist folgendes zu bemerken: Die Eisenbahnverwaltung hat für das Rechnungsjahr 1917 die Beschaffung größerer Mengen Hausbrandkohlen für ihre Bediensteten in Aussicht genommen. Jeder Bedienstete solle eine seinem Haushalt entsprechende Menge Kohlen erhalten, vor allem diejenigen, die nach der Lage ihres Dienstortes von ortsansässigen Kohlenhändlern Brennstoffe nicht oder nur sehr

schwer sich beschaffen könnten. Da die Lieferer jedoch vertraglich nicht verpflichtet seien, die Hausbrandkohlen bis zum Herbst voll anzuliefern, sondern die Lieferungen auf das ganze Jahr verteilen dürften, so könnten nur dann alle Beteiligten rechtzeitig vor Beginn der Heizzeit Kohlen erhalten, wenn die Jahresmengen für die einzelnen Bediensteten geteilt und etwa zur Hälfte in den Sommermonaten und mit dem Reste später in Bestellung gegeben würden. Aber trotz dieser vorsorglichen Maßnahmen der Verwaltung müsse den Bediensteten in Anbetracht der unsicheren Lieferungen während des Krieges dringend angeraten werden, soweit sie dazu irgend in der Lage seien, ihren Kohlenbedarf alsbald bei den Händlern zu beschaffen, wobei ihnen die vom Kriegsamt im Einvernehmen mit dem Reichskommissar für die Kohlenverteilung angeregte Einrichtung von Ortskohlenstellen, deren Aufgabe die Vorbereitung und spätere Durchführung der örtlichen Regelung der Brennstoffversorgung im nächsten Winter sei, wertvolle Hilfe leisten würden.

— **Güterbeförderung zu Wasser.** Vom 1. Juli d. J. ab soll bekanntlich ein Teil des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Elbe und Oder den Wasserstraßen zur Beförderung zugeführt und von der Annahme bei den Eisenbahn-Güterabfertigungsstellen ausgeschlossen werden. Von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens werden daher entsprechende Dampferverbindungen von Berlin nach Stettin, Magdeburg, Hamburg und Breslau geschaffen werden, deren Ladeplatz in Berlin sich am Friedrich-Carl-Ufer, zwischen Kronprinzen- und Alsenbrücke, befindet. Um die Anlieferung und Abholung der Güter an den Lösch- und Ladestellen für die bezeichneten Verkehre zu erleichtern, hat nach einer der Handelskammer zu Berlin vorliegenden Mitteilung die Kriegswirtschaftsvereinigung der Märkischen Schiffahrt eine Anzahl weiterer Abfertigungsstellen eingerichtet.

— **Eisenbahnunfall.** Eilgüterzug 6040 fuhr in der Nacht zum 20. d. M. infolge Überfahrens des Einfahrtsignals auf Bahnhof Gerwisch (zwischen Burg und Magdeburg) auf eine Rangierabteilung, wobei drei Lokomotiven und fünf Wagen entgleisten. Der Lokomotivführer und der Heizer des Eilgüterzuges wurden getötet. Die Hauptgleise waren einige Zeit gesperrt. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Vollzüge wurden über Güterglück umgeleitet.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der am 7. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Bilanz und die Gewinnverteilung genehmigt und die Entlastung der Direktion sowie dem Ausschusse erteilt.

— **Eröffnung der Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn für den Personenverkehr.** Nachdem am 15. September 1916 die Kleinbahn für den Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet worden ist, hat die Eröffnung für den Personenverkehr am 24. Mai d. J. stattgefunden. An ihr liegen folgende Stationen: Lissa Klbhf., Zaborowo, Heinrichshof, Heinzendorf-Kraschen, Gleinig, Schlabitz, Guhrau, Alt-Guhrau, Neuguth, Groß Osten, Oderbeltsch, Herrnlauersitz, Irrsingen, Lübchen, Köben, Neuheidau, Nieder-Gimmel Güterladestelle, Neuvorwerk, Rayschen, Krischütz, Wischütz und Krehlau. Übergangs-Personenverkehr findet statt in Lissa, Schlabitz und Guhrau mit den gleichnamigen Stationen der Eisenbahndirektion Posen und in Krehlau mit der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

— **Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** In der am 24. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurde gemäß dem Vorschlage des Vorstandes und des Aufsichtsrates beschlossen, den nach Abzug der allgemeinen sowie der Betriebskosten, Zinsen und Abschreibungen und unter Hinzurechnung des Saldovortrages von 39 843 ℳ sich ergebenden Reingewinn von 412 727 ℳ zur Auffüllung des Spezialreservefonds mit 45 000 ℳ und Ausschüttung einer Dividende von 100 ℳ gleich 10 v. H. für die Aktie und Verteilung der statutenmäßigen Gewinnanteile an den Aufsichtsrat zu verwenden und den Betrag von 46 939 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

— **München, die Kurorte, Sommerfrischen und Gaststätten vom bayerischen Hochland 1917.** Das Verzeichnis der Kurorte und Erholungsstätten im bayerischen Hochland für das Jahr 1917 ist erschienen und wird vom Öffentlichen Verkehrsbureau, Berlin W. 8, Unter den Linden 14, gegen Portoersatz abgegeben.

— **Die außerordentlichen Bedürfnisse der württembergischen Verkehrsanstalten im Rechnungsjahr 1917.** In dem soeben erschienenen Entwurf des Finanzgesetzes für das Rechnungsjahr 1917 sind für die Verkehrsanstaltenverwaltung 8 M[illionen] Mark gefordert. Der Begründung zu dieser Forder[ung] ist zu entnehmen: Für außerordentliche Bedürfnisse [der] Verkehrsanstaltenverwaltung werden zu Beginn des Re[ch]nungsjahrs 1917 noch verfügbar sein 5,4 Millionen Ma[rk]. Dieser Betrag wird zur Deckung des außerordentlichen A[uf]wands der Verkehrsanstalten im Rechnungsjahr 1917 ni[cht] zureichen. Für Eisenbahn- und Post**bauten** wird sich [der] Aufwand infolge der Einschränkung der Bautätigkeit in [be]scheidenen Grenzen halten. Dagegen werden für Eisenba[hn]**fahrzeuge** erhebliche Aufwendungen zu machen sein. [Die] Unmöglichkeit der ordnungsmäßigen Unterhaltung [der] Fahrzeuge während des Krieges und der stärkere Verschl[eiß] der Fahrzeuge, namentlich soweit sie in besetzte feindlic[he] Gebiete abgegeben sind, macht es notwendig, in außerorde[nt]licher Weise Geldmittel für Ersatz und Neubeschaffung [in] Anspruch zu nehmen. Der Gesamtbedarf für Neubeschaffu[ng] von Lokomotiven und Wagen ist zu 9 265 000 ℳ geschä[tzt], wovon 1 800 000 ℳ aus Tit. 30 d des Eisenbahnetats für 19[17] bestritten werden können, so daß noch für rund 7½ Million[en] Mark Deckung zu schaffen ist. Die Aufwendung größe[rer] Mittel für diesen Zweck ist auch deshalb begründet, weil [der] Eisenbahnverwaltung für die leihweise Hergabe von Fa[hr]zeugen zurzeit erhebliche Einnahmen zufließen, allein [im] Jahre 1916 voraussichtlich 1,7 Millionen Mark über den V[or]anschlag. Es wird deshalb beantragt, zu den früher gen[eh]migten Summen einen weiteren Pauschbetrag von 8 Million[en] Mark für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalt[en] zur Verfügung zu stellen, wovon 7,5 Millionen zur Fahrzeu[g]beschaffung und 0,5 Millionen für Bauten zu verwende[n] wären. Zur Deckung der Ausgaben für die Beschaffung v[on] Eisenbahnfahrzeugen sollen zunächst die Überschüsse [des] Eisenbahnreservefonds über den Betrag von 10 Million[en] Mark hinaus in Anspruch genommen werden. Diese Üb[er]schüsse werden 4,66 Millionen Mark betragen. Für den hi[er]nach ungedeckt bleibenden Teil der Forderung — 3,34 M[il]lionen Mark — sind Anlehensmittel in Anspruch zu nehm[en].

— **Förderung des Kleingeldumlaufs.** Die württembergisc[he] Verkehrsanstaltenverwaltung erläßt in ihrem Amtsblatt f[ol]gende Verfügung hierüber:

Selbsttätige Verkaufskasten, Fahrkarten-, Briefmark[en]geber usw. sind mindestens einmal in jeder Woche zu e[nt]leeren. Soweit Erlaubnis zur Aufstellung oder Anbringu[ng] von Sammelbüchsen in Räumen der Verkehrsanstalten (W[ar]tesäle, Bahnhofswirtschaften usw.) erteilt ist, ist sie mit s[o]fortiger Wirkung für die Zeit bis zum 1. August d. J. zurü[ck]zunehmen und für alsbaldige Entleerung der Büchsen [zu] sorgen. Für die spätere Zeit dürfen neue Erlaubnisse hier[für] nur in beschränktem Umfang und unter der Bedingung w[ö]chentlicher Entleerung der Sammelbüchsen erteilt werde[n]. Die Kassen der Verkehrsanstalten werden angewiesen, Silbe[r] und Nickelgeld auch in größeren Summen im Umtausch geg[en] Scheine anzunehmen. Jeder Angehörige der Verkehrsanst[al]ten möge dahin wirken, daß Münzen aller Art und eben[so] Banknoten, Reichs- und Dahrlehnskassenscheine von d[en] Besitzern nicht zurückgehalten, sondern alsbald wieder [dem] Verkehr gebracht oder der Bank oder Sparkasse zugefü[hrt] werden.

— **Der badische Eisenbahnrat** ist auf den 22. Juni d. J. [zu] seiner 64. Sitzung mit folgender Tagesordnung einberufe[n]: 1. Änderung der Streckeneinheitssätze in den Frachtstückg[ut]klassen, 2. Aufhebung der Ausnahmetarife für Kohlen u[nd] Eisen im Verkehr mit der Schweiz, 3. Prüfung, ob die U[m]schlagstarife für Kohlen (soweit sie über den Rohstofftar[if] hinausgehen) und die für badisch-schweizerische Grenzst[a]tionen und bestimmte oberbadische Binnenstationen geltend[en] besonderen Ermächtigungen für Eisen und Stahl aufgehob[en] werden können.

— **Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen.** Na[ch] dem kürzlich ausgegebenen 29. Geschäftsbericht dieser se[it] dem 1. Juli 1888 wirksamen Kasse schließt das abgelaufe[ne] Geschäftsjahr 1916 mit 274 beteiligten Verwaltungen mit r[d.] 13 045 (i. V. 12 846) km Betriebslänge, 340 (335) Einzellinie[n], 10 615 (10 576) Mitgliedern und rd. 26,36 (24) Millionen Ma[rk] Kassenvermögen ab. Von den Kassenmitgliedern befand[en] sich am Ende des Jahres 1916 rd. 2200 im Kriegsdienst; b[is] zu diesem Zeitpunkte sind an die Hinterbliebenen gefallene[r] Kriegsteilnehmer in 181 Fällen rd. 75 000 ℳ an Unterstützun[gen] gezahlt worden. An den bisherigen deutschen Krieg[s]anleihen hat sich die Kasse mit rd. 6,5 Millionen Mark be[]teiligt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Renten neu fes[t]gesetzt für 55 (i. V. 49) Invaliden, 33 (31) Witwen und 57 (7[]) Waisen; die Gesamtzahl der Rentenempfänger belief sich au[f]

ahresschluß auf 439 (403) Invaliden, 326 (299) Witwen und 54 (440) Waisen. Das durchschnittliche Lebensalter der Inaliden bei Beginn der Pensionierung betrug 48 (47,9) Jahre, is durchschnittliche Dienstalter 15,5 (15,3) Jahre. Der Abhluß der Jahresrechnung für 1916 ergibt eine Gesamteinahme von rd. 3,43 (3,39) Millionen Mark, der eine Gesamtisgabe von rd. 3,42 (3,37) Millionen Mark gegenübersteht, so ıß der Bestand am Jahresschluß sich auf rd. 17 400 (20 300) ℳ ellte. Die durchschnittliche Verzinsung des Kassenvermöens, nach dem Anschaffungswert gerechnet, ergab, wie im orjahr, 4,1 %.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen aatsbahnverwaltung ist dem Präsidenten der Eisenbahnrektion Danzig, Dr.-Ing. Rimrott, der Charakter als irklicher Geheimer Oberbaurat mit dem Range der Räte Klasse und dem Großherzoglich Hessischen Regierungsssessor Dr. Karl Joseph bei der Eisenbahndirektion in rfurt der Charakter als Regierungsrat verliehen.

Österreich.

— **Schneebergbahn.** Die Einnahmen (zumeist Militärperson- und Güterverkehr) ergaben im Jahre 1916 2 095 305 + 752 568) K. = + 56,05 %. Die Ausgaben betrugen bei ıßerordentlicher Steigerung der Materialpreise und Erhung der Personalunkosten nur 1 170 135 (+ 123 306) K. = ,78 %. Die Betriebszahl betrug 42,13 (— 13,3) %. Der berschuß beträgt 925 170 (+ 629 261) K. = 242,11 %.

— **Zwei Wiener Hafenpläne.** Das „Neue Wiener Journal“ hält von bestunterrichteter Seite Mitteilungen über zwei roßzügige Wiener Hafenpläne, die bereits im einzelnen sgearbeitet sind, und die der Stadt Wien eine herrschende ellung im mitteleuropäischen Verkehr und insbesondere im erkehr nach dem Orient sichern. Das erste Projekt besteht rin, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf ihre genen Kosten am rechten Donauufer bei Praterspitz einen eraus großen Umschlagshafen, hauptsächlich für oberdeuthe und oberschlesische Kohle, errichten wird, die insbendere nach dem Orient, der ihr als neues Absatzgebiet an elle der englischen Kohle eröffnet werden soll, weiterbedert wird. Der zweite Plan betrifft einen von der Stadt ien zu erbauenden neuen Donauhafen am linken Donauer. Voraussetzung der beiden Pläne ist, daß der Donauler-Kanal nicht bei Längenzersdorf, sondern unterhalb bei n neuen Hafenanlagen münden soll. Alle technischen und nstigen Voraussetzungen für die Ausführung beider Pläne nd bereits erledigt.

— **Die Bilanz des Lloyd.** In der Verwaltungsratssitzung s Österreichischen Lloyd in Wien vom 31. Mai legte Generaldirektor Hofrat Frankfurter die Bilanz für das Betriebshr 1916 vor. Sie schließt ab mit einem Betriebsüberschuß n 4 126 212 K., wogegen zu decken sind: Anlehenszinsen 148 587 K., Abschreibungen laut Statuten 3 865 930 K., Doerung des Assekuranzfonds und Prämienzahlungen 1 242 436 ronen, endlich Dotierung des Pensionsfonds und Altersverherung der Schiffsmannschaften 892 642 K. Es ergibt sich n Verlust von 3 023 386 K., zu dessen Deckung der Reserveunds und Kapitalsreservefonds von 215 262 K. herangezogen ird, während der noch verbleibende Fehlbetrag von 808 123 K. zusammen mit dem Verlust vom Jahre 1915 von 757 605 K. auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der Asseıranzfonds wird mit 640 088 K. dotiert und erreicht damit e Höhe von 12 691 353 K. Im Jahre 1915 hatte der Lloyd ır einen Betriebsüberschuß von 386 565 K. Diesmal stellt ch der Betriebsüberschuß auf 4 126 212 K. Das Ergebnis t also um 3,3 Millionen Kronen günstiger. Die Ursache egt darin, daß im Jahre 1915 der Verkehr gänzlich gelähmt ar, im Jahre 1916 aber der Lloyd eine Anzahl von Schiffen r den Küstendienst vergeben konnte. Die Bilanz schließt it einem Verlust von 3 Millionen Kronen und im ganzen erden auf die Rechnung des heurigen Jahres als Gesamterlust 4,5 Millionen Kronen vorgetragen. Der Lloyd hat ı Jahre 1916 die staatliche Mindestbeihilfe von 4,7 Millionen ronen bezogen.

— **Die österreichische Montanindustrie im Kriege.** Kürzh fand die Generalversammlung des Zentralvereins der ergwerksbesitzer Österreichs statt. Der vom Vereinssekrer vorgelegte Rechenschaftsbericht hebt hervor, daß im Behtsjahre seitens der Regierung zahlreiche Maßnahmen geoffen wurden, die tief in das Wirtschaftsleben einschneiden nd die Produktionsfähigkeit der Industrie in hohem Grade berühren. Trotz wiederholten dringenden Ersuchens der industriellen Verbände seien zu diesen Gegenständen die Ansichten der beteiligten Kreise meist gar nicht gehört oder es sei auf die vorgebrachten begründeten Einwendungen keine Rücksicht genommen worden. Dem Rechenschaftsbericht ist wie alljährlich, auch eine Übersicht über die Gewinnungsverhältnisse des österreichischen Kohlenbergbaues und seiner Nebenbetriebe beigegeben. Danach zeigt die Steinkohlengewinnung des Jahres 1916 mit einer Förderung von 176 Millionen Meterzentner gegenüber jener des Jahres 1915 mit 160,8 Millionen Meterzentner eine Zunahme um 9,44 % und übersteigt auch die Gewinnung im letzten Friedensjahre (1913), die sich auf 164,6 Millionen Meterzentner belief. Die Erzeugung an Steinkohlenkoks betrug im Jahre 1916 25,8 Millionen Meterzentner, und hat somit jene des Vorjahres (19,1 Millionen Meterzentner) um 35,49 % übertroffen. (Im Jahre 1913 wurden 25,6 Millionen Meterzentner erzeugt.) Die Erzeugung an Steinkohlenbriketts, die sich im Jahre 1916 auf 1,96 Millionen Meterzentner belief, ist dagegen im Vergleich zum Jahre 1915 (2,05 Millionen Meterzentner) um 4,35 % gesunken, steht aber auf gleicher Höhe mit der Erzeugung des Jahres 1913. Die Braunkohlenförderung, die im Jahre 1916 232 Millionen Meterzentner gegen 220,3 Millionen Meterzentner im Jahre 1915 ergab, hat eine Steigerung um 5,32 % erfahren, blieb jedoch gegen die Gewinnung des Jahres 1913 (273,8 Millionen Meterzentner) noch um 15,23 % zurück (im Vorjahre um 19,54 %). Die Erzeugung an Braunkohlenbriketts (2,247 Millionen Meterzentner) hat im Vergleich zum Jahre 1915 (2,523 Millionen Meterzentner) um 10,93 % abgenommen; gegenüber der Erzeugung des Jahres 1913 (2,498 Millionen Meterzentner) beträgt die Abnahme 10,05 %.

Ungarn.

— **Einführung der Erhöhung der Stempelgebühr für Frachturkunden.** Der Abschnitt II des Gesetzartikels VI von 1917 hinsichtlich der Erhöhung der Stempelgebühr für Frachtbriefe, Aufnahmebestätigungen, Ladescheine ist am 1. Mai d. J. in Kraft getreten. Die bezüglichen Bestimmungen haben wir (Nr. 17, S. 141) mitgeteilt. Erwähnt sei, daß bis zum 31. Dezember 1917 für Sendungen von Milch, Kartoffeln und Gemüse die Gebühr von 30 h. (anstatt 1 K. 20 h.) zu entrichten ist.

Niederlande.

— **Der Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit den niederländischen Eisenbahnen** wird wegen allgemeiner Tariferhöhungen auf diesen Bahnen mit Wirkung vom 1. Juli d. J. eingestellt. — Nachdem auch der Verkehr mit der Schweiz für die Dauer des Krieges schon eingestellt, mit Schweden und Norwegen auf wenige Fahrscheine beschränkt worden ist, werden Vereinsfahrscheinhefte also vorläufig nur noch für deutsche Strecken und für Strecken der verbündeten Staaten, vom neutralen Auslande nur noch für dänische Strecken unbeschränkt ausgegeben.

Übrige europäische Länder.

— **Neuordnung der Schweizerischen Bundesbahnen.** Am 2. Juni fand nach einer Meldung der „Züricher Post“ in Bern eine Konferenz zwischen Vertretern des Bundesrats und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen statt, auf der die Frage der Neuordnung der Bundesbahnen besprochen wurde. Über die Notwendigkeit einer solchen wurde schon früher hier berichtet. F. R.

— **Bau einer Untergrundbahn in Madrid.** Wie bereits früher mitgeteilt, plant die Stadt Madrid den Bau einer Untergrundbahn, für die der Arbeitsminister jetzt den Entwurf eines Ingenieurs Otamendi genehmigt hat. Der Plan umfaßt vier zweispurige, elektrisch betriebene Linien, die Madrid und die einverleibten Vororte in nord-südlicher und westöstlicher Richtung durchziehen. Der Bau der ersten Linie soll in drei, der Bau der übrigen Bahnen in acht Jahren vollendet sein. F. R.

— **Speisewagen in England.** Die Einstellung des Speisewagenverkehrs auf den englischen Eisenbahnen, eine Maßnahme, zu der der Krieg die Eisenbahngesellschaften gezwungen hat, gibt der Zeitschrift „Railway News“ Anlaß zu einem Rückblick auf die Einführung des Speisewagenbetriebes auf den englischen Eisenbahnen vor 37 Jahren.

Auf der Großen Nordbahn wurde im Oktober 1879 eine Probefahrt mit geladenen Gästen mit dem ersten Speisewagen unternommen, und Anfang 1880 folgte dann die Eröffnung des Speisewagenbetriebes für die Allgemeinheit. Die Nordbahn besaß bei Einstellung des Speisewagenbetriebes im Jahre 1916 einen Park von 63 Speisewagen, war aber damit, obgleich sie die erste Eisenbahngesellschaft war, die diese Neuerung eingeführt hatte, weit hinter der London und Nordwestbahn und der Midlandbahn zurückgeblieben, deren Speisewagenpark 105 und 84 Wagen umfaßte. Der erste Speisewagen wurde in einen Zug eingestellt, der Leeds um 10 Uhr vormittags verließ und in London um 2 Uhr ankam; der Gegenzug fuhr von London um 5 Uhr ab. Man rechnete damit, daß Geschäftsreisende den Zug an demselben Tag zur Hin- und Rückfahrt benutzen würden, so daß ihnen drei Stunden zur Erledigung ihrer Londoner Geschäfte verblieben. Auf der Reise nach London wurde ein Gabelfrühstück (Lunch), auf der Rückfahrt die Hauptmahlzeit des Tages (Dinner) aufgetragen. An der Probefahrt nahmen 30 Gäste teil, darunter auch der englische Vertreter der Pullman-Gesellschaft, die den Wagen in ihren Werkstätten in Detroit gebaut hatte. Die beiden zusammengehörigen Wagen, die äußerlich wie die Pullman-Wagen aussahen, waren durch eine offene Brücke mit einander verbunden, auf der die Reisenden nur durch seitliche Handleisten gegen Unfälle geschützt waren. Von den zwei Türen des Speisewagens führte die eine in die Küche, die andere durch einen Seitengang in den Speiseraum. Zwischen beiden Räumen befand sich ein Vorratsraum für den Kellner. Die Speisen wurden durch ein Schiebefenster aus der Küche in den Vorratsraum hinübergereicht und von da aufgetragen. Im Speiseraum waren rechts und links je 3 Tische aufgestellt, zwischen denen ein Mittelgang frei blieb. Als Sitze dienten um einen Mittelzapfen drehbare Polsterstühle. Neben dem Speiseraum war ein Waschraum für Damen; ihm gegenüber war in einem Schrank der Ofen untergebracht, der das heiße Wasser zur Heizung des Wagens erzeugte. An diesen Raum schloß sich das Rauchzimmer an; ein Windfang im Gang verhütete das Eindringen von Rauch in die übrigen Räume. Am Ende des Wagens war der Abort für Männer untergebracht. An allen Tischen befanden sich elektrische Klingeln, um die Bedienung herbeizurufen. Der Speisewagen wurde von einem Schaffner begleitet, der die besondere Gebühr für die Benutzung des Wagens erhob. Außerdem war neben dem Koch noch ein Oberkellner und ein Junge zur Bedienung der Gäste tätig. Der ganze Wagen war nahezu 16 m lang; er hatte etwa 60 000 ℳ gekostet.

— **Kanaltunnel Dover-Calais.** Nach einer Mitteilung der Agence Havas ist dem „Matin" aus London berichtet worden, daß in der Hauptversammlung der englischen Kanaltunnel-Gesellschaft der Vorsitzende, Baron Erlanger, erklärt habe, er glaube fest, die britische Regierung werde einen grundlegenden Beschluß über die Ausführung des Tunnelplanes fassen, damit keine Zeit für den Beginn der Arbeit verloren werde. Baron Erlanger fügte noch hinzu: „Wir nahen dem Ende unserer Anstrengungen, die in kurzer Zeit von Erfolg gekrönt sein werden."

Allgemeines

— **Der französische und der russische Hofzug.** Einer Plauderei in der „Railway Age Gazette" vom vorigen Jahre entnehmen wir folgendes:

Zu den Betriebsmitteln, die während des Krieges besonders abgenutzt werden, gehören auch die Hofzüge der europäischen Herrscher, denn diese Züge sind noch nie während ihres Bestehens so viel benutzt worden wie während des Krieges. Besonders dringend bedarf der Zug des Präsidenten der französischen Republik einer Erneuerung. Sollte der Krieg noch lange dauern, so wird dieser Zug noch während des Krieges ersetzt werden müssen, selbstverständlich durch einen, in den Vereinigten Staaten neu zu erbauenden Zug.

Kurz vor Ausbruch des Krieges hatte der Präsident einen neuen Zug bei einer französischen Werkstatt in Auftrag gegeben; der Auftrag kam jedoch des Krieges wegen nicht zur Ausführung.

Der vorhandene Zug des Präsidenten von Frankreich ist vielleicht nicht der bequemste, nicht der am vollkommensten eingerichtete Hofzug, aber er ist sicher der interessanteste, denn er hat die meisten Herrscher Europas befördert. So hat der Zug bei einer großen Reihe politischer Ereignisse eine bedeutsame Rolle gespielt. Der Zug wurde in aller Eile gebaut, als der Herrscher aller Reußen im Herbst 1896 seinen Besuch in Frankreich ankündigte. Dieser Besuch begründete bekanntlich das Freundschaftsverhältnis zwischen Rußland und Frankreich. Dies war vielleicht das wichtigste Ereignis in der neueren europäischen Geschichte.

Die vier Wagen des Zuges wurden im Auftrage des Präsidenten Faure in 13 Tagen erbaut und zwar ohne die gesetzliche Ermächtigung, die für derartige Geldausgaben in Frankreich vorgeschrieben ist. Die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften wurde später nachgeholt. Bei der Herstellung des Zuges hatte man eine Badeeinrichtung nicht für nötig erachtet. Als der Zug 10 Tage in Benutzung war, äußerte der Zar plötzlich den Wunsch, zu baden. Da war zunächst guter Rat teuer. In aller Eile wurde eine silberne Badewanne herbeigeschafft, aber die Türen und Fenster des Wagens waren zu klein, um sie hereinzubringen. Da mußte denn ein Loch in die Decke des Wagens geschnitten und die Badewanne von oben hereingebracht werden. Diese Badewanne und die geflickte Stelle im Wagendach sind noch heute zu sehen. Die Heimatstation des Zuges ist Villeneuve St. Georges bei Paris.

Im Oktober 1915 brachte der Zug den König von England zu einer Heerschau über 50.000 Soldaten, die an der Schlacht in der Champagne teilgenommen hatten. Obwohl die Truppenschau nur 20 km hinter der Front abgehalten wurde, blieb sie doch von den deutschen Granaten unbehelligt; wahrscheinlich war den Deutschen die Stelle der Truppenschau nicht bekannt geworden.

Im August 1916 wurde der Zug vom König von Belgien zu einer Reise nach Paris und zur Rückreise nach der Front benutzt.

Der Zug unterscheidet sich von anderen modernen Hofzügen dadurch, daß er nicht armiert ist. Er wurde zu einer Zeit gebaut, als man dergleichen Schutzmaßnahmen bei einem Hofzug nicht für notwendig hielt. Jeder Wagen wiegt 40 t, der Wagenkasten ist aus Holz gebaut; das Innere ist in roter und gelber Seide gepolstert. Es ist nach der heutigen Geschmacksrichtung überladen und plump, so daß der Zug als durchaus veraltet bezeichnet werden muß.

Den längsten Hofzug besitzt der russische Kaiser. Er besteht aus 12 Wagen und muß häufig in zwei Teilen gefahren werden. Die Wagenkasten sind von allen Seiten kräftig geschützt. Dies geschah aber nicht mit Rücksicht auf den Krieg, von dem bei der Erbauung des Zuges noch nicht die Rede war, sondern wegen der in Rußland sehr häufigen Bombenanschläge. Der Zug enthält alle Einrichtungen, die der Zar in seinen großen Palästen zu finden gewohnt ist: ein echtes russisches Bad, eine echte russische Küche, ein Rauchzimmer sowie eine Kapelle. Trotz der Tätigkeit der Flieger ist, soviel bekannt, keiner der europäischen Hofzüge bisher durch einen Angriff ernstlich beschädigt worden.

Bücherschau

— **Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie.** Herausgegeben von C. Matschoß. Siebenter Band, 1917 (Verlag von Julius Springer, Berlin). Mit 70 Textfiguren und 2 Bildnissen. Preis 6 ℳ, gebunden 8 ℳ.

Von dem unter dem vorgenannten Titel herausgegebenen Jahrbuch des Vereins deutscher Ingenieure ist trotz des Krieges auch der für das Jahr 1916 bestimmte Band nunmehr erschienen. Allerdings erreicht auch dieser Band, ebenso wie seine Vorgänger, nicht den Umfang der Friedensbände, trotzdem bietet auch er in zehn längeren und kürzeren Aufsätzen viel Beachtenswertes. — Über das Unternehmen selbst braucht wohl kein Wort der Empfehlung mehr gesagt zu werden. Es ist dem Verein deutscher Ingenieure als ein großes Verdienst anzurechnen, daß er durch die Herausgabe seiner Jahrbücher die Anteilnahme an der Geschichte der Technik in weitere Kreise trägt, als es durch Veröffentlichung geschichtlicher Aufsätze in der doch nur einem bestimmten Leserkreis zugänglichen Fachzeitschrift geschehen könnte. Auch die Art wie die geschichtliche Seite der Technik behandelt wird, verdient nur Anerkennung, denn nicht große Einzelwerke, sondern nur kurze Aufsätze über Einzelgebiete können allein den vielbeschäftigten Ingenieur reizen, sich mit geschichtlichen Studien abzugeben. Findet er dann erst einmal Gefallen daran, den Werdegang seines Sondergebietes in früheren Zeiten zu verfolgen, dann wird ihm das tiefere Eindringen durch die Literaturnachweise, die jedem Aufsatze beigegeben sind, erleichtert. Unter den Aufsätzen, die in dem neuen Band der „Beiträge" besonders den Leserkreis dieser Zeitung also den Eisenbahnfachmann, fesseln werden, seien zunächst die Arbeiten von Professor Dr. Keller in Karlsruhe über den Vorkämpfer der Gebirgsbahnen, Nikolaus Riggenbach, und über die Spurweite der Eisenbahnen und den Kampf um die Spurweite erwähnt. Namentlich der letztgenannte Aufsatz dürfte von vielen Eisenbahnern gern gelesen werden, zumal er auch einige in bezug auf die heutige Zeit besonders fesselnde Schlaglichter auf das England des 19. Jahrhunderts wirft. Neben dem Eisenbahnfachmann, dem übrigens auch

ie Arbeit über die geschichtliche Entwicklung der Dampfkesselaufsicht in Preußen zum Nachlesen empfohlen sei, kommt besonders noch der Elektrotechniker auf seine Kosten, der in dem Jahrbuch eine von Professor Dr. A. Thomälen verfaßte Darstellung der Entwicklung der Dynamomaschine in den Jahren 1866 bis 1878, also zu Siemens' Zeiten, und aus der Feder des Herausgebers C. Matschoß die Schilderung des Aufblühens der Berliner Elektrizitätswerke bis zur Übernahme durch die Stadt Berlin findet. Daneben sind noch außer dem Lebensbilde von Daniel Peers, einem Vorkämpfer der Solinger Meßmachertechnik, als größere Arbeiten die Beiträge zur außereuropäischen und vorgeschichtlichen Technik und ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der technischen Mechanik zu nennen. Eine kurze Bemerkung über Eisenbrücken in Ungarn, die eine Lücke in dem ausführlich gehaltenen Werke von Mehrtens über Geschichte der Eisenbrücken ausfüllen soll, und ein anregend geschriebener Aufsatz über Keltern einst und jetzt, machen den übrigen Inhalt des Buches aus, auf den näher einzugehen leider der für eine Besprechung verfügbare Raum verbietet. Möge jeder, dem der Werdegang der Technik nicht gleichgültig ist, das Buch selbst zur Hand nehmen; er wird viel Anregungen empfangen, manchem bekannten Namen begegnen, aber auch mancherlei Neues erfahren. —l.

— **Donau-Jahrbuch für das Jahr 1917.** Herausgegeben von Julius Seress, Wien. Selbstverlag. Oktavformat. 17 Bogen. 5 ℳ. Eine zusammenfassende Veröffentlichung des ganzen die Donaufrage umfassenden Stoffs enthält das soeben erschienene Jahrbuch, das mit Unterstützung einer Schar von Fachleuten der volkswirtschaftliche Schriftsteller Julius Seress in Wien herausgibt. Aus dem reichen Inhalte seien hervorgehoben: Chronik der Donau- und Wasserstraßenbewegung von 1915 bis 1917. — Die zwischenstaatlichen Verhältnisse der Donau. (Eine vollständige Sammlung der auf die Donau bezüglichen zwischenstaatlichen Verträge von 1815 bis 1909.) Die privatrechtlichen Verhältnisse der Donau in Deutschland, Österreich und Ungarn. Topographie und Hydrographie der Donau. Die Donau als Schiffahrtsweg. Allgemeine Daten des Donauverkehrs. Die Umschlagstationen der Donau. Winterhäfen. Die Donaustädte. Die Schiffahrtsgesellschaften. Tarife. Schiffswerften. Die Donau als Reiseweg. Schiffahrtsvereine im Donaugebiete. Höchstleistungen auf der Donau.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 76 an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse; Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit den niederländischen Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 17. Juni 1917).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutscher Kohlenverkehr.
Die besonderen Tarifhefte 1—4 vom 1. März 1908 nebst Nachträgen treten am 1. Juli 1917 außer Kraft. Die Ausnahmetarife werden vom gleichen Tage ab als Ausnahmetarif 6 in die Hefte 1—8 für den Westdeutsch-südwestdeutschen Güterverkehr übernommen. Durch diese Änderungen treten Frachterhöhungen nicht ein.
Essen, den 18. Juni 1917. (848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betrifft: Den Binnentarif der Albtalbahn und die direkten Güterverkehre der Albtalbahn, Bruchsal - Hilsbach-Menzinger Eisenbahn, Bühlertalbahn, Wiesloch - Meckesheim - Waldangellocher Eisenbahn und Neckarbischofsheim-Hüffenhardter Eisenbahn.
Mit Wirkung vom 1. September d. J. treten im Binnenverkehr der Albtalbahn Entfernungserhöhungen für den Güterverkehr ein; ferner wird der Ausnahmetarif 4 für rohe Steine des Spezialtarifs III und für gebrannten Kalk sowie der Ausnahmetarif 5 für Mauer- und Dachsteine (Ziegel), wie in Spezialtarif III, Ziff. 8, genannt, in bestimmten Stationsverbindungen um je 2 Pf. für 100 kg erhöht. Der Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II, Ziff. 1 und 3 sowie für Holz des Spezialtarifs III in bestimmten Stationsverbindungen kommt in Fortfall.
In den direkten Güterverkehren werden mit dem gleichen Tage die Frachtzuschläge der Albtalbahn — vergleiche Nachtrag 11 zum Gemeinsamen Heft Nr. 200 vom 1. März 1915, Seite 5 — für Eil- und Frachtstückgut und für Wagenladungen erhöht und im Wagenladungsverkehr der Stationen Ettlingen Holzhof, Busenbach und Etzenrot beim Übergang Ettlingen ein fester Frachtzuschlag von 2 Pf. pro 100 kg neu eingeführt. Der feste Frachtzuschlag von 2 Pf. für Wagenladungen wird auch in den direkten Güterverkehren der Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Eisenbahn, der Bühlertalbahn, der Wiesloch-Meckesheim-Waldangellocher Eisenbahn und der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt neu eingeführt.
Nähere Auskunft erteilt die Direktion der Badischen Lokal-Eisenbahnen-A.-G. in Karlsruhe.
Karlsruhe, den 18. Juni 1917. (851)
Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G.
Zugleich namens der beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Mitteldeutsch - südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 sind im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter A 5 nachzutragen: „Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige".
Ferner treten am 1. Juli 1917 folgende Änderungen in Kraft:
1. Die Stationen Ausleben, Hötensleben, Ottleben und Schöningen O. Schön. E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, sowie die Station Rothenfelde-Wolfsburg des Direktionsbezirks Hannover werden in die Kilometertafeln II b aufgenommen.
2. Die Entfernungen der württembergischen Station Göppingen — in der Kilometertafel I und II b — sind zu streichen und künftig durch Anstoß von 95 km an die Entfernungen für Crailsheim zu bilden.
Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 15 (Jutegarn usw.) von Plagwitz-Lindenau, Pr. Stb., nach Göppingen wird auf 271 Pf. für 100 kg ermäßigt.
Außerdem erhält der Stationsname Göppingen den Zusatz Bes. Zu.
Soweit Entfernungserhöhungen oder durch den Zusatz Bes. Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 31. August d. J. in Kraft.
3. Die Obst-Ausnahmetarife 23 und 23 a werden bis 30. Juni 1918 verlängert. Aus dem A.-T. 23 scheiden aber die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn aus, während die badische Station Karlsruhe West in ihn neu eintritt.
4. Die pfälzischen Stationen Altenglan, Bellheim, Kaiserslautern Nord, Kusel, Landstuhl, Mußbach, Rohrbach b. St. Ingbert, Schifferstadt und Speyer Hbf. werden als Versandstationen in die neuen Eisenausnahmetarife 9 und 9 s (für Tarifheft 2) aufgenommen.
5. Die Namen einiger Stationen der Reichseisenbahnen in Els. - Lothr. sind verdeutscht worden.
Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 19. Juni 1917. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privat-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab beträgt die Hafenbahnfracht in den Duisburg-Ruhrorter Häfen allgemein 3 ℳ für jeden Wagen.
Essen, 19. Juni 1917. (849)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. April 1912.
Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.
Die Gültigkeitsdauer der nachstehend bezeichneten Ausnahmetarife für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert:
im ostdeutsch-österr. Verkehr
Tarifheft 1, Ausnahmetarif 13 A b (Nachtrag VI, Seite 7), Tarifheft 2, Ausnahmetarif 13 A c (Nachtrag VI, Seite 9);
im westdeutsch-österr. Verkehr
Tarifheft 1, Ausnahmetarif 13 b (Nachtrag 5, Seite 11), Tarifheft 2, Ausnahmetarif 13 C b (Nachtrag 5, Seite 11).
Breslau, den 20. Juni 1917. (847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Bereiche der Reichseisenbahnen sind nachstehende Änderungen von Stationsnamen eingetreten:

Die Station mit dem bisherigen Namen	heißt fernerhin
Burthecourt	Bürthenhofen
Deutschoth Bouvenberg	Deutschoth Bubenberg
Diedenhofen-Beauregard	Diedenhofen-Burggarten
Metz Devant-les-Ponts	Metz-Vorbrücken
Unterbarville	Unterbarweiler

München, den 18. Juni 1917. (838)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1917 treten folgende Änderungen ein:

1. Die Ausnahmetarife 23a für Frühzwetschen und 23 für frisches Obst werden bis auf Widerruf — A. T. 23 für die Dauer des Krieges —, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.
2. Die Station Karlsruhe West wird in den Ausnahmetarif 23 für frisches Obst aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 18. Juni 1917. (840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Güterverkehr.

Vom 1. Juli 1917 an werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Chemnitz-Borna Ladestelle erweitert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 20. Juni 1917. (846)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

I. Hefte 1—4. Der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf für die Dauer des Krieges, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.

II. Heft 1. a) Der Gültigkeitsvermerk des Ausnahmetarifs 23a für Frühzwetschen erhält folgende Fassung: Gültig vom 1. Juni bis 31. August jeden Jahres auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1918. b) Die Station Karlsruhe West wird am 1. Juli 1917 in den Ausnahmetarif 23 für frisches Obst aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. Juni 1917. (845)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

An Stelle des auf den 30. Juni l. J. gekündigten A.-T. Nr. 13 für Kalziumkarbid der Tarifhefte 2, 3, 4, 5, 7 und 8 tritt am 1. Juli l. J. ein neuer A.-T. Nr. 13 mit höheren Frachtsätzen in Kraft, der in unserm Tarifanzeiger veröffentlicht wird. Die beteiligten Verwaltungen erteilen nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 15. Juni 1917. (844)
Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Das Warenverzeichnis des Holzausnahmetarifs vom 15. September 1916 wird unter Ziffer 2 durch Aufnahme von „Schwellen, Schwartenbretter und Schwartenpfähle, sämtlich bis zu 6 m Länge“, mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 ergänzt. Gleichzeitig werden die Stationen Koschmin, Riesa Elbufer und Riesa Hafen als Empfangsstationen einbezogen. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung, auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 20. Juni 1917. (843)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Wirkung vom 1. September 1917 werden die Frachtsätze des A. T. 13 B (Steine des Deutschen Sp. T. III) für den Verkehr ab Asch, Ebelsbach-Eltmann, Furth i. W., Kothmaißling, Pappenheim und Solnhofen, Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen (r. d. Rh.) nach Deggendorf und Passau Donaulände transit erhöht. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

Vom gleichen Zeitpunkte ab treten die Frachtsätze des A. T. 13B für Schopp, Station der Bayer. Staatseisenbahnen (pfälz. Netz) und für Worms, Station der Preuß.-Hessischen Staatseisenbahnen, außer Kraft.

München, den 19. Juni 1917. (842)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Bayerischer Verkehr.

Ab 25. Juni 1917 wird die bayerische Station Nürnberg-Mögeldorf in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. einbezogen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 18. Juni 1917. (841)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif, Heft III, vom 4. März 1912. Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen nach Fiume und Podsused bei Leitung über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918, wird für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen von sämtlichen Versandstationen und Gruben nach Fiume und Podsused bei Eintritt eines Verkehrshindernisses auf dem fahrberechtigten Wege über Wien Südbahn-St. Peter bzw. Wien Südbahn-Graz-Steinbrück der Hilfsweg über Grammat-Neusiedl-St. Peter bzw. Grammat-Neusiedl-Graz-Steinbrück festgesetzt.

Für die Beförderung auf dem Hilfsweg Grammat-Neusiedl wird nebst den über den behinderten Weg geltenden tarifmäßigen oder im Verlautbarungswege eingeführten Frachtsätzen eine Umwegsfracht von 50 Heller für 1000 Kilo berechnet, in welcher die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten sind. — Die Umwegsfracht wird von der Empfangsbahn berechnet.

Im Falle der Beförderung über den Hilfsweg wird die Lieferfrist und die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung über den Hilfsweg ermittelt.

Kattowitz, den 16. Juni 1917. (837)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Hefte 1—7.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 14. 4. 17, betreffend die Neuregelung der Eisenausnahmetarife werden nachstehend die für die einzelnen Tarifhefte eintretenden Änderungen zusammenfassend mitgeteilt. Anstelle der aufgehobenen Ausnahmetarife werden einstweilen neue Ausnahmetarife nicht eingeführt.

Heft 1 (Reichsbahn).

Es werden aufgehoben:

Zum 1. 7. 17 der Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen).

Zum 1. 8. 17 der Ausnahmetarif 5 (Steine des Sp.-T. III), der Ausnahmetarif 8b (Eisen usw. des Sp.-T. III) und der Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl der Sp.-T. I und II).

Heft 2 (Preußen/Hessen).

Zum 1. 7. 17 werden die Ausnahmetarife 8 (Eisen usw. Sp.-T. III zur Ausfuhr nach Frankreich), 8a (Gießereiroheisen), 9, 9s, S 5, S 5s und S 5' (Eisen und Stahl der Sp.-T. I, II und III) aufgehoben.

Heft 3 (Bayern, pfälzisches Netz).

Zum 1. 7. 17 wird der Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen) aufgehoben.

Heft 4 (Sächsische Staatsbahn).

Zum 1. 7. 17 werden die Ausnahmetarife 8a (Gießereiroheisen) und 9s (Schiffsbaueisen) aufgehoben.

Heft 5 (Bayern rechtsrheinisches Netz).

Zum 1. 7. 17 wird der Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen) aufgehoben.

Heft 6 (Baden).

Es werden aufgehoben:

Zum 1. 7. 17 Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen).

Zum 1. 8. 17 Ausnahmetarif 9 und 9 (Eisen und Stahl).

Heft 7 (Württemberg).

Es werden aufgehoben:

Zum 1. 7. 17 Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen).

Zum 1. 8. 17 Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl).

Straßburg, den 11. Juni 1917. (839)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Verdingungen.

Die Lieferung der bis zum 1. April 1918 erforderlichen etwa **4000 t Braunkohlenbriketts** bester Sorte oder ähnlicher, für Haushaltungszwecke geeigneten Brennstoffe soll im ganzen oder geteilt vergeben werden.

Schriftliche Angebote, tunlichst unter Beifügung von Proben, sind verschlossen mit entsprechender Aufschrift versehen bis

zum 30. Juni d. J.

an unser Materialienbureau, hier, Karlstraße 16, einzusenden.

Mit der Lieferung müßte möglichst sofort begonnen werden.

Oldenburg, den 13. Juni 1917. (836)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 49. 27. Juni 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Arbeitseinteilung für die Werkmeistereien von Lokomotivwerkstätten.

Von **E. Weddigen**, Regierungs- und Baurat a. D.

dem Aufsatz des Herrn Regierungsbaumeisters Lorenz die Leitung von Lokomotivwerkstätten im Heft vom April dieser Zeitung werden mit Recht Zustände als ltbar geschildert, in denen die zu- und abfließenden iten der Werkmeistereien der Lokomotivwerkstätten sich t ihre Wege suchen müssen ohne Mitwirkung des Amtstandes, der imstande wäre, die richtige Verteilung der it zu regeln und Überbürdung oder Arbeitsmangel zu tigen. Wohl kein Vorstand würde einen solchen Zul in seiner Werkstatt dulden. Er würde sonst wohl die e, aber nicht der Leiter des Amtes sein. Nun mag es hiedene Mittel geben, dies zu vermeiden. Das folgende von mir bei dem Lokomotivwerkstättenamt Breslau 1b wandt worden und hat dessen Leistungsfähigkeit zahleng sehr beträchtlich vermehrt *).

es Mittel beruht auf dem Erlaß des Ministers v. Budde, laube vom Jahre 1905, nach welchem die Amtsvorstände wiesen wurden, möglichst jede Woche ihre Betriebsnieure und Werkmeister zu einer Besprechung über die der Werkstattsarbeiten u. a. zu versammeln. Um diese rechungen fruchtbar zu gestalten, mußte eine feste, Teilnehmern zugängliche Grundlage, die über jede ein Lokomotive Auskunft gab, und die außerdem Gelegenbot, jede Einzelheit der Arbeit nötigenfalls zu besprevorhanden sein. Diese Grundlage gibt der im Folgenden riebene Lokomotivverteilungszettel.

e aus dessen umstehender Abbildung ersichtsind die Lokomotivstände der Werkstatt für Zusammengrundrißartig in Kästchen untereinander in derselben enfolge wie in Wirklichkeit angeordnet. In den Käststehen die Nummern der bezüglichen Lokomotiven. Neihnen sind Kästchen für Maschinenamt, Arbeit, für Eins- und Ausgangsdatum angeordnet.

e beiden mittleren Reihen des Zettels werden von Kästchen gebildet, in welche die von den Maschinenämtern angemeldeten und zur Aufnahme vom Werkstättenamt angenommenen Lokomotivnummern verzeichnet werden. Auch können Bemerkungen über Gründe der Arbeitsverzögerung u. a. aufgenommen werden.

Das Gerippe dieser Kästchen mit ihren Überschriften wird durch Umdruck in ungefähr soviel Stücken hergestellt, als im halben Jahre gebraucht werden. An jedem Wochenschluß erhält außer dem Amtsvorstand und dem Betriebsingenieur jeder Werkmeister und jeder Werkführer einen dieser Zettel, deren Inhalt in den oben erwähnten, am Wochenschluß stattfindenden Besprechungen jede Woche neu festgestellt und durch Hektograph rasch vervielfältigt wird. Der Inhalt entsteht nun wie folgt:

In den beiden mittleren Kästchen für angemeldete Lokomotiven erscheinen die von der Werkstatt zu behandelnden Lokomotiven zuerst, und zwar werden sie von dem Betriebsingenieur neben die Lokomotive geschrieben, deren Fertigstellungstag mit dem Tag der Ankunft der angemeldeten Lokomotive ungefähr übereinstimmt. Dem Maschinenamt wird dieser Tag bei der Annahme der Anmeldung mitgeteilt, damit kein unnötiges Kaltstehen im Betriebsschuppen entsteht. Der betreffende Werkmeister der Werkstatt für Zusammenbau erhält durch Fernspruch Nachricht von der Eintragung, die er auf seinem Zettel ebenfalls einträgt. Beim Eintreffen der Lokomotive weiß er sofort, wohin sie gehört, streicht ihre Nummer im mittleren Kästchen und schreibt sie auf ihren Stand in der 3. oder 12. Längsreihe der Kästchen, nachdem er die Nummer der dort fertiggestellten Lokomotive gestrichen hat. An Hand der die Lokomotive begleitenden Wiederherstellungsmeldung der Betriebswerkstatt kann er auch die 2., 4., 6. oder die 13., 11. und 9. Reihe der Nebenkästchen ausfüllen. Da nun den Erfahrungen der Werkstatt entsprechend angeordnet ist, daß für jede zur inneren Untersuchung eingehende Lokomotive zur Wiederherstellung 60 Arbeitstage, für jede zur äußeren 42 Tage vorläufig festgesetzt werden, und für allgemeine Ausbesserung 28 Arbeitstage einzuschreiben sind, so kann er auch das 5. Kästchen ausfüllen.

*) Die technischen Einrichtungen dieses Amtes sind von beschrieben in der „Verkehrstechnischen Woche", Jahrg. 1914, Nr. 26.

Werkstättenamt Breslau 1 b

Lokomotivverteilungszettel vom 21. November 1916.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Gleisnummer	Arbeit	Lokomotiv-Nummer	Eingang	Ausgang	Masch.-Amt	Angemeldete Lokomotiven u. Bemerkungen		Masch.-Amt	Ausgang	Eingang	Lokomotiv-Nummer	Arbeit	Gleisnummer
1	J	648	24. 9.	30. 11.	Br 1								
2	R	1915	22. 10.	28. 11.	Ns.	7914; 25. 11.							
⋮													
25	R	2105	7. 11.	7. 12.	Lig								
Lokomotiven auf dem Hofe mit Kessel							ohne Kessel						
a	R	7925	15. 11.	21. 11.	Lig	zur Probefahrt	Kesselschmiede	Sn	30. 12.	20. 9.	4156	J	
b													
⋮													
m	R	8132	21. 10.	23. 11.	Br. 2	zur Probefahrt							

Mit dem Bestand der vergangenen Woche, der ursprünglich ebenso eingetragen wurde, und dem Zugang der laufenden Woche auf ihrem Zettel kommen die Werkmeister der Werkstatt für Zusammenbau zur Besprechung. Bei jeder Lokomotive haben sie ihre Wünsche in der Besprechung zum Ausdruck zu bringen. Die Lokomotiven werden vom Vorstand der Reihe nach vorgelesen. Die Wünsche der Werkmeister drehen sich vor allem um den Kernpunkt der Sache, um die knappe Bestimmung des Ausgangstages der Lokomotive. Er bildet auch den Kernpunkt der Einrichtung des Lokomotivverteilungszettels.

Es ist nämlich, den Erfahrungen der Werkstatt für Zusammenbau entsprechend, für jede Lokomotivgattung besonders festgelegt und allen Werkmeistern und Werkführern, soweit sie es angeht, bekannt, wieviel Tage v o r d e m A u s g a n g s t a g die Hauptteile der Lokomotive für den Zusammenbau bereit liegen müssen, je nachdem die Lokomotive innere oder äußere Untersuchung oder allgemeine Ausbesserung bekommt.

Es müssen, z. B., wenn die Lokomotive an den oben genannten Zeiten fertig sein sollen, bei gutgeschultem Personal und leistungsfähigen Maschinen, in Friedenszeiten für den Zusammenbau bereit liegen:

1. bei Ausbesserung

	von Heißdampf-Lok.		von Naßdampf-Lok.	
die Lager	14 Tage	vor dem Ausgangstag	10 Tage	vor dem Ausgangstag
„ Achsen	14 „		10 „	
„ Siederöhren	10 „		8 „	
„ Stangen	5 „		4 „	
„ Kolben	7 „		6 „	
„ Armaturen	6 „		4 „	
„ Kupferrohre	4 „		3 „	
„ Gewerke	3 „		2 „	
usw.				

2. bei äußerer Untersuchung

	von Heißdampf-Lok.		von Naßdampf-Lok.	
die Lager	18 Tage	vor dem Ausgangstag	14 Tage	Ausgangstag
„ Achsen	18 „		14 „	
„ Siederöhren	14 „		12 „	
„ Stangen	6 „		5 „	
„ Kolben	8 „		7 „	
„ Armaturen	8 „		6 „	
„ Kupferrohre	10 „		3 „	
„ Gewerke	3 „		2 „	
usw.				

3. bei innerer Untersuchung

	von Heißdampf-Lok.		von Naßdampf-Lok.	
die Lager	21 Tage	vor dem Ausgangstag	18 Tage	Ausgangstag
„ Achsen	21 „		18 „	
„ Siederöhren	17 „		14 „	
„ Stangen	6 „		5 „	
„ Kolben	8 „		7 „	
„ Armaturen	8 „		6 „	
„ Kupferrohre	10 „		8 „	
„ Gewerke	3 „		2 „	
usw.				

Wegen der Verschiedenheit der Ausbesserungen sind nü[tz]lich für den Einzelfall Änderungen, wenn sie nötig sin[d], z[u] vereinbaren. So werden für S 10-Lokomotiven gewöh[nl]ic[h] 20 % mehr, für G 3-Lokomotiven 15 % weniger Tag[e] [ge]rechnet.

Der Ausgangstag der Lokomotive ist so der Zeitpunkt, [a]u[f] den sich jede Lieferung der Werkstätten bezieht, und [je]de[r] Werkmeister hat einen sicheren Anhalt für seine Berechn[un]gen. So rechnet der Werkmeister der Dreherei den Fe[rtig]stellungstag, z. B. für die Erneuerung einer Flügelstange [au]f den 6. Tag vor dem Ausgangstag aus, die Arbeit in sei[ner] Werkstatt beansprucht 8 Tage, folglich muß die Schmiede di[e] Stange an dem 14. Tage vor dem Ausgangstag in die Dreh[e]re[i] abliefern. Das Schmieden der Stange beansprucht 3 Tag[e], so daß sich der Werkmeister der Schmiede genau den [..]

…ehnen kann, wann er den vierkantigen Stahlblock in Ar… eben muß.
…ald nun der Amtsvorstand bei der Besprechung die Lo…ivnummer vorliest und fragt: „Können sämtliche Liefe…fristen für die Teile eingehalten werden“, meldet sich … der Werkmeister der Schmiede und sagt, das Magazin … den Stahlblock für die Flügelstange erst 2 Tage später …a. Eine ärgerliche Sache! — Nun wird beraten, ob die …zeugmaschinen der Dreherei frei gehalten werden …n, damit ein Tag gespart wird, oder ob beim Zusammen…icht die Stange einer anderen Lokomotive benutzt wer…n ann. Geht das nicht, so muß eben der Ausgangstag im …hen des Zettels um 2 Tage verschoben werden, und …mit verschieben sich sämtliche Fristen …die Lokomotive selbsttätig.
… Vorteil der letzteren Wirkung liegt auf der Hand. Kein …tsstück braucht früher fertig zu werden, als es gebraucht … da es sonst nicht nur unnötige Zinsen frißt, sondern auch …rtigstellung nötiger Teile verzögert.
B… einer anderen Lokomotive ist der Kessel durch Anord… des Amtsvorstandes zur Kesselschmiede geschafft. Nach …e des Werkmeisters der Kesselschmiede ist kein pas… Ersatzkessel bereit, die Wiederherstellung des Kessels … 5 Wochen. Dann wird die Lokomotive auf den Hof ge… ihre Nummer in der Spalte der Gleise der Werkstatt für …menbau gestrichen und in der unter diesen Spalten be…hen Zusammenstellung der Lokomotiven auf dem Hofe …führt. Der Ausgangstag wird um 5 Wochen verschoben …chrieben, und hiermit verschieben sich ebenso, wie im … Beispiel, für sämtliche Werkstätten die Lieferungs…, die anderweit ausgenutzt werden können. Da das …en in der Gleisspalte für die Zusammenbau-Werkstatt …rei ist, kann inzwischen eine andere Lokomotive dort …ommen werden, deren Wiederherstellungsdauer 5 …n beträgt.
B… einer dritten Lokomotive hat das Maschinenamt mit…, daß sie dringend vorzeitig benötigt werde, und ge… die Wiederherstellung äußerst zu beschleunigen. Die …meister schildern darauf auf Befragen den augenblick… Zustand der einzelnen in Bearbeitung befindlichen … Der eine kann zur Beschleunigung mehr Leute an…, der andere 1 Tag früher liefern, wenn die betref… Gruppe Überstunden macht, für einen dritten Teil, der … beschleunigt werden kann, kann ein Ersatzteil einer …en Maschine eingesetzt werden. Schließlich kommt eine …e Zeitgewinn heraus, der als neuer Ausgangstag in das … Kästchen des Zettels geschrieben wird und der dem …inenamt mitgeteilt werden kann.
N…h Art dieser Beispiele werden sämtliche Lokomotiven …ochen, für die Änderungen des alten Zettels nötig sind. … Zettel, mit den vom Amtsvorstand persönlich einge…benen Änderungen, wandert zur Vervielfältigung zum …graphen, und in einer Stunde können nicht nur sämt… Werkmeister und Werkführer des Amtes, sondern auch …Verkführer der an der Arbeit beteiligten anderen Ämter … Anordnungen für die neue Woche treffen. Sie können … Arbeitern angeben, welche Arbeiten jetzt vorgezogen, …leunigt oder zurückgestellt werden sollen.
D… Zettel gehen schließlich auch sofort an die beteiligten …inenämter, die über ihre Lokomotiven hierdurch ge…te Auskunft erhalten.
E… ist selbstverständlich, daß der Amtsvorstand während …aufenden Woche bei jedem Eingang und Ausgang von Lokomotiven auf seinem Zettel die Nummern aufsucht, die Ausgänge ausstreicht und die Eingänge einschreibt, damit er selbst täglich genau auf dem Laufenden bleibt und Verzögerungen nachgehen kann.

Der Einblick, den ein derartiges persönliches Eingreifen in die Arbeitsverteilung der Werkmeistereien dem Amtsvorstande gewährt, läßt ihn bald Vorzüge und Mängel derselben genau erkennen. Hier könnte der Ersatz einer alten, langsam arbeitenden Maschine durch eine neuzeitliche, dort die Verbesserung der Beförderung der Werkstücke den Ausgangstag auf den Zetteln günstig beeinflussen. Auch zeigt sich an der Innehaltung der Ausgangstage, ob die Arbeitergruppen der Zusammenbau-Werkstatt zu stark oder zu schwach besetzt sind, ob die Vorschlosser ihrer Aufgabe gewachsen sind u. a. Bald sieht der Vorstand auch an dem Freistehen von Kästchen auf den Zetteln zu bestimmten Jahreszeiten, ob die Besetzung der Werkstatt mit Lokomotiven die richtige ist, ob nicht der Arbeitsmangel, z. B. während der Rübenversandzeit, durch Besetzung mit mehr Personenzugmaschinen zu heben wäre. Dies konnte vorher durch Hinzögern mit der Arbeit leichter vertuscht werden. Erst durch derartig eingehende Beteiligung an der Arbeitseinteilung der Werkmeistereien ist er dann imstande, innerlich begründete Vorschläge für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit seines Amtes zu machen.

Die Ausgangstage, die auf dem Lokomotivverteilungszettel für jede Woche wieder festgestellt werden, geben nicht nur dem Vorstand, dem Ingenieur und den Werkmeistern, unter deren Mitwirkung sie entstanden sind, sondern auch den Werkführern einen festen Halt, wenn sie auf Lieferung von Werkstücken in anderen Werkstätten drängen müssen oder auch dann, wenn unnötiges Drängen zurückgewiesen werden muß. So bildet der Zettel, den jeder Werkführer in der Tasche hat, die Unterlage für alle derartigen Unterhaltungen.

Diese Sicherheit teilt sich auch den Arbeitern mit, die von den Werkführern einen Einblick erhalten können, warum sie jetzt mehr oder weniger schnell arbeiten müssen, und denen nichts unangenehmer war, als das früher vorkommende unnötige Drängen.

Die so vermehrte Arbeitsfreudigkeit dürfte ein erheblicher Nutzen sein, den die geschilderte Art der Arbeitseinteilung in den Werkmeistereien hat und der, wie bereits erwähnt, durch die zahlenmäßige Mehrleistung des Amtes an Lokomotiven zutage trat. Wie verlautet, soll der Lokomotivverteilungszettel jetzt für sämtliche Lokomotivwerkstätten-Ämter der K. E.-D. Breslau eingeführt worden sein.

Ein Vergleich mit dem in Nummer 30 d. Ztg. geschilderten Verfahren ergibt folgendes:

1. Abgesehen von der Beanspruchung des Bürodieners, der den fertig aus der „Besprechung“ hervorgehenden Lokomotivverteilungszettel für den Hektographen abschreiben und vervielfältigen muß, was Sonnabends in der Mittagspause geschehen kann, wird das Büro nicht in Anspruch genommen.
2. Irgend welche Unterschriften oder Genehmigungen sind nicht nötig.
3. Es wird, abgesehen von den geschilderten idealen Vorzügen mit dem einen Zettel in der Woche dasselbe erreicht, wie mit dem von Herrn Lorenz beschriebenen Verfahren, doch wird unnötige Beschleunigung von Arbeiten vermieden, da das neu geschilderte Verfahren elastischer ist.
4. Das schriftliche Verfahren wird durch das mündliche ersetzt, wodurch die Absicht, die durch den angeführten Erlaß des Ministers v. Budde zum Ausdruck gebracht worden ist, möglichst vollkommen zur Ausführung gekommen sein dürfte.

Verkehrsförderung nach dem Kriege.

V… einiger Zeit erschien in mehreren deutschen Zeitungen, … in der „Köln. Ztg.“, eine Mitteilung, die die letztere mit …berschrift „Zur Nationalisierung des Reiseverkehrs“ …fentlichte. Danach hatte der „Internationale Verband …eisebüros“, Sitz Berlin, eine „bedeutsame Tagung“ in … abgehalten, wonach sämtliche am Reise- und Verkehrswesen ideel und materiell beteiligten 500 Organisationen Deutschlands zu einer großzügigen Arbeit im Sinne der Nationalisierung des Reiseverkehrs zusammengefaßt werden sollten. Es sollte alsbald ein ganz Mitteleuropa umfassender Bund geschaffen werden.

Es war schon auffallend, daß man von diesem „Internatio-

nalen Verband" bisher kaum gehört hatte, und daß mit keinem Worte von dem in Leipzig bestehenden „Bund Deutscher Verkehrsvereine" die Rede war. Dieser Bund versendet nun in bezug auf jene Casseler Versammlung eine Mitteilung, die wir nachstehend wiedergeben:

„Der Inhalt dieser (der oben erwähnten) Zeitungsmeldungen ist, wie uns von Teilnehmern mitgeteilt wird, unzutreffend und geeignet, ein falsches Bild von diesen Bestrebungen zu verbreiten.

Abgesehen davon, daß die von der Casseler Versammlung erstrebte Grundlage längst gefunden ist und im Bund Deutscher Verkehrs-Vereine sowohl wie in der im Kriegsjahre 1916 begründeten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verkehrsvereinigung in einer Reihe von Besprechungen eingehend erörtert und in einem bis ins kleinste ausgearbeiteten Arbeitsplan festgelegt worden ist, scheint es kaum mit den Tatsachen vereinbar, wenn der Casseler Bericht von einer bedeutsamen Tagung aller am Reiseverkehrswesen Deutschlands beteiligten Kreise spricht. Wie uns von einem Teilnehmer mitgeteilt wird, war die erwähnte Versammlung von etwa 15 Personen besucht, von denen außer den Einberufern noch 6 Herren aus Cassel, lediglich um Kenntnis zu nehmen, anwesend waren, während unter den übrigen keine einzige der großen deutschen Vereinigungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens vertreten war. Weder der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine, der Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen, noch der Allgemeine Deutsche Bäder-Verband, noch der Schutzverein Deutscher Bäder, noch der Internationale Hotelbesitzer-Verein waren vertreten. Es muß deshalb als im höchsten Maße befremdend bezeichnet werden, wenn die deutsche Presse dazu benutzt wird, gleichen Nachrichten in die Welt zu setzen.

Im übrigen dürfte den zur allgemeinen Förderung des [d]eutschen Verkehrswesens auf vaterländischer, gemeinnütz[iger] Grundlage beruhenden Körperschaften genügend bekannt [sein,] daß die auf den Hauptversammlungen des Bundes Deuts[cher] Verkehrs-Vereine wiederholt als dringlich bezeichnete [Aus]gestaltung dieser Verkehrswerbung und ihre Unterstütz[ung] durch weit größere Mittel während der Kriegszeit, wo [die] Eisenbahnverwaltungen im Reichsinteresse nur den dring[enden] notwendigen Reiseverkehr bewältigen können, nicht mögl[ich] ist. Dagegen würde es eine große Unterlassungssünde [be]deuten, wenn die Vorbereitung aller notwendigen Maß[nah]men, die der Förderung des innerdeutschen Verkehrs [und] auch der Begünstigung des Verkehrs nach den mit uns [ver]bündeten und befreundeten Ländern dienen sollen, nicht [jetzt] schon mit allem Nachdruck vorbereitet würde. Das ist [auch] bereits von den berufenen Stellen in aller Stille in der [um]fangreichsten Weise geschehen. Ein gewaltiger Arbeitsp[lan,] der allerdings ebenso wuchtige Mittel vorsieht, ist hierfür [aus]gearbeitet, und es darf mit Bestimmtheit angenommen wer[den,] daß die Regierungen sowohl als auch die in Betracht [kom]menden Kreise des Erwerbslebens an dieser großen Auf[gabe] mitarbeiten und die erforderlichen Mittel bereitstellen wer[den.] Aus wohlverstandenem Interesse des Reichs wäre es je[doch] bisher unklug gewesen, diese Einzelheiten zu veröffentli[chen] und vor den Argusaugen unserer Gegner die Karten au[fzu]decken. Vielleicht treten aber bald Verhältnisse ein, di[e es] ermöglichen, auch der breiten Öffentlichkeit den Plan [der] Werbearbeit vorzulegen, zu der die Mitarbeit der weite[ren] Kreise erwartet wird."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abkürzung der Ausbildung für Kriegsteilnehmer im höheren Staatsbaudienste.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 9. April d. J. (Eis.-Verordn.-Blatt Nr. 10, S. 61) kann der Ausbildungsdienst der Regierungsbauführer für Teilnehmer am jetzigen Kriege um die Zeit des Kriegsdienstes abgekürzt werden. Die Kürzung darf indes von der dreijährigen Ausbildung im Eisenbahn- und Straßenbaufach höchstens 1 Jahr, von der 2¼jährigen Ausbildung im Maschinenbaufach höchstens 8 Monate betragen. Was als Kriegsdienst anzusehen ist, bestimmt sich nach den Vorschriften über die Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter der Staatsbeamten. Zur Ausführung dieser Bestimmungen sind nähere Vorschriften ergangen, wonach sich die obige Bekanntmachung auf sämtliche Kriegsteilnehmer ohne Unterschied, ob sie bei Eintritt in den Kriegsdienst, dem nach Maßgabe des Staatsministerialbeschlusses vom 22. März d. J. vaterländischer Hilfsdienst gleich zu erachten ist, den Vorbereitungsdienst bereits begonnen hatten oder nicht, also insbesondere auch auf Schüler und Studierende erstreckt, die am Kriege teilgenommen haben und später die Laufbahn des Staatsdienstes im höheren Baufache einschlagen. Die zulässige Abkürzung des Ausbildungsdienstes (s. oben) erfolgt nur auf Antrag der Beteiligten, sie wird in den Ausführungsbestimmungen grundsätzlich festgesetzt. Auf die Festsetzung des Dienstalters als Regierungsbaumeister ist die Abkürzung des Ausbildungsdienstes für Kriegsteilnehmer ohne Einfluß. Das Baumeisterdienstalter wird in Anwendung der Grundsätze über die Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter der Staatsbeamten — Eisenb.-Verordn.-Blatt 1916, S. 101 — so festgesetzt werden, wie es festzusetzen sein würde, wenn der Ausbildungsdienst nicht abgekürzt wäre.

— **Kriegswohlfahrt im Direktionsbezirk Danzig während des Verwaltungsjahres 1916.** Die Opferfreudigkeit der Eisenbahnbediensteten des Direktionsbezirks Danzig findet ihren schönen Ausdruck in den Spenden, die durch die Stationskassen und die Eisenbahnhauptkasse den einzelnen Wohlfahrtseinrichtungen zugeführt worden sind. Es wurden gesammelt für: den Eisenbahn-Frauen-Verein Danzig, das Rote Kreuz, Liebesgaben für die im Felde befindlichen Soldaten des 17. Armeekorps, die Kriegshilfe der Stadt Danzig, die Karpathen-Armee, die Nationalstiftung für Kriegsgefangene, den Roten Halbmond, das bulgarische Rote Kreuz, die deutsche Flotte, den deutschen Kriegerhilfsbund, den allgemeinen Eisenbahnverein zusammen 17 010,54 ℳ. Den Lazaretten konnten für die Verwundeten ungefähr 1500 Bücher und Zeitschriften zugeführt werden. Das Rote Kreuz erhielt Altpapier und alte Zeitungen.

Für die kriegsbeschädigten Eisenbahner und Eisenba[hner]söhne wirkt der Bezirksausschuß Danzig der Kriegsbesc[hä]digten-Fürsorge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn[en] und der Reichsbahnen. Bis zum Ende des Jahres 1916 k[onn]ten 126 Fürsorgefälle erledigt werden, von denen auf Ei[sen]bahnbeamte 7, Beamtensöhne 18, Eisenbahnarbeiter 84 [und] Arbeitersöhne 17 entfallen. Der Eisenbahntöchterhort [hat] sich der Kriegswaisentöchter von Beamten und Arbei[tern] der Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen angen[om]men. Für die Kriegswaisenknaben wird unter Heranzieh[ung] der Mittel der Kriegssammlung der Eisenbahn mit dem Z[iel] gesorgt, die Waisenknaben so aufzuziehen und heranzubil[den,] als wenn der Vater noch am Leben wäre und für sie so[rgen] würde. Die Durchführung dieser Waisenpflege erfolgt d[urch] die Eisenbahnvereine.

Tierhaltung und Gartenbau sind in weitestgehendem M[aße] durch die Verwaltung gefördert worden. Zahlreiche Be[dien]stete erhielten Unterstützungen zur Förderung der Kl[ein]tierzucht. Durch Gewährung von Urlaub und Fortge[wäh]rung des Lohnes wurde 190 Bediensteten der Besuch [von] Ausstellungen und Unterrichtskursen ermöglicht. Verdi[enste] wurden durch Belohnung anerkannt. — In welchem Umf[ange] durch Beamte und Arbeiter Gartenbau betrieben wird, [geht] daraus hervor, daß verwaltungsseitig zurzeit rund 4000 [Mor]gen (98 455 Ar) Dienst- und Dispositionsland gegen geri[ngen] Zins verpachtet sind. Während des Krieges wurden bi[sher] 11 571 Ar neu urbar gemacht. Von Gemeinden und Pr[ivaten] haben Eisenbahnbedienstete 23 599 Ar abgepachtet.

Die Kleintierhaltung der Eisenbahner nahm dement[spre]chend einen erheblichen Aufschwung. Es wurden geha[lten] 1457 Bienenvölker im beweglichen und 744 Völker im unbe[]weglichen Bau, 5866 Ziegen, 18 273 Kaninchen, 834 St[ück] Großvieh, 5217 Schweine, 36 162 Hühner und sonstiges [Ge]flügel. 56 verschiedene Kleintierzuchtvereine haben es [sich] im Direktionsbezirk zur Aufgabe gesetzt, die Kleintierhal[tung] durch Vereinstätigkeit zu fördern. Eisenbahnkleintierzu[cht]vereine konnten mit verwaltungsseitiger Unterstützun[g in] Stolp, Danzig-Langfuhr, Lauenburg, Köslin und Grau[denz] Kaninchenzuchtanstalten einrichten. Sämtlichen im B[ezirk] befindlichen Eisenbahnkleintierzuchtvereinen wurden au[ßer]dem namhafte Unterstützungen gewährt. Die von der [Ver]waltung hergestellten Kaninchenstallungen sind an di[e durch] die Russeneinfälle geschädigten Bediensteten sowie [auch,] soweit möglich, an andere Bedienstete zu billigem Preis[e ab]gegeben worden. Zwecks Erbauung von Stallungen w[urde] ferner das vorhandene Altholz bis zur Höchstmenge [von] 1½ cbm kostenfrei den Eisenbahnbediensteten überlassen.

Kleintierausstellungen fanden mit verwaltungsseitiger [U]nterstützung an verschiedenen Orten statt. Die Kleinti[erbe]ratungsstelle der Kgl. Eisenbahndirektion erteilte in [zahl]reichen Fällen Auskünfte über Tierhaltung, -Beschaf[fung] und -Fütterung, verbreitete auch Schriften und Zeitu[ngen.] Außerdem wurde Angebot und Nachfrage an Kleintieren [und] Jungvieh unter Nachrichten im Amtsblatt bekanntgeg[eben.]

iele Bediensteten erhielten zinsfreie Vorschüsse zur Anschaffung von Jungvieh.

Die Schwierigkeiten, die sich durch den Aushungerungsplan unserer Gegner für die Städter ergaben, wurden durch Einrichtung eines Hauptversorgungsausschusses am Sitze der Eisenbahndirektion und von Versorgungsunterausschüssen bei den Betriebsämtern und dem Werkstättenamt Danzig gemildert. Unter Heranziehung der in den Eisenbahnvereinen tätigen Kräfte sowie von geeigneten Beamten und Arbeitern haben die einzelnen Ausschüsse in weitestgehendem Maße den Bedarf ihrer Bezirke zu befriedigen vermocht.

Barvorschüsse zur Vorratsbeschaffung haben im Herbst 9 Beamte mit 8142 M und 621 ständige Arbeiter mit 38 261 M erhalten. 15 000 t Hausbrandkohlen sind beschafft und verteilt worden. Daneben wurden verwaltungsseitig Kohlenrückstände und Schlackenkohlen zu geringen Preisen abgegeben. 1530 kg Sonnenblumensamen, 120 kg Mohn und außerdem Weißdornfrüchte sind gesammelt und dem Kriegsausschuß für Öle und Fette zugeführt worden.

Zur Sicherstellung der Frühjahrsbestellung wurden, soweit sie nicht selbst geerntet wurden, verwaltungsseitig und durch die Eisenbahnvereine Saatkartoffeln, Sämereien und Düngemittel beschafft. Die Erfahrungen, die die Bediensteten bisher beim Selbstanbau von Nahrungsmitteln gesammelt haben, werden ihnen nicht nur in diesem, wie wir im Hinblick auf unsere siegreichen Truppen hoffen, letzten Kriegsjahre, sondern auch in künftigen Friedensjahren zugute kommen.

— **Zur Frage der 4. Wagenklasse in Baden.** Nach der in Nr. 45, S. 380 d. Ztg. wiedergegebenen Zeitungsmitteilung hatte der Haushaltungsausschuß der Zweiten Badischen Kammer mit allen gegen eine Stimme sich gegen die Einführung der 4. Klasse in Baden ausgesprochen. In der Folge wurde die Frage in der öffentlichen Sitzung der — inzwischen vertagten — 2. Kammer am 6. Juni d. J. von einem Redner der über die größte Zahl Sitze verfügenden Partei von seinem persönlichen Standpunkte aus kurz behandelt. Redner, der schon in früheren Jahren persönlich für die Einführung der 4. Wagenklasse in Baden eingetreten war, erklärte, nach seiner Meinung werde man um die 4. Klasse nicht herumkommen, solle sie vielmehr aus Anlaß der jetzt notwendig gewordenen Steigerung der Einnahmen einführen. Eine Eisenbahnverwaltung wie die badische, die von dem ganzen deutschen Eisenbahnnetz ungefähr 3 % besitze, könne in der Frage nicht allein abseits stehen, besonders im Hinblick auf die für Verkehrsverhältnisse so ungünstige Gestaltung des Landes. Das würde soviel Schwierigkeiten für die Durchführung einer gewissen Gleichmäßigkeit in Deutschland machen, es werde sehr oft an diesen und jenen Ecken zu einem Anstoß führen, daß der Zustand auf die Dauer doch nicht haltbar sein würde. Zudem würden es die meisten Leute gar nicht als eine so unangenehme Sache empfinden, wenn sie in der 4. Klasse reisen, und zwar deshalb, weil sie überhaupt nur kurze Strecken befahren. Wenn sie dabei die Körbe mit Marktwaren usw. mit in den Wagen nehmen könnten, machten sie sich nichts daraus, 4. Klasse zu fahren, wenn das billiger sei als im anderen Falle.

Ein Redner einer anderen Partei, der im übrigen zu den Vereinbarungen der Staatseisenbahnverwaltungen über die geplante Erhöhung der Eisenbahntarife sich zustimmend äußerte, sprach sich gegen die Einführung der 4. Wagenklasse in Baden aus, indem er es ablehnte, daß die mit jener Maßnahme verbundene schwere Verteuerung des Verkehrs mit einer Verschlechterung des Verkehrs Hand in Hand gehen solle, wie es durch die Einführung der 4. Klasse geschehe.

— **Bahnsperre für Frachtstückgut und Frachtwagenladungsgut zwischen Wasserstationen.** Die zum 1. Juli d. J. angekündigte Sperre über die eisenbahnseitige Beförderung von Frachtstückgut und Frachtwagenladungsgut (vergl. Nr. 48 S. 404 d. Ztg.) erstreckt sich bezügl. der Berliner Hauptbahnhöfe und der Ringbahnhöfe Moabit, Wedding, Frankfurter Allee und Zentralviehhof auf den Verkehr von und nach diesen Bahnhöfen und Eberswalde, Oderberg, Schwedt, Greifenhagen, Stettin, Magdeburg, Genthin, Brandenburg, Hamburg, Altona, Harburg, Wittenberge, Havelberg, Rathenow, Fürstenwalde, Fürstenberg a. O., Cüstrin, Frankfurt (Oder), Tschicherzig, Neusalz, Glogau, Steinau, Maltsch und Breslau. Die Beförderung der Frachtgüter in den gesperrten Verkehrsbeziehungen erfolgt durch Eildampfer. Ausgenommen von der Bahnsperre sind folgende Güter: Frachtstückgüter im Einzelgewicht über 1500 kg, Wagenladungen in loser Schüttung, feuergefährliche ätzende und explodierbare Güter, Wagenladungen, die von Anschlußinhabern oder an Anschlußinhaber aufgeliefert werden — in den Frachtbriefen sind die Anschlußinhaber als solche kenntlich zu machen —, Bäume, Sträucher, lebende Pflanzen und Schnittblumen, leicht verderbliche Lebensmittel, Edelmetalle und Kostbarkeiten, flüssiges Ammoniak, flüssige schweflige Säure, Kohlensäure in Stahlzylindern, lebende Tiere, Möbel und Umzugsgüter, Porzellan und Steingut unverpackt, Ruß in Säcken, Spiegel und Tafelglas in Kisten, alle Nachschubsendungen für das Feldheer, für die Depots der Sammelstationen, für die Weiterleitungs- und Hilfsweiterleitungsstellen, für die Militärpaketämter und an die Verbündeten.

— **Generalbetriebsleitung Ost wird mit Ende Juni d. J. aufgehoben.** Nachdem die Betriebsschwierigkeiten in den mittleren und den östlichen Eisenbahndirektionsbezirken behoben sind, tritt die unter Leitung des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrats Rüdlin stehende Generalbetriebsleitung Ost mit Ende Juni d. J. außer Tätigkeit.

Die bisher von der Generalbetriebsleitung Ost bearbeiteten Betriebsangelegenheiten gehen vom 1. Juli d. J. ab auf die im Ministerium der öffentlichen Arbeiten neu eingerichtete Eisenbahn-Betriebsabteilung über, während die bisher von der Generalbetriebsleitung Ost bearbeiteten Verkehrsangelegenheiten vom gleichen Zeitpunkte ab das Königliche Eisenbahn-Zentralamt übernimmt. Dabei wird der Bezirk, auf den sich die einheitliche Leitung der Verkehrsangelegenheiten erstreckt, auf den Bereich der sämtlichen, nicht zur Generalbetriebsleitung West gehörenden Eisenbahndirektionsbezirke erweitert. Im Königlichen Eisenbahn-Zentralamt werden die Geschäfte in einer besonderen Gruppe vereinigt und unter der Firma „Königliches Generalverkehrsamt" erledigt werden. — Die Generalbetriebsleitung West bleibt unverändert in Wirksamkeit.

Österreich.

— **Ministerwechsel.** Bekanntlich ist kürzlich das Gesamtministerium Clam-Martinitz zurückgetreten und mit ihm auch der Eisenbahnminister Freiherr v. Forster. Eine endgültige Neubesetzung der Ministerien hat bisher nicht stattgefunden, mit der Leitung des Eisenbahnministeriums ist der k. k. Sektionschef Exzell. Dr. Freiherr v. Banhans, bisher Direktor der k. k. Nordbahndirektion, betraut.

— **Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur".** Auf Grund des § 6 der Kaiserlichen Verordnung vom 14. März d. J., in der die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur" grundsätzlich festgelegt wird, ist der Gebrauch der Dienstbezeichnung „Ingenieur" sowie aller Dienstbezeichnungen, bei denen das Wort „Ingenieur" in irgendeiner Verbindung vorkommt, zur Bezeichnung von Dienststellungen aller Art außerhalb des Heeresverbandes bzw. des Verbandes der Kriegsmarine unzulässig und strafbar (vgl. auch die Mitteilungen in Nr. 28, S. 235 und in Nr. 46 S. 389 d. Ztg.). Zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur" sind vom 1. Mai d. J. ab nur diejenigen berechtigt, die an einer inländischen technischen Hochschule und zwar an einer Fachabteilung, für die mindestens zwei Staatsprüfungen vorgeschrieben sind, die Studien ordnungsmäßig abgeschlossen und diese Staatsprüfungen bzw. die Diplomprüfung abgelegt oder das Doktorat an einer der in Betracht kommenden Hochschulen technischer Richtung (Technische Hochschule für Bergbau und Bodenkultur) erlangt oder nach Abschluß des landwirtschaftlichen Studiums an der philosophischen Fakultät der Universität Krakau die vorgeschriebene Schlußprüfung bestanden haben. Für Offiziere des Heeres und der Marine bestehen besondere Bestimmungen. Diejenigen, welche ihre Studien als ordentliche Hörer an einer technischen Hochschule, an einer der beiden ehemaligen Bergakademien in Leoben oder Pribram oder an der Hochschule für Bodenkultur vor der staatlichen Regelung des Prüfungswesens oder an einer der den technischen Hochschulen als gleichwertig anerkannten technischen Anstalten, der k. k. Forstakademie in Marienbrunn usw. vollendet haben, dürfen diese Standesbezeichnung dann führen, wenn sie die Studien nach den damaligen Einrichtungen ordnungsmäßig abgeschlossen und die betreffenden Prüfungen mit Erfolg abgelegt haben. Den Studien an einer inländischen Hochschule technischer Richtung werden nach der Verordnung die technischen Studien an einer ausländischen Hochschule gleichgeachtet, insofern sie die inländischen Studien und Prüfungen ersetzen. Schließlich kann auf Antrag auch den erfolgreichen Besuchern der Baufachschulen, der höheren Gewerbeschulen mechanisch-technischer, elektrotechnischer, chemisch-technischer oder textil-technischer Richtung oder der fachlich diesen mindestens gleichgestellten Anstalten, die vor dem 1. Mai d. J. ihr Studium an einer solchen Lehranstalt vollendet haben, die Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur" zugestanden werden, wenn sie den Nachweis erbringen, daß sie sich wenigstens 8 Jahre

lang praktisch betätigt haben und eine leitende oder selbständige Stellung auf fachtechnischem Gebiete bekleiden.

In Ausführung der Kaiserlichen Verordnung waren auch sämtliche bei den nichtstaatlichen Bahnverwaltungen bisher angewendeten Dienstbezeichnungen der in § 6 der Verordnung genannten Art und zwar auch soweit in den Ruhestand versetzte Bedienstete in Betracht kommen, bis spätestens 1. Mai d. J. durch entsprechende neue Dienstbezeichnungen zu ersetzen.

— **Der Ausbau der Wasserstraßen.** Der Linzer Wasserstraßentag vom 18. d. M. beschloß die Gründung eines österreichischen Zweckverbandes für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau unter Leitung der Linzer Handelskammer und die Bildung eines Vollzugsausschusses, worin sämtliche Interessenten Sitz und Stimme erhalten, weiter die Gründung einer bayerisch-österreichischen Arbeitsgemeinschaft unter jährlich wechselndem Vorsitz des Präsidenten des bayerischen Handelskammertages und des Präsidenten des österreichischen Zweckverbandes. In den Berichten und Erörterungen wurde die Notwendigkeit betont, vorerst die Donau entsprechend auszugestalten und alle Sonderwünsche, darunter auch den nach dem Bau des Donau-Oderkanals, zurückzustellen. Gegen das letztere Verlangen erhoben die Wiener Vertreter unter Hinweis auf die bereits geleisteten größern Vorarbeiten für die Donauregulierung in Niederösterreich und darauf, daß der Donau-Oderkanal für Wien eine Lebensfrage sei, sowie unter Zusage der kräftigsten Unterstützung auch der oberösterreichischen Donauregulierung lebhaften Einspruch, den der später aus Wien eingetroffene Bürgermeister Dr. Weiskirchner in einer anschließenden Sonderberatung noch bekräftigte.

Ungarn.

— **Die Möglichkeit der staatswirtschaftlichen Berufserfüllung der Eisenbahnen.** Unter diesem Titel ist kürzlich von Dr. Anton Szabolcsy, dem Verfasser mehrerer gediegener, inhaltlich hervorragender Arbeiten, eine Studie erschienen, welche die besondere Aufmerksamkeit weiterer Kreise verdient. Eine der schwerwiegendsten Aufgaben der Wirtschaftspolitik nach dem Kriege wird zweifellos darin liegen, wie der Staatshaushalt seinen um Milliarden erhöhten Bedarf wird decken können. Die Gesamteinnahmen unserer Staatswirtschaft beliefen sich vor dem Kriege auf kaum zwei Milliarden Kronen, der Bedarf nach dem Kriege wird sich aber auf mindestens viereinhalb Milliarden Kronen erhöhen. Im Wege einer Steigerung der bisherigen Steuern, der Einführung von neuen Steuerarten, der Ausdehnung der Monopole ist eine Erhöhung der Einnahmen bis zur Grenze des gewaltigen Mehrbedarfes kaum zu erhoffen. Auch die so viel besprochene Mehrerzeugung kann in diesem Belange kaum ernstlich in Erwägung gezogen werden. Im Interesse der Ertragssteigerung unserer Staatswirtschaft bestrebt sich nun der Verfasser die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Bedeutung der Eisenbahnen als staatsfinanzieller Einnahmequellen zu lenken. Die Eisenbahnen wickeln nahezu dreiviertel des Gesamtverkehrs unseres Landes ab. Der Verfasser hält diesen Verkehr für den vom Gesichtspunkte der Steuerleistung am leichtesten faßbaren Vermögensüberschuß der Sozialwirtschaft. Der Verfasser empfiehlt die Inanspruchnahme der Eisenbahnen zu dieser staatsfinanziellen Aufgabe in drei Richtungen, und zwar erstens in der betriebswirtschaftlichen Beziehung, zweitens durch in den Organismus der Eisenbahnen einzuverleibende, die überflüssigen Elemente der Vermittelung ausmerzende und ihren Nutzen mit Beschlag belegende Einrichtungen und drittens in einer auf streng sachlicher Erwägung aufgebauten Tarifpolitik. Die Studie weist an der Hand einer genauen Darstellung der bei allen europäischen Staatsbahnen in jüngster Zeit durchgeführten Organisationsänderungen nach, daß bei uns die Vorbedingungen einer so gearteten Tätigkeit der Eisenbahnen noch fehlen. Der Verfasser erblickt diese Vorbedingungen in der Schaffung von objektiven sozialwirtschaftlichen Interessenvertretungen, ferner in der Regelung des Verantwortungs-, Wirkungs- und Arbeitskreises der in Eisenbahnfragen verfügenden Behörden. Die Studie erhofft von den Eisenbahnen die Erfüllung ihres staatsfinanziellen Berufs, der eine Lösung des großen Problems des künftigen Staatshaushaltes wesentlich zu fördern geeignet ist.

— **Die Verkehrssteuer in Budapest.** Die hauptstädtische Finanzkommission verhandelte kürzlich über die Vorlage wegen Einführung der Verkehrssteuer, aus welcher für die Hauptstadt eine Einnahme von 5 700 000 K. zu erwarten steht. Die Besteuerung erstreckt sich sowohl auf elektrische Bahnen, als auch auf Privatkraftwagen und Equipagen. Die Vorlage wurde nach längerer Verhandlung mit erdrückender Mehrheit unverändert angenommen.

— **Die Ungarische Erdgas-A.-G. in Budapest** wurde bereits mit einem Kapital von 27 Millionen Kronen begründet. Dieses erste, große deutsch-ungarische Wirtschaftsunternehmen hat trotz aller Schwierigkeiten, die ihm der Weltkrieg, insbesondere der rumänische Einbruch in Siebenbürgen bereitete, seine Einrichtungsarbeiten durchgeführt. Es wurde schon eine namhafte Menge an Erdgas erzeugt und an Betriebe der ungarischen Kriegs- und Friedenswirtschaft geliefert.

Übrige europäische Länder.

— **Einschränkungen im Stückgutverkehr nach Frankreich.** Um den Bedarf an Wagen zu vermindern, hat das französische Eisenbahnministerium für die Beförderung von Stückgut von der Schweiz nach Frankreich und darüber hinaus bedeutende Einschränkungen vorgeschrieben. Zunächst werden fortan nur bestimmte Warengattungen zum Stückgutverkehr zugelassen. Weiter darf das einzelne Stück ein Höchstgewicht von 65 kg nicht überschreiten. Schließlich dürfen die von einem Versender aufgelieferten Sendungen über ein Gesamtgewicht von 300 kg täglich nicht hinausgehen. F. R.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Aus Bern wird unterm 14. Juni gemeldet, daß die französische Baugesellschaft, die die Lötschbergbahn erstellt hat, bedeutende Nachforderungen geltend macht, zu deren Befriedigung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Mittel fehlen. Wie die Ansprüche, die sich auf verschiedene Millionen belaufen, gedeckt werden sollen, ist vorderhand noch unabgeklärt. — Bei der Chur-Arosa-Bahn betrugen die Gesamteinnahmen des Jahres 1916 mit rund 547 000 Fr. 93 000 Fr. mehr als im Jahre 1915. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt zuzüglich des vorjährigen Passivsaldos von rund 58 000 Fr. mit einem Passivsaldo von rund 79 000 Fr., der wiederum vorgetragen wird. — Ein ungewöhnlich heftiges Unwetter, das am Abend des 9. Juni in Luzern und Umgebung niederging, verursachte in einem Walde bei Horw einen Erdrutsch, der die Linie der Brünigbahn eine Zeitlang unterbrach. Ebenso geriet der letzte Zug der Bern-Luzern-Bahn in einen Erdrutsch, der eine Unterbrechung der Strecke bewirkte. Der Verkehr wurde in beiden Fällen durch Umsteigen aufrecht erhalten. Verletzungen traten nicht ein. — Zum Zwecke der Vollendung der Schöllenenbahn (Göschenen-Andermatt) wurde vom Bundesrat beim Nationalrat die Gewährung einer zweiten Bundesbeihilfe im Betrage von 100 000 Fr. beantragt. Um die Fertigstellung der strategisch wichtigen Linie zu beschleunigen, wurden schon vor längerer Zeit zum Bau etwa 100 Mann Militär abkommandiert. Man rechnet mit der Eröffnung Anfang Juli. F. R.

— **Senator Bianchi** im italienischen Ausschuß zur Vorbereitung der Übergangsmaßregeln für die Friedenszeit. Wie die „Köln. Ztg." schreibt, ist in diesen Ausschuß auch Senator Bianchi, der frühere Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen, berufen worden. Von ihm sagt unsere Quelle: Zu den Mitgliedern des Überleitungsausschusses gehört ferner der Senator Riccardo Bianchi. Dieser verdienstvolle Reformator der italienischen Staatsbahnen hat aus seiner dreibundfreundlichen Gesinnung nie ein Hehl gemacht. Da diese gerade auch Österreich umfaßte, gehörte er zu den hohen Beamten des Eisenbahnamts, die der Maisturm des Jahres 191[illegible] hinwegfegte. Erst später erinnerte man sich seiner wieder und kam auf den alten grundlosen Argwohn, als sei Bianchi nicht vor allem Italiener, nicht mehr zurück.

— **Eisenbahnerausstand in Rußland.** Am 21. d. M. sind die Eisenbahner des ersten Abschnittes der Nicolaibahn, die Petersburg und Moskau verbindet, wie die „Petersburger Telegraphenagentur" meldet, in den Ausstand getreten, ohne die Ergebnisse der Arbeiten des Schlichtungsausschusses abzuwarten. Die Vorläufige Regierung veröffentlicht aus diesem Anlaß einen Aufruf an die Bevölkerung der Hauptstadt, in dem sie diese auffordert, im Hinblick auf die Möglichkeit einer Ausdehnung des Ausstandes ruhig zu bleiben, und die Hoffnung ausdrückt, daß die Ausstandsbewegung durch den Widerstand der übrigen Eisenbahner, die den Ausstand mißbilligen, zum Stillstand kommen wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 38 a, Königl. Eisenbahndirektion zu Halle, ist neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 25 vom 18. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Tfv. 1100. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks — siehe diesen im Rohstofftarif —) und Steinkohlenbriketts von den Versandstationen des oberschlesischen Kohlengebietes nach Stationen der preußisch-hessischen Staats- und anschließenden Privatbahnen sowie der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Militäreisenbahn und der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Der Verkaufspreis des zum 1. Juli 1917 zur Einführung gelangenden neuen Tarifs beträgt 0,50 ℳ für das Stück.

Kattowitz, den 20. Juni 1917. (869)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 treten im Abschnitt III Zuschlags- und Anstoßfrachten Erhöhungen für die Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn ein, die durch die am 28. Juni 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers bekanntgegeben werden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1917. (872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C. 1 — Tfv. 5.

Am 1. Juli 1917 erscheint der Nachtrag 3, durch den die Abschnitte V. Stationstariftabellen, VI. Zuschlags- und Anstoßfrachten und VII. Überfuhrgebühren usw. geändert und ergänzt werden. Der Abschnitt VI. enthält neue oder erhöhte Zuschläge für mehrere Privatbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1917. (871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Vom 20. Juli 1917 ab werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 (Eisenerz usw.) der Tarifhefte 1—4 die Artikel Hochofen- und Martinschlacken auch manganhaltige, nachgetragen. Ferner wird die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 23 (frisches Obst) in den Tarifheften 1 und 2 bis auf Widerruf für die Dauer des Krieges, längstens bis 30.Juni 1918 verlängert und die Station Karlsruhe West vom 1. Juli 1917 in den Ausnahmetarif 23 (frisches Obst) des Tarifheftes 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 20. Juni 1917. (870)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 treten folgende Änderungen ein:

In dem Tarifnachtrag 12 vom 1. Juli 1917 ist im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl usw. unter den Seehafenstationen die Station Hamburg-Barmbeck mit der Fußanmerkung — nur für Sendungen gemäß Ziffer 5 b der Anwendungsbedingungen — und unter den süddeutschen Stationen die bayerische Station Freimann nachzutragen. Letztere Station ist gleichzeitig auch in die Ausnahmetarife 9 und 9 S aufzunehmen.

2. Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 gilt der Ausnahmetarif 5 (Wegebaustoffe) nicht mehr im Verkehr mit den Stationen der bayerischen Staatsbahnen, rechtsrheinisches Netz. Ferner wird der Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III ohne Ersatz aufgehoben.

Außerdem wird im Ausnahmetarif 2 Ziffer 8 a (Rohstofftarif) die für „Zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Hölzer, wie in Ziffer 5 der Stelle Holz des Spezialtarifs III genannt" gewährte Ermäßigung im Verkehr mit den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, aufgehoben.

Hannover, den 23. Juni 1917. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.

Dresden, am 22. Juni 1917. (866)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juli 1917 werden zu den Tarifheften
1 und 4 je der Nachtrag VIII
2 und 3 „ „ „ IX
5 und 8 „ „ „ X
6 und 7 „ „ „ XI
ausgegeben. Sie enthalten hauptsächlich:

a) alle seit Ausgabe der letzten Tarifnachträge verfügten Tarifänderungen, von denen diejenigen der Eisenausnahmetarife hervorgehoben werden;

b) neue Entfernungen für die Stationen der am 1. April d. Js. eröffneten Neubaustrecke Usseln-Willingen;

c) geänderte Entfernungen für zahlreiche Verbindungen infolge Eröffnung dieser Neubaustrecke sowie der am 1. Dezember 1915 eröffneten Neubaustrecke Alsfeld (Oberh.)-Grebenau;

d) einen neuen Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen (auch pulverisiert) und Braunkohlenbriketts (auch Naßpreßsteine).

Durch diesen Ausnahmetarif werden die besonders ausgegebenen Hefte 1—4 des Westdeutschen Kohlenverkehrs vom 1. März 1908 nebst Nachträgen aufgehoben. Frachterhöhungen treten durch diese Änderungen nicht ein.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), 20. Juni 1917. (858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationsnamen geändert in

Deutschoth Bouvenberg	Deutschoth Bubenberg
Diedenhofen-Beauregard	Diedenhofen-Burggarten
Metz-Devant-les-Ponts	Metz-Vorbrücken

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter A 5 „Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige" nachgetragen.

Stuttgart, den 19. Juni 1917. (859)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Mit 15. September 1917 werden die Frachtsätze der Abt. I und II des Ausnahmetarifs 12 (Steine) des Tarifhefts 4 zwischen Altkirch, Illfurt und Herlisheim (Oberels.) einerseits und einigen schweiz. Stationen anderseits um 2 bis 4 cts. für 100 kg erhöht. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 17. Juni 1917. (852)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag 10 und zum Tarifheft 2 der Nachtrag 13 herausgegeben. Die Nachträge enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen im wesentlichen Entfernungen für eine Anzahl in den Verkehr neu einbezogener Stationen. Außerdem werden für eine Reihe von Stationen Entfernungsänderungen durchgeführt. Die Station Elbing-Roßwiesen wird mit Schnittfrachtsätzen in die Ausnahmetarife 1 (Holz) und 10 (Getreide) aufgenommen. Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1917 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen, durch die die Nachträge zum Preise von 15 ₰ für jedes Heft bezogen werden können.

Berlin/Wien, den 19. Mai 1917. (856)
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die auf Seite 16 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. vom 1. Januar 1916 unter B enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von kieselhaltigem und quarzhaltigem Sand in Wagen-

ladungen von mindestens 10000 kg ab Court, Malleray-Bévilard, Moutier (Münster), Reconvilier, Tavannes und Wangen b. O. treten am 1. September 1917 außer Kraft.

Karlsruhe, den 20. Juni 1917. (857)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 tritt der Nachtrag 3 zum Heft C 2 in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen, namentlich Beseitigung von Versandstationen aus dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 5 b für Steingrus, Erhöhungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 e für rohen Phonolith, Ergänzungen des Ausnahmtarifs 5 l, Aufhebung des Ausnahmetarifs 21 für Sodarückstände. Erhöhungen gelten, soweit der Nachtrag nicht einen anderen Zeitpunkt angibt, erst vom 1. September 1917. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juni 1917. (855)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 an werden — zunächst für den Bereich der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen und der Königlichen Militärbahn — die Frachtsätze des Spezialtarifs III

für gebrannten Kalk, zur Verwendung bei der Herstellung von Kalkstickstoff zum Düngen,

im Rückvergütungswege um 20 % ermäßigt.

Unter welchen besonderen Anwendungsbedingungen die Ermäßigung gewährt wird, und welche weiteren Bahnen der Maßnahme beitreten, wird im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemacht.

Berlin, den 21. Juni 1917. (853)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf Seite 28 ist unter „B. Nebengebührentarif, zu IV. Ladegebühren Krangeld“ der Wortlaut der Ziffer 1 zu streichen und dafür mit sofortiger Gültigkeit zu setzen:

1. Anstelle der im Abschnitt IV Ziffer 1 a/b des Nebengebührentarifs Teil 1 B vorgesehenen Ladegebühren werden erhoben:
   a) bei verpackten Gütern für 100 kg 10 Pf.,
   b) bei unverpackten Gütern für 100 kg 15 Pf.

Darmstadt, am 14. Juni 1917. (867)
Die Direktion.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 werden die Schnittfrachtsätze der Stationen der Schweizerischen Seetal-Bahn im VI. Nachtrag geändert. Neben Ermäßigungen treten auch Erhöhungen ein. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 19. Juni 1917. (860)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917, dem Tage des Inkrafttretens des neuen oberschlesischen Kohlentarifs — Ausnahmetarif 6 b —, ist im Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen bei laufender Nr. 79 Greifenhagener Kreisbahnen in Spalte 4 der letzte Satz zu streichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1917. (861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 1.

Am 1. Juli 1917 treten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bentschen Vorstadt, Feuerstein, Leiperode, Pawlowitz (Bez. Posen), Reisen (Pos.) einerseits und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Leipzig Dresdn. Bf. andererseits in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 21. Juni 1917. (862)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2.

Der Ausnahmetarif 13 E (Obst, frisches, in Körben usw.) wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.

Dresden, den 22. Juni 1917. (863)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Stb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen — Schweiz.

Mit Bezug auf die Veröffentlichung vom 13. März d. J. wird bekanntgegeben, daß am 1. Juli d. J. die Neuausgabe des Reglements und Tarifs der schweizer. Transportanstalten für den Bezug von Nebengebühren in Kraft tritt.

Karlsruhe, den 22. Juni 1917. (864)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1917 wird die Tarifentfernung Mannheim-Reifland in 554 km berichtigt. Ferner werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 4 e für rohe Kalisalze usw. mit Gültigkeit vom gleichen Tage geändert, womit Tariferhöhungen verbunden sind. Näheres darüber und über einige weitere Tarifergänzungen ist aus unserem Verkehrs-Anzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 23. Juni 1917. (865)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. Js. ab wird die Station Gräben in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C, Teilheft C 2 des oben bezeichneten Tarifs als Versandstation zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, den 23. Juni 1917. (875)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau.

Der am 1. Juli 1917 in Kraft tretende neue Tarif (vergl. Bekanntmachung vom 24. April 1917), kann nunmehr zum Preise von 50 Pf. durch Vermittlung der Empfangsstationen oder durch unsere Stationskasse Breslau H. käuflich bezogen werden.

Breslau, den 25. Juni 1917. (87[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19[illegible] ab wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Tarifheftes 4 die unter Ziffer 8 a befindliche Tarifstelle „Z[illegible] Grubenzwecken des Bergbaues b[illegible]stimmte Hölzer, wie im Spezialtarif I unter Holz, Ziffer 5, genannt“ g[illegible]strichen.

Breslau, den 23. Juni 1917. (87[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1917 wird im Verkehr mit den Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn ein Frachtzuschlag von 1½ [illegible] für 100 kg zu den direkten Frachtsätzen des oben genannten Eisenbahngütertarifs erhoben.

Im Tarif ist bei den Stationen Ahau[illegible], Allagen, Anröchte, Beckum Ost, F[illegible]lecke, Delbrück (Westf.), Diestedde, Enniger, Ennigerloh, Erwitte, Freckenhorst, Liesborn, Lippstadt Nord, M[illegible]telen W. L. E., Niederbergheim, Ri[illegible]berg-Neuenkirchen, Rüthen, Sendenhorst, Soest-Thomätor, Stadtlohn, S[illegible]lohn, Vreden (Westf.), Wadersl[illegible], Wamel, Warstein, Weseke und We[illegible]kirchen ein auf diese Bestimmung hi[illegible]weisender Vermerk aufzunehmen.

Wien, am 22. Juni 1917. (87[illegible])
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 19[illegible]. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 30. September 19[illegible] werden im Ausnahmetarif 27 die Frachtsätze der Serie III für den Verkehr zwischen Brünn Nordbahnhof, Brünn Staatsbahnhof, Scheibmühl und Wien Westbahnhof einerseits und Bregenz transit, Buchs (St. Gallen) transit, Lindau transit und St. Margrethen transit anderseits, weiters sämtliche Frachtsätze der Serie IV des Ausnahmetarifs 44 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 21. Juni 1917. (8[illegible])
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit beträgt der Frachtsatz für Traß von Burgbrohl nach Brohl Hafen ℳ 0,08 für 100 kg.

Cöln, den 16. Juni 1917. (8[illegible])
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 50. | 30. Juni 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Der württembergische Eisenbahn-Voranschlag im Finanzausschuß der Zweiten Kammer.

.ach dem Voranschlag für das Rechnungsjahr 1917 (1. April 19. — 31. März 1918) soll die Eisenbahnverwaltung einen .etriebsüberschuß von 27 358 160 ℳ erbringen. Hiervon soll .a. dem Gesetz, betr. den Reservefonds der Staatseisen-.ahen, die Laufende Verwaltung für den Staatsbedarf zu-.ächst den zehnjährigen Durchschnitt der Überschüsse aus .e Rechnungsjahren 1906—1915 mit 22 405 000 ℳ und von den .brigen 4 953 160 ℳ zwei Drittel mit 3 302 107 ℳ, im ganzen .: 25 707 107 ℳ empfangen, während ein Drittel mit . 053 ℳ dem Eisenbahnreservefonds zukommt. Erübri-.ungen bei der Voranschlagstelle: Unterhaltung, Erneuerung .n Ergänzung der baulichen Anlagen sollen auch über den .ächsten Rechnungsabschnitt hinaus übertragbar sein. In .e Begründung zu dem betreffenden Artikel des Finanzge-.entwurfs ist darauf hingewiesen, daß Erübrigungen bei .iem Titel später Mehraufwendungen für die nachzuholen-.e Arbeiten notwendig machen werden, so daß es angezeigt .rscheine, die nicht aufgebrauchten Mittel als Reste zu künf-.ig. Verwendung zu übertragen. Eine zeitlich nicht be-.ränkte Übertragbarkeit werde gewünscht, weil die Dauer .e Kriegs, dessen Nachwirkungen, und damit die Zeit, zu .e die nachzuholenden Arbeiten ausgeführt werden können, .i. feststehen. Zur Befriedigung außerordentlicher Be-.ürfnisse sind im Voranschlag für die Eisenbahnverwaltung . illionen Mark gefordert, wovon 7,5 Millionen Mark zur .ahrzeugbeschaffung und 0,5 Millionen Mark für Bauten ver-.wendet werden sollen. Für die Fahrzeugbeschaffung sollen .u.chst die bis zum 31. März 1918 anfallenden Überschüsse .e Eisenbahnreservefonds über den Betrag von 10 Millionen .la. hinaus in Anspruch genommen werden. Das Vermögen .e Eisenbahnreservefonds betrug am Ende des Rechnungs-.al. 1915: 9 335 965 ℳ, der Zuwachs für 1916 wird sich vor-.aussichtlich auf rund 3 670 000 ℳ belaufen. Hierzu würden .a. dem Voranschlag für 1917 weitere 1 651 053 ℳ kommen, .o.aß der Reservefonds am Ende des Rechnungsjahres 1917 .. auf rund 14 660 000 ℳ belaufen würde. Hiernach würden .6 Millionen Mark aus dem Reservefonds für die Beschaf-.fu. von Fahrzeugen zur Verfügung stehen; für den unge-.de. bleibenden Teil der Forderung von 8 Millionen Mark mit angenommen 3,34 Millionen Mark, sollen Anlehensmittel in Anspruch genommen werden.

Der Finanzausschuß stimmte den Artikeln des Finanzgesetzentwurfs über die erwähnte Verwendung der Betriebsüberschüsse der Eisenbahnverwaltung und über die Forderung von 8 Millionen Mark für außerordentliche Bedürfnisse ohne Widerspruch zu. Bei der Beratung des Voranschlags wurden nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ die Frage der durch die Reichsverkehrssteuern veranlaßten Tariferhöhung sowie die Gemeinschaftsfrage in den Vordergrund der Erörterungen gerückt. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Weizsäcker machte zunächst nähere Mitteilungen über die günstige Verkehrsentwicklung im Rechnungsjahr 1916: die Einnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich auf 53,7 Millionen Mark, aus dem Personenverkehr auf 37,8 Millionen Mark, was einer Steigerung von insgesamt 14 % entspreche. Die Ausgaben beliefen sich auf 69,4 Millionen Mark, das bedeute eine 8 prozentige Steigerung. Die Lage der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung biete also im ganzen ein befriedigendes Bild dar und werde durch einen Betriebsüberschuß von 32,4 Millionen Mark beleuchtet, die höchste Summe, die jemals erreicht wurde. Hierdurch werde nicht nur der Verzinsungs- und Tilgungsbedarf der Eisenbahnschuld, sondern auch die Pensionslast gedeckt; daneben verbleibe noch ein Reinerträgnis. Notwendig sei aber die Tariferhöhung und zwar auch ohne die Verkehrssteuern. Man müsse dabei nicht nur die Ergebnisse des Augenblicks, sondern eine längere Zeitspanne und die Gesamtlage des Staatshaushalts ins Auge fassen. Es handle sich um eine Erhöhung der Personentarife um 20—25 % und zwar der Art, daß sich ein Einheitssatz von 9 Pf. für die I. Kl., von 5,7 Pf. für die II. Kl., von 3,7 Pf. für die III. Kl. und von 2,7 Pf. für die IV. Kl. ergeben würde. (Der Satz für die IV. Kl. ist in Württemberg schon jetzt 2,3 Pf.).

Was die Gemeinschaftsfrage anbelangt, so sei dafür die Eisenbahnfinanzlage von Bedeutung, die aber nicht, wie dies kürzlich in der Presse geschehen, als eine unsichere bezeichnet werden dürfe. Das Gegenteil zeigen die Ergebnisse seit einer Reihe von Jahren und insbesondere die Tatsache,

daß 1915 das Anlagekapital der württ. Staatseisenbahnen 850 Millionen Mark, die Eisenbahnschuld dagegen nur 626 Millionen Mark betragen habe, sowie der Umstand, daß letztere um rund 25 % getilgt worden sei, wobei die Aufwendungen für den Stuttgarter Bahnhof und die Erweiterungsbauten zum großen Teil inbegriffen seien. Eine „Süddeutsche Eisenbahngemeinschaft“ hält der Ministerpräsident für undurchführbar und bei einer „Südwestdeutschen Gemeinschaft“ liege die Sache ähnlich.

Der Vorstand der Generaldirektion, Staatsrat v. Stieler, ergänzte die obigen Mitteilungen zur Frage der Tariferhöhung noch dahin, daß für die Einführung vorläufig der 1. Januar 1918 in Aussicht genommen sei und daß für die IV. Klasse der Mindestsatz von 10 Pf. bestehen bleiben solle. Er teilte ferner noch mit, daß jetzt 52 % der Züge des Friedensfahrplanes gefahren werden und daß eine Besserung für die Kriegszeit nicht in Aussicht zu nehmen sei. Eingehend wurden dann die Gründe für den teureren Bahnbetrieb im Verhältnis zu Preußen an der Hand von Zahlenmaterial dargelegt und ebenso die Gründe für die Schwierigkeiten der Kohlenzufuhr. Die von einer Seite angeregte Verweisung des Militärs in die IV. Wagenklasse sei nicht gangbar. Die Gütertarifermäßigung komme leider nicht dem Erzeuger und Verbraucher, sondern nur dem Zwischenhändler zugute.

Zur Frage der Tariferhöhung wurde von den Vertretern der verschiedenen Parteien, abgesehen vom Redner der Sozialdemokratie, kein Widerspruch gegen die beabsichtigte Erhöhung der Einheitssätze im Personentarif erhoben. Einer Anregung, für die 4. Klasse einen höheren Tarif als 2,7 Pf. vorzusehen, wurde nicht nur allseitig im Ausschuß, sondern auch vom Ministerpräsidenten entgegengetreten. Von allen Rednern wurde dem Zweiklassensystem (Polster- und Holzklasse) das Wort geredet, das jedoch, wie der Ministerpräsident mitteilte, von Preußen zurzeit abgelehnt werde. Dabei kam zur Sprache, daß das Überwiegen der 4. Klasse gegenüber der 3. Klasse, im Unterschied zu der Zeit der Einführung der ersteren, in Württemberg nicht mehr bedeutend sei. Die Einnahmen nach der Tariferhöhung sind berechnet für die 3. Klasse zu 14 Millionen, für die 4. Klasse zu 13 Millionen; dies würde eine Mehreinnahme ergeben für die 4. Klasse von 909 000 ℳ, für die 3. Klasse von 1 200 000 ℳ. Im übrigen sollen im Eisenbahnbetrieb die Selbstkosten auch in Zukunft nicht belangreich überschritten werden. Bei den Arbeiter-Wochenkarten werde erwogen, ob nicht eine gewisse Änderung mit Anschluß an den sonst in Deutschland allgemein üblichen 1-Pfennig-Tarif einzutreten habe in dem Sinne, daß bei nicht ganz kleinen Entfernungen eine Verteuerung von 0,8—2,5 Pf. sich ergeben würde, während bei Beträgen von 60, 70 und 80 Pf. noch keine Erhöhung stattfände. Es bestehe ferner die Absicht, neben den Arbeiter-Wochenkarten auch die Schülerkarten der unteren Klassen von der Tariferhöhung auszunehmen, während für Schülerkarten 2. Klasse eine mäßige Erhöhung geplant sei.

Bei der Stellungnahme der Parteien zur Frage einer Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen wurde der Reichseisenbahnplan nach den Erklärungen von Preußen, Bayern und Sachsen, zurzeit als rein gedanklich angesehen, aber betont, daß er nach dem Kriege, wenn es darauf ankomme, den Betrieb auf das zweckmäßigste und sparsamste zu gestalten, tatsächliche Bedeutung gewinnen werde. Abweichend von dem Redner der Nationalliberalen wurde von den Rednern der anderen Parteien die Bedeutung der Eisenbahnhoheit des Landes stärker eingeschätzt, weniger wegen der tatsächlich mehr in den Hintergrund tretenden Tarifhoheit als im Hinblick auf den Bau von Nebenbahnen, die Fahrplangestaltung, die Beachtung der Wünsche der Beamtenschaft, die besondere Gestaltung der Arbeiterlöhne und Arbeiterfürsorge und vor allem wegen der Mitwirkung des Landtags. Von einer Seite wurde die Schaffung einer „Schnellzugs-Gemeinschaft“ der deutschen Eisenbahnen angeregt sowie eine Vereinfachung bei der Fahrkartenausgabe. Zur Umleitungsfrage wurde vom Ministerpräsidenten mitgeteilt, daß Württembergs Vorschläge vor dem Kriege hierin als zu weitgehend abgelehnt worden seien und hierbei ein Vorschlag, bestimmte Umwege von mehr als 10 % im Verkehr mit Württemberg auszuschalten, zwar keine Abweisung, aber wegen des Kriegsausbruchs keine Entscheidung erfahren habe.

Die Fragen und Eingaben betreffend Schaffung neuer Stellen, Erhöhung der Arbeiterlöhne, Teuerungszulagen usw. wurden aus den Erörterungen ausgeschieden und für den Voranschlag der Finanzverwaltung zurückgestellt. Ein Antrag, die Regierung zu ersuchen, die während des Kriegs an den Bezügen des Eisenbahnpersonals vorgenommenen Kürzungen aufzuheben, wurde einstimmig angenommen.

Die Gelenk-Lokomotive Bauart Garratt.

Für Eisenbahnen mit scharfen Krümmungen und starken Gefällsbrüchen, wie sie namentlich bei Schmalspurbahnen vorkommen, sind längere Lokomotiven leicht zu steif, und es stellte sich daher bald das Bedürfnis heraus, gelenkige Lokomotiven zu entwerfen, die sich den Abweichungen des Gleises von der Geraden, sowohl im wagerechten wie im senkrechten Sinne besser anpassen konnten. Die bekannteren Lösungen der dadurch gestellten Aufgabe sind die Fairlie-, Meyer- und Mallet-Lokomotiven, weniger bekannt ist die Bauart Garratt. Sie ist seiner Zeit für die Schmalspurbahnen von Tasmanien entworfen worden und hat sich besonders auf den Bahnen Australiens eingeführt, wird aber auch auf anderen Eisenbahnen mit ähnlichen Krümmungs- und Steigungsverhältnissen wie dort verwendet. Ihr Bau wird vorzugsweise von der bekannten englischen Lokomotivbauanstalt Beyer, Peacock & Co. betrieben.

Die Garratt-Lokomotive besteht aus drei einzelnen Teilen: zwei Triebgestellen und dem zwischen ihnen gelenkig aufgehängten Kessel, der von einem steifen Rahmen unterstützt wird. Die Triebgestelle tragen auch die Behälter für Wasser und Feuerung. Da ihr Gewicht den größeren Teil des Gesamtgewichts ausmacht, laufen die Triebgestelle trotz des an ihnen aufgehängten Kessels sehr ruhig. Beim Befahren von Krümmungen stellt sich der Kessel in die Sehne ein, dadurch werden die äußeren Räder entlastet, es wird also der Fliehkraft entgegengearbeitet, und die Lokomotive kann daher auch scharfe Krümmungen mit erheblichen Geschwindigkeiten nehmen, ohne daß die Gefahr des Umstürzens zu befürchten ist, und ohne daß die Flanschen der Außenräder zu scharf an den äußeren Schienenstrang angepreßt würden, so daß also gegenüber anderen Lokomotiven sowohl das Gleis als auch die Räder geschont werden.

Ein weiterer Vorteil der Bauart Garratt ist die gleichmäßige Belastung der beiden Triebgestelle und die dadurch ermöglichte gleichmäßige Verteilung des Gewichts auf die Achsen, was namentlich bei den neueren Lokomotiven mit ihrer großen Zahl von Achsen wichtig ist. Bei dieser hat man bis zu drei Triebachsen an jedem Triebgestell und dazu noch eine oder zwei Laufachsen oder ein Drehgestell angeordnet. Da der Kessel nicht über den Rädern, sondern zwischen ihnen sitzt, ist man in bezug auf die Größe des Kessels fast unabhängig von der Anordnung der Räder. Namentlich seine Länge kann nach Belieben gewählt werden. Auch für die Größe der Feuerkiste besteht nur die Beschränkung, daß der Heizer den ganzen Rost noch mit seiner Schaufel erreichen kann. Da der Kessel verhältnismäßig niedrig angeordnet werden kann, hat der Führer freien Ausblick auf die Strecke. Die Schwierigkeit, den Dampf in gelenkigen Rohren den Zylindern zuzuführen, wird dadurch auf ein Mindestmaß eingeschränkt, daß man das Gelenk der Dampfrohre über dem Drehzapfen der Triebgestelle anordnet, wo also theoretisch die Teile gegeneinander keine Bewegung machen. Für sehr stark gekrümmte Strecken kann dieser Zapfen bei dem einen Triebgestell kugelig ausgebildet werden, während ihm bei dem anderen noch zwei seitliche Hilfslager zugeteilt werden, wodurch eine Dreipunkt-Aufhängung des Kessels erreicht wird, die i er-

ei die weitestgehende Anschmiegung der Lokomotive an Krümmungen und damit einen sehr ruhigen Gang gewährleistet.

Die erste Garratt-Lokomotive war eine Verbundmaschine, doch hat man später von der Verbundwirkung abgesehen und dadurch die Bauart sehr vereinfacht. Die neueren Lokomotiven arbeiten mit Überhitzung (Bauart Schmidt). Dabei werden beide Triebgestelle durch einen Regler bedient, während bei den älteren Bauarten die beiden Teile in dieser Beziehung unabhängig von einander waren. Besondere Schwierigkeiten machte zunächst die Anordnung des Blasrohrs. Wenn die beiden Maschinen nicht im Gleichtakt laufen, wird bei dem ursprünglich vorgesehenen gemeinschaftlichen Blasrohr der Auspuff unregelmäßig und genügt nicht, um das Feuer anzufachen; wählte man den Querschnitt des Blasrohrs so, daß er für steile Neigungen genügte, so ergaben sich Schwierigkeiten beim Befahren weniger steiler Strecken und umgekehrt. Man hat deshalb zwei getrennte Blasrohre angeordnet, von denen das eine das andere umhüllt. Der gemeinsame Austritt besteht also aus einer kreisrunden und einer ringförmigen Öffnung, die beide gleiche Größe haben. Infolge der Anordnung des Antriebs in zwei gesonderten Triebgestellen und ihrer Loslösung vom Kessel eignet sich die Garratt-Lokomotive auch besonders für Zahnradstrecken, da das Zahnrad mit seinem Antrieb bequem untergebracht werden kann. Ein Punkt, der zunächst gegen die Bauart Garratt zu sprechen scheint, sind die verhältnismäßig hohen Kosten einer solchen Lokomotive. Wenn man jedoch ihre vielen Vorteile dagegen abwägt, wird man zu der Überzeugung kommen, daß für gewisse Zwecke, bei denen besondere Ansprüche an die Lokomotive gestellt werden müssen, die hohen Anlagekosten gerechtfertigt sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausnutzung der günstigen Wagenbestandsverhältnisse.** Die äußerst günstigen Bestände an gewöhnlichen offenen und bedeckten Wagen im Deutschen Staatsbahnwagenverbande lassen es dringend erwünscht erscheinen, soweit irgend möglich, schon jetzt, also in den Monaten Juli und August, Transporte vorzunehmen, die andernfalls in den Herbstmonaten, in denen mit Schwierigkeiten in der Wagengestellung gerechnet werden muß, abgefertigt werden würden. Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat deshalb den Herrn Präsidenten des Kriegsernährungsamts, den Herrn Chef des Feldeisenbahnwesens, Abteilung für kriegswirtschaftliche Transporte, und den Herrn Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten — wegen der Düngemittelsendungen — entsprechend verständigt und die Königlichen Eisenbahndirektionen sowie die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, soweit dies noch nicht geschehen, beauftragt, auf die Verkehrtreibenden entsprechend einzuwirken.

Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt ist angewiesen worden, die übrigen außerpreußischen Verwaltungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes um ein entsprechendes Vorgehen zu ersuchen und durch die zu den Kriegsgesellschaften abgeordneten Beamten auf einen vorzeitigen Bezug durch die Gesellschaften im Sinne dieses Erlasses hinzuwirken. Der Herr Minister macht in diesem Erlaß gleichzeitig darauf aufmerksam, daß die günstigen Wagenbestandsverhältnisse nicht dazu Anlaß geben dürfen, den auf den Wasserweg abgelenkten oder nach den gegebenen Weisungen und den getroffenen Vereinbarungen abzulenkenden Verkehr etwa wieder auf die Eisenbahn zu ziehen. Einmal ist es im Interesse der Eisenbahnverwaltung dringend erwünscht, daß ihr Betrieb wenigstens vorübergehend möglichst entlastet wird, um sich für die starken Anforderungen des Herbstverkehrs zu stärken; ferner ist die Schiffahrt selbstverständlich nur dann in der Lage, in den Monaten schwierigen Verkehrs die Eisenbahnverwaltung in großem Umfange zu unterstützen, wenn ihr die Möglichkeit gegeben ist, mit einem regelmäßigen Verkehr zu rechnen und sich auf ihn vollständig einzurichten.

— **Ferienverkehr.** Die Schwierigkeit der Kohlenversorgung ist in allen kriegführenden Ländern in der Steigerung begriffen. Wir stehen auch in dieser Frage zweifellos am besten da, aber heute gilt es auch hier, sparsam zu sein. Wenn der Himmel uns nicht einen milden Winter schickt, so werden wir in dieser Beziehung manche Entbehrung zu tragen haben. Deshalb ist es unabweisliche Pflicht, mit der äußersten Zurückhaltung beim Kohlenverbrauch vorzugehen. Auch die Eisenbahnverwaltung mit ihrem riesenhaften Bedarf kann sich dieser Verpflichtung nicht entziehen. Bei unseren Gegnern, namentlich bei den Engländern und Franzosen, hat man schon viel früher mit energischen Maßnahmen eingreifen müssen, hat die Fahrpreise um 50 % erhöht, Haltepunkte beseitigt, ja ganze Linien stillgelegt. Auch bei uns tritt die Notwendigkeit hervor, denjenigen Verkehr, der nicht militärischer und geschäftlicher Verkehr ist, einzuschränken, um Züge ausfallen lassen und an Kohle sparen zu können. Unsere Eisenbahnverwaltung ist aus gewichtigen Gründen zu einer Abdrosselung des Verkehrs etwa durch Einführung von Erlaubnisscheinen nicht geschritten, aber sie ist andererseits auch nicht in der Lage, wie in früheren Jahren auf die Belebung des Verkehrs, insbesondere durch Ferienzüge mit ermäßigten Fahrpreisen usw., hinzuwirken; im Gegenteil weist sie immer erneut auf die Notwendigkeit hin, jede irgend entbehrliche Reise zu unterlassen. Bei der unvermeidlichen Überfüllung aller Züge ist das Reisen zurzeit ohnehin eine Last und auch die mancherlei Ernährungsschwierigkeiten unterwegs sollten vom Reisen abschrecken. Die Gerüchte von angeblich großartiger Verpflegung draußen sind vielfach übertrieben und stammen zum Teil noch aus früherer Zeit, werden sich aber sicher als unzutreffend erweisen, wenn sich erst wieder ein größerer Strom von Ferienreisenden über das Land ergossen hat. Eine, wenn vielleicht auch knappe, so doch sichere Verpflegung findet man nur zu Hause.

Muß hiernach auch die möglichste Einschränkung im Reisen dringlichst empfohlen werden, so kann man sich doch nicht der Erkenntnis verschließen, daß infolge des unleugbar verstärkten Erholungsbedürfnisses, das zur Erhaltung der Volkskraft nicht ganz unbefriedigt bleiben darf, beim Ferienbeginn ein starkes Anschwellen des Reiseverkehrs zu erwarten steht, der dann mit den jetzt schon meist überfüllten Zügen nicht mehr bedient werden kann. Die Eisenbahnverwaltung lehnt zwar die Einlegung von Feriensonderzügen mit ermäßigten Preisen ab, wird aber auf einigen Strecken, auf denen sonst Feriensonderzüge verkehrten, Entlastungszüge mit beschränkter Platzzahl fahren. Die tarifmäßigen Fahrkarten werden nur im Vorverkauf abgegeben und dadurch Sitzplätze im Zuge sichergestellt. Die Fahrpläne dieser Züge werden rechtzeitig bekanntgegeben werden.

— **Gutachten des preußischen Landeseisenbahnrats.** Der Landeseisenbahnrat hat in seiner Sitzung vom 26. d. M. folgende Gutachten über Tariffragen von allgemeinerem Interesse abgegeben: Die von der Eisenbahnverwaltung beabsichtigte Erhöhung der regelrechten Einheitssätze für die Personenbeförderung wurde nach dem Vorschlage seines Ausschusses im Sinne der Regierungsvorlage einstimmig befürwortet. Ebenso wurde die von der Eisenbahnverwaltung geplante Erhöhung der Streckensätze in den Stückgutklassen mit einer geringfügigen Abweichung hinsichtlich der Staffelbildung angenommen. Auch die geplante Aufhebung oder Einschränkung einer größeren Anzahl von Ausnahmetarifen von meist örtlicher Bedeutung fand keinen Widerspruch. Indessen soll an den Ausfuhrtarifen für Zucker nichts geändert werden. Gegen die schließlich in Aussicht genommene Änderung der Grundsätze über die Abrundung der Fracht und der Nebengebühren sowie gegen einzelne Beschlüsse der ständigen Tarifkommission sind Bedenken nicht geltend gemacht.

— **Das Kgl. Generalverkehrsamt.** In bezug auf die Geschäfte dieses neuen Amts, das, wie in voriger Nummer mitgeteilt, im Kgl. Eisenbahnzentralamt gebildet wird, ist noch folgendes zu melden: Dem Generalverkehrsamt obliegt in Zukunft die Überwachung der gesamten Verkehrsbewegung innerhalb seines Bezirks. Es hat zur Frachtraumersparnis und zur Entlastung des Betriebes dahin zu wirken, daß unnötige Transporte unterbleiben, unzweckmäßige sachgemäß geregelt werden. Zu diesem Zwecke hat es insbesondere auf eine Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen, auf ein Zusammenfassen des Verkehrs — insbesondere des Massenverkehrs — in geschlossenen Zügen, auf eine zweckentsprechende Regelung des Stückgutverkehrs und Ausgestaltung der Leitungs- und Ladevorschriften planmäßig hinzuwirken. Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat es sich in ständiger Fühlung mit den Eisenbahndirektionen, den Verkehrsbeteiligten, den Kriegsversorgungs- und den beteiligten militärischen Stellen zu halten. Der Eisenbahnminister legt Wert darauf, daß die Eisenbahndirektionen die Tätigkeit des Generalverkehrsamts in jeder Weise, insbesondere auch durch Anregungen, unterstützen.

— Feriensonderzüge. Für diese werden in diesem Jahre auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen Fahrpreisermäßigungen nicht gewährt, jedoch werden die Fahrkarten ohne den Schnellzugzuschlag verkauft. Es fahren von Berlin aus in der Zeit des Schulferienanfangs Sonderzüge nach der Ostsee (Karlshagen, Köslin, Heringsdorf und Lauterbach), nach dem Harz (Goslar, Altenau, Seesen), nach dem Riesengebirge (Ober-Schreiberhau, Schmiedeberg, Krummhübel) und nach München. Die Züge nach München führen auch zweite, alle übrigen nur dritte Wagenklasse. Fahrkarten werden auch nach hinter München gelegenen Stationen ausgegeben; über Salzburg, Kufstein und Lindau kann Reisegepäck nach Österreich befördert werden.

Benutzung der Schlafwagen zwischen dem Westen und Berlin. Dieserhalb sind mehrfach Beschwerden und Wünsche laut geworden. Es ist dabei anerkannt worden, daß die Eisenbahnverwaltung bemüht ist, dem währed des Krieges infolge der Anhäufung von Kriegsgesellschaften aller Art in Berlin stark gestiegenen Verkehr zwischen dem Westen und der Reichshauptstadt nach Möglichkeit gerecht zu werden; jedoch wurde die Bedienung des Schlafwagenverkehrs auf der Strecke Berlin-Cöln als unzureichend bezeichnet. Dazu und zu dem weiter betonten Bedürfnis der Einrichtung von Schlafwagenzügen auf anderen wichtigen Strecken hat die preußische Staatsbahnverwaltung in der folgenden Mitteilung Stellung genommen: „Die zwischen Berlin und Cöln verkehrenden Schlafwagenzüge führen planmäßig in jeder Richtung sechs Schlafwagen. Bei starkem Verkehr ist es natürlich nicht ausgeschlossen, daß ausnahmsweise einmal in einer Richtung ein Wagen mehr läuft. Der Zug von Berlin hat in seiner gewöhnlichen Stärke dem Verkehr bisher im allgemeinen genügt. An 32 Zähltagen sind nur neunmal sämtliche Plätze belegt gewesen. An den übrigen Tagen ist eine Anzahl Plätze unbelegt geblieben. Für die Einrichtung reiner Schlafwagenzüge auch in anderen Verkehrsbeziehungen ist ein Bedürfnis bisher nicht hervorgetreten. Mit den in den regelmäßigen Zügen laufenden Schlafwagen ist der Verkehr bewältigt worden."

— Lübeck-Büchener Eisenbahn. Den Mitteilungen über die letzte Hauptversammlung ist noch nachzutragen, daß auf Anregung aus der Versammlung Direktor v. Alvensleben u. a. ausführte: Die Frage, ob in Travemünde zwei Bahnhöfe erbaut werden sollen, habe man sich innerhalb der Direktion oft und lange überlegt. Man habe auch alles versucht, den zweiten Bahnhof zu sparen; es sei das aber nicht gelungen. Schweren Herzens habe man sich mit dem Bau des zweiten Bahnhofs einverstanden erklären müssen, weil behauptet worden sei, durch die Einziehung des Strandbahnhofs würden die Interessen Neu-Travemündes geschädigt. Die Frage, ob die Bahn in der Lage sei, einen noch stärkeren Güterverkehr zu bewältigen als im letzten Jahr, müsse entschieden bejaht werden. Den letztjährigen starken Verkehr habe man ohne Schwierigkeiten aufnehmen können; solche ergaben sich nur im Verkehr mit dem Lübecker Hafen. Daß man aber dort dem Andrang nicht gewachsen war, werde jeder begreifen. Der Hafen gehöre nicht der Eisenbahngesellschaft, sondern dem Lübecker Staat. Bleibt der Verkehr auch nach dem Kriege so, werde Abhilfe durch Vermehrung der Hafengleise geschaffen werden müssen. Daß der Güterverkehr noch erweiterungsfähig sei, gehe doch daraus hervor, daß man neben ihm auch noch einen nicht unerheblichen Militärverkehr habe bewältigen müssen, ohne daß Schwierigkeiten entstanden seien. Daß der Güterverkehr nach dem Kriege sich nicht auf der erreichten Höhe halten werde, bewiesen die Verkehrsziffern der letzten Monate. So seien z. B. im Mai 55 000 t weniger befördert worden. Jetzt schon für die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen zu sorgen, sei nicht möglich, da die Industrie zu schwer belastet sei. Die Gesellschaft bekomme in diesem Jahre noch eine Reihe von Güterwagen; die bestellten Personenwagen seien zu Beginn des Jahres abgeliefert und neue nicht bestellt. Die Bestellung von Lokomotiven sei nicht möglich, auch habe man während des Kriegs schlechte Erfahrungen damit gemacht. Die erste Aufgabe nach Beendigung des Krieges sei, das vorhandene Material wieder ordnungsgemäß herzustellen. Ob der Wunsch nach einer größeren Steigerung der Zuggeschwindigkeit sich verwirklichen werde, sei noch nicht zu sagen. Der preußische Eisenbahnminister habe im Abgeordnetenhause das Gegenteil vorausgesagt und betont, daß man sich nach dem Kriege mit der Zuggeschwindigkeit sparsamer einrichten müsse als vor dem Kriege, um Ersparnisse infolge der erhöhten Unkosten zu machen.

— Die Regelung des Fremdenverkehrs in Württemberg. Das stellvertretende Generalkommando des XIII. (K. Württ.) Armeekorps hat bestimmt, daß in Heilbädern, Kurorten und Sommerfrischen, in denen durch übermäßigen Zuzug von Fremden die Aufrechterhaltung der Ernährung der einhei[mi]schen Bevölkerung des Ortes oder seiner Umgebung gefähr[det] ist, die Oberämter die Zahl der aufzunehmenden Fremden [be]schränken können. Besitzern von Gasthöfen, Gasthäusern, Kurhäusern, Fremdenheimen sowie Wohnungs- und Zimmervermietern ist verboten, mehr Fremde aufzunehmen oder behalten, als ihnen behufs Erreichung dieser Einschränku[ng] von den Oberämtern gestattet wird. Dabei können die Oberämter Anordnungen über die Auswahl der aufzunehmend[en] oder zu belassenden Fremden treffen, insbesondere nach d[em] Grade ihrer Erholungsbedürftigkeit. Personen, die vor d[em] 1. August 1914 die Beherbergung von Fremden nicht betrieb[en] haben, kann die Aufnahme von Fremden ganz untersagt w[er]den. Den Beteiligten, die sich in der Befolgung der ihn[en] auf Grund dieser Verordnung erteilten Vorschriften sow[ie] der allgemeinen Anordnungen über den Verkehr mit Leben[s]mitteln unzuverlässig zeigen, kann vom Oberamt die Beher[]bergung und Bewirtung von Fremden verboten werden. Or[ts]fremden, die durch Übertretung der für den Verkehr mit L[e]bensmitteln getroffenen Anordnungen die Allgemeinversorgung mit Nahrungsmitteln gefährden, kann der fernere Au[f]enthalt in dem Kurort vom Oberamt untersagt werden. Ve[r]fehlungen werden nach dem Gesetz über den Belagerung[s]zustand bestraft. Durch diese Vorschriften werden in gleich[er] Weise Ernährungsschwierigkeiten für die einheimische B[e]völkerung verhütet, wie die ausreichende Verpflegung d[er] an den betreffenden Orten aufgenommenen Fremden sich[er]gestellt.

— Die Arbeiterpensionskasse der Württembergischen Ve[r]kehrsanstalten hat anläßlich des gegenwärtigen Krieges ei[ne] Reihe Satzungsänderungen zugunsten von Kriegsteilnehme[rn] oder deren Hinterbliebenen vorgenommen. So wurde von E[r]füllung der satzungsmäßigen 5jährigen Wartezeit abgeseh[en], um dadurch auch bei kürzerer Mitgliedschaftsdauer die E[r]langung von Zuschußrenten (oder Sterbegeld) zu ermöglich[en]. Die hiernach fälligen Zuschußrenten werden nach der erst[en] Rentenstufe der Lohnklasse, in der das Mitglied bei der Ei[n]berufung stand, berechnet. (Dies wird namentlich den in d[er] Reserve stehenden Mitgliedern zugute kommen.) Fern[er] wurden die „Ruhebestimmungen" für den Rentenbezug be[im] Zusammentreffen mit Militärrenten oder Kriegswitwen- u[nd] dergl. -Bezügen aufgehoben, so daß jetzt ein Kriegsinvali[de] u. U. insgesamt mehr Renten beziehen kann, als früher se[in] Verdienst betrug. Auch wurde beschlossen, für die im Kri[eg] gefallenen ledigen Mitglieder ein Sterbegeld den Angehörig[en] selbst dann zuzubilligen, wenn vorher mit ihnen ein „Zu[]sammenleben in häuslicher Gemeinschaft" nicht stattgefund[en] hatte, der Gefallene aber ihre Stütze war. (Bei Nichterfü[l]lung der Wartezeit soll dafür eine Unterstützung [bis] zu 60 *M* treten.)

Die Leistungen der Arbeiterpensionskasse für Kriegste[il]nehmer oder Angehörige solcher umfaßten bis Ende 1916:

31	Invalidenzuschußrenten mit	zus. 7 324,65 *M* im Jal[hr]
142	Witwen- und Waisenzuschußrenten mit	zus. 39 709,51 *M* im Jal[hr]
143	Sterbegelder mit	zus. 10 977,10 *M* im Jal[hr]
22	Unterstützungen an Stelle von Sterbegeld	694,— *M* im Jal[hr]

Außerdem wurden bei nachgewiesener Bedürftigkeit Z[u]schußrentnern oder deren rentenberechtigten Hinterbliebene[n] wie auch solchen ehemaligen Mitgliedern, die vor Erfüllu[ng] der Wartezeit — also ohne Zuschußrente — invalide aus d[em] Dienst geschieden waren, neben etwaigen satzungsmäß[igen] möglichen, fortlaufenden Unterstützungen (bis 120 [M] jährlich), anläßlich der durch den Krieg entstandenen L[e]bensmittel- usw. -Teuerung auch noch einmalige Beihilf[en] im Betrag von 10 bis 60 *M* aus dem mit der Kasse vereinigt[en] „Unterstützungsfonds" gewährt; in den Jahren 1914—1916 [er]hielten solche insgesamt 570 Personen mit rund 26 000 [M]. Gefördert wurde diese Kriegshilfe der Arbeiterpensionskas[se] dadurch, daß diesem ihrem Unterstützungsfonds, der ü[ber] einen Kapitalzins von 5215 *M* zu verfügen hat, neben den v[on] der Verkehrsanstaltenverwaltung noch jährlich zufließend[en] 36 000 *M* Staatszuschuß, im Jahre 1915 von der Eisenbah[n]verwaltung rund 9000 *M* und im Jahre 1916 von der Postve[r]waltung ebenfalls 3000 *M* außerordentlicherweise zugewen[det] worden sind.

Des weiteren hatten die wiederholten Eingaben der „A[r]pensionäre" um Kriegsteuerungsbeihilfen im Frühjahr 19[17] das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten (Verkehr[s]abteilung) veranlaßt, nicht bloß den Staatspensionären, so[n]dern auch den aus der Arbeiterpensionskasse Renten beziehe[n]den, im Vertrags- oder Arbeiterverhältnis gestandenen Inv[a]lidenrentnern, wie auch ihren Hinterbliebenen, eine besonde[re] Kriegsteuerungshilfe zuteil werden zu lassen. Es wurde d[es]halb Ende März 1917 die Verwaltung der Arbeiterpension[s]kasse angewiesen, auf Rechnung des Staats ihren i[...]

aden, im Genuß von Zuschußrente stehenden, ehemaligen gliedern ebenso wie den im Genuß von Hinterbliebenen-en stehenden Angehörigen solcher — ohne Bittgesuche warten — Kriegsteuerungsbeihilfen in zwei Raten zu en, und zwar den Empfängern von Invaliden-Zu-ußrenten, mit Frau 70 *M* jährlich, den Empfängern von aliden-Zuschußrenten ohne Frau 50 *M* jährlich und Empfängerinnen von Witwenzuschußrenten 50 *M* jährlich, zu noch für jedes vom Rentenempfänger unterhaltene Kind r 15 Jahren weitere 20 *M* hinzuzutreten hätten. — Glei-h wurde auch den Empfängern von Unfallrenten zuge-gt; ebenso sollten Müttern von Halbwaisen, die durch derverheiratung ihrer Witwenzuschußrente verlustig ge-gen sind, auf Ansuchen die für Vollwaisen gleicherweise esehenen Beträge (je 20 *M* für 1 Kind) zugewiesen den können. Die gleichen Beträge wurden endlich in be-eren Fällen auch zugestanden für Kinder über 15 Jahre, n diese — infolge Mißgestaltung oder Krankheit — er-sunfähig sind. Von der so auf Rechnung des Verkehrs-altenetats zu übernehmenden Kriegshilfe mit 122 405 *M* allen auf ehemalige Angehörige der Eisenbahnverwaltung deren Hinterbliebene 81 940 *M* (in 2011 Fällen) und auf e der Postverwaltung 40 465 *M* (in 916 Fällen).

r Rechnungsabschluß für 1916 war bei der Kasse infolge starken Inanspruchnahme durch Zuschußrentenzahlungen s weniger günstig als in den Vorjahren; immerhin war ein Überschuß von 551 298 *M* zu verzeichnen gewesen. n dem Jahresbericht betrugen die eigentlichen Einnahmen 71 *M* und die eigentlichen Ausgaben 423 473 *M*. Unter Einnahmen sind 462 589 *M* Beiträge (der Arbeitgeber der Arbeitnehmer zusammen), 292 263 *M* Kapitalzinsen 219 000 *M* Zuwendungen der Verkehrsanstaltenverwal-n (nämlich 180 000 *M* ständiger Zuschuß für die Arbeiter-ionskasse selbst und 36 000 *M* für deren Unterstützungs-s, sowie die oben erwähnte außerordentliche Gabe von *M* der Postverwaltung für Kriegsteuerungsbeihilfe). r den Ausgaben sind 345 133 *M* für Zuschußrenten an ehe-ge Mitglieder oder Hinterbliebene solcher und rund 0 *M* für Unterstützungen (ohne die obigen 122 405 *M* gsteuerungsbeihilfen). Die Zahl der Zuschußrenten-änger betrug Ende 1916 2640, und die der Mitglieder im esdurchschnitt 13 208 Personen. Bei Jahresschluß war n Vermögen von 7 116 650 *M* — berechnet nach dem An-affungswert der Effekten — vorhanden; davon n 1 275 000 *M* in Reichsanleihen angelegt.

Württembergische Nebenbahnen A.-G. in Stuttgart. Nach Jahresbericht der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft das Jahr 1916 sind bei ihrer württembergischen Tochter-llschaft die Betriebseinnahmen mit 1 084 385 *M* gegen Vorjahr um 151 000 *M* gestiegen. Der Betriebsüberschuß 378 130 *M* ist gegen 1915 um 81 590 *M* höher. Gegen das Friedensjahr jedoch bleiben Betriebseinnahmen und Be-überschuß immer noch nicht unwesentlich zurück. Die Stei-ng der Betriebseinnahmen im Jahre 1916 ist zum Teil die Erhöhung der Gütertarife ab 1. Oktober 1916, zum ren Teil jedoch auf die allgemeine Hebung des Per-n- und Güterverkehrs zurückzuführen. Nach Abzug der lage in den Erneuerungsfonds, der allgemeinen Geschäfts-sten und der Kosten der Betriebsverwaltung sowie der rn, reicht der Betriebsüberschuß in dem verbleibenden g von 198 820 *M* zur Deckung der einen Aufwand von 700 *M* erfordernden Zinsen und Abschreibungen nicht aus. gibt sich vielmehr ein Verlust von 118 380 *M*, der durch nahme aus dem Bilanzreservefonds gedeckt wurde. Wäh-der ersten vier Monate des Jahres 1917 haben sich Ein-n und Betriebsüberschuß gegenüber 1916 wiederum ge-rt.

— **Doktorernennungen der Stuttgarter Technischen Hoch-he.** Der Senat der Technischen Hochschule in Stuttgart nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ am 24. Mai Bauräten und technischen Direktoren der Tiefbauunter-ung Phil. Holzmann & Cie., K. Kölle in Frank-a. M. und der Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger, ilfinger in Mannheim die Würde eines Doktor-In-urs ehrenhalber verliehen, da sich beide als technische großer deutscher Tiefbauunternehmungen hervorra-Verdienste um Entwurf und Ausführung von Ingenieur-n größten Stils im Frieden und auch im Krieg erworben . Bei den vielfachen Beziehungen der beiden Tief-ternehmungen zu den deutschen Eisenbahnverwaltungen der Verleihung auch an dieser Stelle gedacht werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußischen Staatsbahn-ltung sind die Regierungs- und Bauräte Walter Rei-e und Alfred Heinrich, Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektionen in Posen und Hannover, zu Geheimen Bauräten und vortragenden Räten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt.

Bei den württembergischen Staatsbahnen ist der tit. Finanzrat Schmid, Vorstand des Reklamationsbureaus der Generaldirektion, zum Finanzrat bei dieser Behörde und der tit. Eisenbahnbauinspektor Lechner, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion zu Ulm, zum Eisenbahnbauinspektor des inneren Dienstes bei der Generaldirektion befördert worden.

Österreich.

— **Der österreichische Wasserstraßentag.** Am 20. d. M. begannen die Beratungen des österreichischen Wasserstraßentages in Wien, wozu aus Deutschland eine stattliche Anzahl Vertreter erschienen waren. Handelsminister Dr. Urban erklärte, er sei zwar mit Rücksicht auf die politischen Verhältnisse nicht in der Lage, über die Stellungnahme der Regierung zur Wasserstraßenfrage eine Erklärung abzugeben, doch wünsche er den Verhandlungen den ersprießlichsten und segensreichsten Erfolg. Als erster Berichterstatter sprach Stadtbaudirektor Dr. Goldemund über die Geschichte der Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen. Oberbürgermeister Geßler von Nürnberg überbrachte die herzlichsten Grüße von Bayern. Der König von Bayern habe während der Kriegszeit den Ausbau der Wasserstraßen mit großer Tatkraft in die Hand genommen. Auch seien fünf Millionen vom Reich, von Bayern und andern Beteiligten bewilligt worden, um einen Bauplan für eine Verbindung von Rhein und Donau zu erlangen. Handelskammersekretär Vago aus Budapest sprach sich für die baldigste Ausführung der Regulierungsarbeiten auf der oberen Donau aus, welche Anregung von dem Abgeordneten Hofrat Held aus Regensburg unterstützt wurde. Reichstagsabgeordneter Gothein (Breslau) begrüßte die Versammlung als die Vertreter der deutschen Bundesstaaten. Bei den Nachmittagsberatungen sprach zunächst Kunschak aus Wien vom Landesausschuß als Berichterstatter über die Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen. Meisner aus Prag trat für die Zentralisierung aller Wasserstraßen ein. Bürgermeister Mayzel aus Oswiecim stellte Zusatzanträge über den Ausbau der galizischen und der polnischen Wasserstraßen. Der Vorsitzende, Oberbürgermeister Blüher, faßte das Ergebnis der Beratungen dahin zusammen, daß der feste Wille zum Ausdruck gekommen sei, in dieser großen Frage einig vorzugehen.

— **Maßnahmen zur Steigerung der Kohlenförderung im nordwestböhmischen Kohlenrevier.** Nach neuerlichen Erhebungen ist anzunehmen, daß nach Beistellung der erforderlichen Arbeiter tatsächlich eine Steigerung erzielt werden könnte, die nach fachmännischem Urteil mit etwa 250 000 bis 300 000 t im Monat zu veranschlagen wäre. Eine Steigerung der Förderung im westböhmischen Kohlenrevier wäre schon aus dem Grunde sehr zu wünschen, weil die Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Österreich-Ungarn in der letzten Zeit in Rückgang begriffen ist. Wie verlautet, dürfte auch durch Vermehrung der Arbeiterzahl in den übrigen Revieren, namentlich auch im Ostrau-Karwiner Revier, eine Mehrgewinnung von Kohle in Aussicht genommen sein. Die Rückberufung geeigneter Kohlenarbeiter aus dem Felde erscheint bereits angeordnet. Derzeit hat insbesondere das böhmische Braunkohlenrevier noch immer eine etwa 15 prozentige Verminderung der Gesamtbelegschaft gegenüber dem letzten Friedensjahre aufzuweisen. Es wäre also schon allein durch Einstellung der rückberufenen Kohlenarbeiter eine gewisse Steigerung der Förderung ermöglicht.

— **Ausbeutung der westgalizischen Kohlenfelder.** Über die geplante Ausbeutung der westgalizischen Kohlenfelder, die bekanntlich vor einiger Zeit in den Besitz des galizischen Landesausschusses übergegangen sind, wird der „Zeit“ berichtet: Die früheren Eigentümer, die Westdeutschen Thomasphosphatwerke, haben in dem ausgedehnten Gebiet zwar verschiedene Bohrungen unternommen, doch wurde — wohl um der heimischen oberschlesischen Kohle keine neue Konkurrenz zu schaffen — die Ausbeutung der Kohlenfelder unterlassen. Das Land Galizien will nun vor allem bei Spytkowice (Kreis Wadowice) die erste Schachtanlage errichten. Dort sind bereits Kohlenflöze mit einer Mächtigkeit von 6 m erbohrt. Dieser Schachtanlage sollen weitere folgen, so daß vorläufig mit einer Jahresförderung von 10 bis 12 Mil-

lionen Meterzentner gerechnet werden könnte. Vor dem Ankauf der erwähnten Kohlenfelder befanden sich von dem Gebiet im Kreis Biala 78 %, im Kreis Chrzanow 72 % und im Kreis Wadowice 57 % Grubenfelder in fremden Händen. Das ganze überaus ausgedehnte Gebiet hat nun der galizische Landesausschuß übernommen; hierzu kommen noch weitere Kohlenfelder in den Kreisen Oswiecim, Krakau und Podgorce.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnbautätigkeit im Jahre 1916.** Im Laufe des verflossenen Jahres wurde nur die im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen verwaltete Lokalbahn Zabok-Stubica mit 13,4 km Baulänge dem öffentlichen Verkehr übergeben. Im Bau begriffen blieb am Ende des Jahres die Strecke Plaski-Landesgrenze der dalmatinischen Linien der ungarischen Staatsbahnen mit 174,7 km (wie im Vorjahre). Die Verhandlungen über die Bewilligungsbedingungen wurden für 55 Lokalbahnen abgeschlossen, deren Gesamtlänge 2070 km, das Baukapital 262 432 400 K. beträgt. Ferner wurden die behördlichen Begehungen von 69 Lokalbahnen mit zusammen 2306,9 km Baulänge vollzogen und schließlich lagen die Entwürfe von 21 Lokalbahnen mit 863 km Baulänge vor. Die gesamte Bautätigkeit erstreckte sich somit auf 5428 km neue Eisenbahnlinien. Gegen das Vorjahr zeigt die Tätigkeit im allgemeinen eine zwar sehr mäßige, inmitten der durch den Weltkrieg geschaffenen Verhältnisse aber wohl doch erfreuliche Besserung.
M r.

— **Regelung des Holzverkehrs.** Eine Regierungsverordnung in Angelegenheit der Verwendung, Inverkehrsetzung und Anmeldung von Holz und Holzkohle besagt, daß den Verkauf von Holz und Holzkohle das Holzverwertungsamt selbst besorgt oder damit die Parteien betraut. Die Übernahmepreise stellt die Preisfeststellungskommission fest. Die Versendung von Holz in Mengen von mehr als 5000 kg mit der Bahn, Schiff oder Flößung ist nur unter Beibringung entsprechender Transportzertifikate gestattet, welche vom Holzverwertungsamt ausgestellt werden. Diese Verordnung erstreckt sich auch auf Kroatien-Slavonien.

— **Die Donaukommission.** Unter Vorsitz des Vizebürgermeisters Dr. Franz Déni fand in jüngster Zeit die errichtende Sitzung der Donaukommission statt. Ihre Aufgabe ist, über die mit dem Donauverkehr in Verbindung stehenden Fragen, insbesondere die auf Budapest Bezug habenden, zu verhandeln und sie zur günstigen Lösung zu bringen. Nach den Beschlüssen sollte sich die Hauptstadt auf dem in Wien kürzlich abgehaltenen Wasserstraßentag vertreten lassen.

Übrige europäische Länder.

— **Weitere Erhöhung der schwedischen Eisenbahntarife.** „Berlingske Tidende“ meldet aus Stockholm: Die Eisenbahnverwaltung hat einen Vorschlag zur weiteren Erhöhung der bereits früher erhöhten Fahrkartenpreise und Preise für die Güterbeförderung ausgearbeitet.

— **Gasfeuerung für Lokomotiven mit selbsterzeugtem Gas.** In Schweden ist eine Lokomotive mit Gasfeuerung erfunden worden, die ihr Gas selbst erzeugt. Statt der Feuerkiste ist ein Gaserzeuger angeordnet, über dem sich die Verbrennungskammer befindet. Beide stehen durch Öffnungen in der Trennwand mit einander in Verbindung. Ihre Umfassungen bilden einen einheitlichen Hohlkörper. Die Roststäbe sind hohl, und durch ihre Höhlungen wird ein Gemisch von Dampf und Luft zugeführt und durch den Brennstoff geleitet. Außerdem sind noch Luftzuführungskanäle für den Verbrennungsraum vorhanden. Die Wände des Verbrennungsraumes und die Luftzuführungsöffnungen werden vom Kesselwasser bespült, sind also gegen Verbrennung geschützt. Die Verbrennungsgase durchstreichen die Röhren des Kessels, in denen auch Überhitzerrohre angeordnet sein können. Der Brennstoff wird dem Gaserzeuger durch Öffnungen im oberen Teil zugeführt; über jeder solchen Öffnung befindet sich ein Schacht mit einem Füllzylinder, der von einer Schnecke in Drehung versetzt wird. Schraubenförderer führen den Brennstoff selbsttätig vom Tender zum Füllschacht. Die drei Füllvorrichtungen arbeiten gleichzeitig, wodurch eine sehr gleichmäßige Verteilung des Brennstoffs im Vergaser gewährleistet wird. Entsprechend dem schwedischen Bestreben, Torf für die Lokomotivfeuerung nutzbar zu machen, ist auch die hier beschriebene Lokomotive zur Verwendung von Torf eingerichtet.

— **Schwedische Freihäfen.** Wie sich Schweden zur Tei
nahme am künftigen Kampf um den Welthandel rüstet, zeige
nicht nur die neuerdings gegründeten großen Handels- un
Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch die im Bau begriff
nen oder bevorstehenden umfangreichen Hafenanlagen. B
sonders bemerkenswert ist das Erstehen von Freihäfe
in Schweden. Die Stadt Malmö erhielt soeben von der R
gierung die Konzession zur Einrichtung und zum Betri
eines Freihafens. Dieser ist bereits längst im Bau begri
fen, und die Aktiengesellschaft, die den Betrieb übernehm
soll, fertig. Mit Hilfe seines Freihafens und auf Grund sein
günstigen Lage wird Malmö eine erhebliche Rolle im Handel
verkehr spielen können, da sich nach dem Kriege ein beso
ders lebhafter Warenaustausch zwischen der Ostsee un
dem Weltmeer vollziehen dürfte. Für den Kopenhagen
Freihafen bildet das Malmöer Unternehmen einen Wettbewe
ber, bei dem es jedoch keineswegs sein Bewenden haben dürft
Denn auch in Gotenburg, der großen Handelsstadt an d
Westküste, ist ein umfangreicher Freihafen im Entstehe
mit dem man diesem Platz dereinst die Bedeutung ein
Welthafens geben will. Jedenfalls lassen die günstige
Wasserverhältnisse diese Annahme erklärlich erscheine
Alle Bedingungen für einen guten Hafen sind vorhande
geschütztes Fahrwasser, kurze sichere Fahrt zwischen d
Stadt und dem Kattegat, durch ein interessantes Schäre
gebiet führend, und eine große Außenreede. Im Jahre 19
soll der Freihafen fertig sein. Doch auch Stockholm wi
einen Freihafen bauen, mit dem sich die Behörden der Hau
stadt seit langem beschäftigen und der seinen Platz bei Värt
in den Stockholmer Schären unweit der Stadt erhalten so
Mit den Arbeiten dürfte bald begonnen werden. Ferner i
eine neue, große Hafenanlage in Helsingborg beschloss
worden, welche Stadt, dank der Dampffährenverbindung m
dem gegenüberliegenden Helsingör, einen bedeutenden Au
schwung nimmt, und in Landskrona, das ebenfalls a
Sund liegt, geht schon seit längerer Zeit eine große Erwei
rung des Hafens von statten. Die Rührigkeit in bezug a
Hafenbauten läßt somit in Schweden nichts zu wünsch
übrig.
M

— **Die Betriebslänge der schweizerischen Eisenbahnen i
Jahre 1916.** Der amtliche Bericht über die schweizerisch
Eisenbahnen im Jahre 1916 stellt fest, daß Ende 1916 an
Betrieb befindlichen Linien der Kontrolle durch das Eis
bahndepartement unterstellt waren:

	Betriebslänge	
	km	kn
I. Hauptbahnen.		
a) Schweizerische	2532.666	
b) Ausländische auf Schweizer Gebiet	55.470	2588.6
II. Nebenbahnen.		
a) Vollspurige Reibungsbahnen	1138,702	
b) Schmalspurige Reibungsbahnen . .	1522.812	
c) Zahnradbahnen	109,680	
d) Trambahnen	484,842	
e) Drahtseilbahnen	48,573	3304,9
		5892.5
Hiervon gehen ab:		
a) Die für die Zweiglinien doppelt berechneten Betriebslängen	135,074	
b) Die im Ausland gelegenen Strecken	52,427	187,0
Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz		5705
Davon werden zweispurig betrieben . .		896.0

F. F

— **Versuche mit elektrischen Signalbeachtungsappara
auf den Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahn
erproben zurzeit einen von Dr.-Ing. Gutzwiller v
Schweizerischen Eisenbahndepartement erdachten Signal
achtungsapparat für Lokomotiven, der den Zweck hat, e
Beachtung der Signale durch das Lokomotivpersonal m
lichst sicherzustellen und so die Betriebssicherheit zu
höhen. Nach der „Technischen Rundschau der Neuen Züric
Zeitung“ ist an der Versuchslokomotive ein Klosescher
schwindigkeitsmesser angebracht, der selbsttätig vom Rade
auf einem endlosen Papierstreifen die Schnelligkeit der Fa
und jedes Anhalten verzeichnet. Der Papierstreifen w
durch ein Uhrwerk mit gleichmäßiger Geschwindigkeit
einem Bleistift vorübergeführt. Dieser, der seine Bewegu
durch die Raddrehung erhält, zeichnet eine Schaulinie a
dem mit Strichteilung versehenen Streifen. In diesen Af
zeichnungsapparat hat Gutzwiller zwei kleine Elek
magnete eingebaut, die auf je einen federnden, mit ei
scharfen Nadel versehenen Anker wirken. Der von Trock

..menten gelieferte Betriebstrom durchfließt je nachdem der ..omkreis geschlossen wird, den einen oder den andern der ..ktromagneten. Im Führerstand sind an den beiden Seiten..nden, von denen aus das Fahrpersonal die Strecke zu über..en hat, Druckknöpfe angebracht. Wird durch den Lokomotivführer der rechtsseitige Knopf gedrückt, so fließt der ..om zu dem einen der beiden Elektromagneten. Der Anker ..d angezogen und die Nadel macht einen Stich in den Papierstreifen des Geschwindigkeitsmessers, wo der Bleistift ..t und Fahrgeschwindigkeit angibt. Das gleiche geschieht, ..n der Heizer den linksseitigen Knopf betätigt; nur daß ..n gleichzeitig auf der Führerseite eine elektrische Glocke ..önt, welche dem Führer die Handlung des Heizers an..gt.

..ür den Gebrauch des Apparats gilt folgendes: Wenn ein ..signal einer Station in Sicht kommt, so meldet derjenige, .. es zuerst sieht, dem andern nach Vorschrift durch Zei..n mit der Hand oder Zuruf, ob das Signal geschlossen ..r offen ist. Sodann drückt der Heizer auf den ihm zu..iesenen Knopf; die Glocke ertönt und die Nadel sticht .. Marke in den Streifen. Ist das Vorsignal offen, so ..ckt der Heizer einmal, ist es geschlossen, dreimal rasch ..heinander. Kommt dann das Hauptsignal in Sicht, so ..det wieder derjenige, der es zuerst erblickt, die Stellung .. Signals dem andern, worauf der Führer durch Druck auf .. rechtsseitigen Knopf den elektrischen Stromkreis schließt .. so die zweite Beobachtung ebenfalls auf den Papier..ifen bringt. Wie beim Vorsignal der Heizer, so drückt ..m Signal der Führer, bei offener Stellung einmal, bei ge..lossener dreimal auf den Knopf.

..n dieser Weise sind während der Fahrt die Stellungen ..tlicher Signale zu vermerken; ob das wirklich geschehen ..s kann bei der Streifenprüfung ohne weiteres festgestellt ..den. Ist ein Signal nicht beachtet worden, so läßt sich .. Streifen nicht so leicht fälschen, weil es zur richtigen ..kierung auf mikrometrische Genauigkeit ankommt.

..an hofft, durch den Zwang zur regelmäßigen Bedienung .. ebenso einfachen wie sinnreichen Vorrichtung dem Lokomotivpersonal die gegenseitige Verständigung über den ..nalstand und dessen Vermerkung zu einer so fest haften.. Gewohnheit zu machen, daß eine Nichtbeachtung der ..nale ausgeschlossen ist. Für das Lokomotivpersonal hat .. Apparat den Vorteil, daß sich bei Eisenbahnunfällen ..aige Anschuldigungen wegen Nichtbeachtung der Signale ..cht auf ihre Richtigkeit nachprüfen lassen, während sich ..te bekanntlich die Schuldfrage oft nur schwer einwandfrei ..scheiden läßt. F. Rath.

— **Eine Friedenskundgebung in London.** Der National..band der englischen Eisenbahner veranstaltete am 17. Juni ..n Hydepark eine große Kundgebung gegen die Aufhebung .. Grundsätze der Gewerkschaften und gegen die industrielle Dienstpflicht sowie zugunsten eines dauernden, die Heimbevölkerung vom Fluche des Militarismus befreienden Friedens. Der Generalsekretär des Verbandes, Thomas, führte aus: Die Lebensmittelverwaltung in England sei ein öffentlicher Skandal. Die zunehmende Verteuerung des Lebensunterhaltes sei unvereinbar mit den bedeutenden Gewinnen, welche die Bilanzen der Gesellschaften aufwiesen.

— **Kohlengewinnung und Kohlenhandel in und mit Bulgarien.** Der gänzliche Mangel an flüssigen Heizmitteln sowie die bisher verhältnismäßig beschränkte Kohlengewinnung in Bulgarien — nach der Berechnung der Abteilung für Bergwerke im bulgarischen Handelsministerium ergab sich als voraussichtlich höchstmögliche Ausbeute der staatlichen Kohlenbergwerke von Pernik, Bobowdol und in Südbulgarien die Menge von 1 500 000 t in diesem Jahre — wird als großer Übelstand empfunden. Da jedoch die ziemlich schwefelhaltige bulgarische Kohle (Lignit) für verschiedene Zwecke nicht recht geeignet ist und auch in Zukunft infolge Vergrößerung des Eisenbahnnetzes und Zunahme der Industrie das Bedürfnis an Kohle sowohl in Bulgarien als auch in der Türkei beträchtlich größer werden muß, wurde vor etwa einem Jahr eine „Balkan-Kohlen-Handels-A.-G." mit einem Aktienkapital von vier Millionen Mark ins Leben gerufen. Gründer waren die Interessengruppen des oberschlesischen Kohlenreviers, des preußischen Bergfiskus, die Gesellschaft Giesches Erben, die Fürstlich Pleßsche Bergwerksdirektion, die großen Kohlenhandelsfirmen Cäsar Wollheim und Emanuel Friedländer & Co., die oberschlesischen Kokswerke und chemischen Fabriken A.-G. in Verbindung mit der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank in Budapest. Außerdem haben sich die Hauptbeteiligten des Ostrau-Karwiner Kohlenreviers und der ungarischen Gruben der Gesellschaft angeschlossen. Die Ungarische Allgemeine Kreditbank bildet durch ihre auf dem Balkan, besonders auch an allen Donauumschlagplätzen seit Jahren unterhaltenen Betriebsstellen eine breite Grundlage zur Betätigung der Gesellschaft.

Wenn man berücksichtigt, daß die Balkanstaaten einschließlich der europäischen Türkei vor dem Kriege jährlich 2 500 000 t Kohlen aus England bezogen, dann wird man sich einen Begriff davon machen können, wie umfangreich das Betätigungsfeld ist, das sich der Balkan-Handels-Gesellschaft bietet. Nach künftiger stärkerer Ausnutzung des Donau-Wasserweges wird sich zweifellos das oberschlesische Geschäft nach dem Balkan ganz bedeutend vergrößern lassen, namentlich wenn auch die Türkei den wirtschaftlichen Aufschwung nimmt, wie er nach dem Kriege zu erwarten steht. Dazu gehört jedoch zweifellos, daß die geplanten Verbesserungen der deutschen und österreich-ungarischen Wasserwege in vollem Umfange ausgeführt und für den Kohlenverkehr zweckmäßige Gemeinschaftstarife für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr sowie Zolltarife erstellt werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

..misch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

..it Gültigkeit vom 15. Juli 1917 wird ..c Willomitz, Station der k. k. ..rr. Staatsbahnen, nach Memmin..n ein Frachtsatz von 143,1 ℳ für ..0 kg eingeführt.

..nchen, den 23. Juni 1917. (879)
..rifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

..einsames Heft für den Wechselver..ehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200).

..n 1. Juli 1917 tritt der Nachtrag 12 ..raft. Er enthält u. a. neue oder er..e Zuschlags- und Anstoßfrachten ..mehrere Privatbahnen.

..rlin, den 26. Juni 1917. (888)
Königliche Eisenbahndirektion.

..ats- und Privatbahn-Güterverkehr.

..e Halberstadt - Blankenburger ..nbahn ist dem bis zum 30. 6. 17 ..gen Ausnahmetarif 23 für frisches Obst, dessen Gültigkeit unterm 14. 5. 17 bis zum 30. 6. 18 verlängert ist, nicht wieder beigetreten.

Die genannte Bahn scheidet demnach nicht, wie früher bekannt gegeben, zum 30. 6. 18, sondern bereits zum 30. 6. 17 aus dem Ausnahmetarif 23 aus.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1917. (891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6c für Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917, widerruflich bis 30. September 1920, werden die Frachtsätze nachstehender Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn um 2 ₰ für 100 kg erhöht:

Börnichen-Schlepzig, Briescht, Colochau, Duben (Niederlaus.), Groß Leuthen - Gröditsch, Hartmannsdorf (Niederlaus.), Herzberg (Elster) Stadt, Hohenbucko, Klein Rössen, Kohlsdorf, Krugau, Langengrassau, Luckau, Neuendorf (Niederlaus.), Rochau, Schlieben, Tauche N. L. E., Wittmannsdorf (Niederlaus.), Wustermarke und Zöllmersdorf.

Breslau, den 27. Juni 1917. (889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1917 werden aufgehoben:

1. Ausnahmetarif 1 a (Stammholztarif),
2. Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif),
3. ferner vom Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 8 a): zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Holz, Ziffer 5, genannt.

Die Ziffern 8 b) und c) dieses Ausnahmetarifs sind abzuändern in 8 a) und b).

München, den 21. Juni 1917. (882)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 treten folgende Ausnahmetarife außer Kraft und sind deshalb zu streichen:

1. Ausnahmetarif 1 b für hölzerne Masten für elektrische Leitungen aller Art, Seite 2 des Nachtrags II;
2. Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif), Seite 207 des Tarifs und Seite 3/5 des Nachtrags II;
3. Vom Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 8. a) für „Zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Holz, Zif. 5, genannt, Seite 204 des Tarifs und Seite 5 des Nachtrags IV, die Ziffern 8. b) und c) sind in 8 a) und b) zu ändern.

München, den 25. Juni 1917. (885)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigungen.

In dem mit Gültigkeit vom 1. August 1917 zur Einführung gelangenden Nachtrag VII sind folgende Frachtsatzdruckfehler zu berichtigen:

Seite 7 von Grube 38 nach Abbazia-Mattuglie von 3356 auf **3556**,
Seite 7 von Grube 43 nach Franzensfeste von 3348 auf **3248**,
Seite 7 von Grube 45 nach Fritzens-Wattens von 2828 auf **2848**,
Seite 11 von Grube 24 nach Patsch von 2974 auf **2985**,
Seite 12 von Grube 36 nach Patsch von 2865 auf **2965**,
Seite 12 von Grube 29 nach Klamm-Schottwien von 2511 auf **2501**,
Seite 13 von Grube 44 nach Hall von 2873 auf **2872**,
Seite 14 von Grube 55 nach Krieglach von 2575 auf **2574**,
Seite 16 von Grube 9 nach Rovereto von 6534 auf **3534**,
Seite 24 von Grube 30 nach Wildon von 2817 auf **2917**,
Seite 25 von Grube 45 nach Wildon von 3864 auf **2864**

Heller für 1000 kg.

Auf Seite 26 ist der Stationsname Weidbruck auf Waidbruck richtig zu stellen.

Kattowitz, den 26. Juni 1917. (886)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. September 1917 scheiden die Stationen Basel (Bad.), Basel (Els. L. B.), Konstanz, Schaffhausen, Singen (Hohentwiel) und Waldshut aus den Ausnahmetarifen 9 und 9 s für Eisen usw. aus.

Erfurt, den 25. Juni 1917. (880)
Königliche Eisenbahndirektion,

Elsaß-Lothr.-Luxbg.-Badischer u. pfälzischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 20. Juli 17 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. unter Ziffer I⁵ nachgetragen:

„Hochofen- u. Martinschlacken, auch manganhaltige.“

Straßburg, den 21. Juni 1917. (890)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Tarif wurden einige Berichtigungen durchgeführt. Näheres bei den Dienststellen.

München, den 18. Juni 1917. (881)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1917 erscheint der Nachtrag XI, der die durch die Bekanntmachungen vom 21. April und 21. Juni 1917 veröffentlichte Neuordnung der Eisenausnahmetarife und die Streichung verschiedener Ausnahmetarife usw. enthält.

Frankfurt (M.), 23. Juni 1917. (883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Tonerde usw. — Tfv. 2 IVs. —

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 wird die Tarifstelle „L. Mineralöle usw.“ des Warenverzeichnisses aufgehoben. Gleichzeitig tritt an gleicher Stelle für den Geltungsbereich des genannten Ausnahmetarifs mit Ausnahme des Gebiets der badischen, bayerischen, sächsischen und württembergischen Staatsbahnen folgende neue Bestimmung in Kraft: „L. Petroleum zur Verwendung im Inlande in Wagenladungen.“

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1917. (892)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westböhmisch - Tirol - Vorarlberger Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1917. Aufhebung des Ausnahmetarifes 72.

Mit Ablauf des 31. August 1917 wird der Ausnahmetarif 72 aufgehoben.

Wien, am 25. Juni 1917. (893)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 15. April 1917. Aufhebung des Ausnahmetarifes 72.

Mit Ablauf des 31. August 1917 wird der Ausnahmetarif 72 aufgehoben.

Wien, am 25. Juni 1917. (894)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1912.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, vom 1. September 1907.

Aufhebung der Ausnahmetarife für Papier.

Mit 15. Juli 1917 werden die Ausnahmetarife für Papier aller Art, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes usw., u. zw. der Ausnahmetarif 118 in dem vom 1. Juni 1912 gültigen Eisenbahngütertarife, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit Sachsen), des Adriatisch-deutschen Verkehres und der Exportausnahmetarif C in dem vom 1. September 1917 gültigen Verband-Güter-Tarif, Teil II, des Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes unter dem Vorbehalt der späteren Wiedereinführung aufgehoben.

Wien, am 26. Juni 1917. (89
S. B. Zl. 5451/C 1917.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltunge

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. werden im Binnengüterverkehr unser Bahn die Frachtsätze um 20 % erhö Der Ausnahmetarif 6 für Bier in Fä sern und leere Bierfässer zwisch Richtenberg und Stralsund-Ort wird dem gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Stralsund, den 23. Juni 1917. (8

Direkte Güterverkehre der Albtalba mit deutschen Bahnen und Anhang dem direkten Gütertarif der badisch Staatseisenbahnen.

In Ergänzung unserer Bekan machung vom 18. d. M. wird weiter b kanntgegeben, daß sich ab 1. Septem d. J. die Tarifentfernungen der Albta bahn auch in den direkten Güterve kehren erhöhen. Auch die Frachtsät des Anhanges werden entsprechend d neuen Entfernungen und den neu fe gesetzten Zuschlagsfrachten erhöht. B zur Veröffentlichung dieser E höhungen in den Tarifanzeigern od Nachträgen erteilt nähere Auskun über dieselben die Direktion der Ba schen Lokal-Eisenbahnen und die V kehrsbureaus der beteiligten Eis bahnverwaltungen.

Karlsruhe, den 26. Juni 1917. (8
Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G. zugleich namens der beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

2. Personen- und Güterverkehr.

Binnen - Personen- und Gütertarif d Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Septemb 1917, widerruflich bis 30. Septem 1920, werden die Fahrpreise der II. u III. Wagenklasse, ferner Hundefa karten um 15 bezw. 10 Pf., außerd Monatskarten um 3,— ℳ erhöht. A genommen sind Militär-, Arbeiter- u Schülerkarten.

Im Gepäck- und Expreßgutverk werden folgende Zuschläge erhoben:

Auf jede Abfertigung von Gepäck zu 25 kg 10 Pf. und über 25 kg 20 auf jede Abfertigung von Expreß, 20 Pf.

Vom gleichen Zeitpunkt ab werden Güterverkehr zu den Frachtsätzen d ordentlichen Tarifklassen und der A nahmetarife folgende Frachtzuschlä erhoben:

Für 100 kg Eilstückgut 20 Pf.,
Für 100 kg Frachtstückgut 10 Pf.
Für 100 kg Wagenladung 2 Pf.

Ferner wird vom selben Zeitpunkt für jede Tiersendung mit Stückgutfra 1,— ℳ und für solche mit Ladungsfra 2,— ℳ Frachtzuschlag erhoben.

Die Zuschläge im Güter- u Tierverkehr werden nicht hoben im Verkehr der Stationen Be kow N. L. E., Lübben Süd u Uckro N. L. E. untereinander.

Genehmigung gemäß § 2 E. V. O. erteilt.

Berlin, den 25. Juni 1917. (8
Die Direktion der Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellsch

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 51. | 4. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Betriebsergebnisse der großen französischen Privatbahnen im Jahre 1916.

...e „Zürcher Post" gibt an der Hand der kürzlich erschie...en Geschäftsberichte der fünf großen französischen Eisen...n-Aktiengesellschaften Nord, Est, Paris-Lyon-Méditer...ée (P.-L.-M.), Paris-Orléans, Midi einen Überblick über ...Tätigkeit und die Betriebsergebnisse der Bahnen bis Ende ...9 mit kritischen Betrachtungen über die Lage des französi...ien Eisenbahnwesens überhaupt. Wir entnehmen daraus, ...a die Betriebseinnahmen gegenüber 1915 eine bedeutende ...mehrung erfahren haben, und zwar um insgesamt 315 Mil...en Franken, die sich auf die einzelnen Bahnen folgender...en verteilen:

	Roheinnahme Fr.	Zunahme gegenüber 1915 Fr.
Nord	244 500 000	72 900 000
Est	255 904 000	67 800 000
P.-L.-M.	679 000 000	121 100 000
Paris-Orléans	375 880 000	40 000 000
Midi	153 785 000	12 300 000

...n Beginn des Jahres 1916 wurden die Mehreinnahmen der ...nbahnen von breiten Kreisen des französischen Volkes als ...erfreuliches Zeichen für die Wiederbelebung von Industrie ...Handel angesehen. Aus den Geschäftsberichten ergibt ...ch jedoch, daß die Steigerung der Roheinnahmen nur in ...t beschränktem Maße auf einen allgemeinen wirtschaft...en Aufschwung, der nicht in unmittelbarer Beziehung zur ...gsindustrie steht, zurückgeführt werden kann, daß viel...r die Hauptursache hierfür die wachsende Zahl und Stärke ...Truppen-, Kriegs- und Verpflegungstransporte bildet.

...e Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1916: Nord ...00 000 Fr., Est 189 200 000 Fr., P.-L.-M. 439 650 000 Fr., ...s-Orléans 250 080 000 Fr., Midi 103 650 000 Fr.

...ch Abzug aller finanziellen Lasten (Verzinsung und Til...g von Obligationen und Aktien) ergibt sich für die fünf ...llschaften ein Gesamtfehlbetrag von 209 290 000 Fr., mit ...die Zinsgewähr des Staates in Anspruch genommen wer...mußte*). An der Gesamtsumme sind die einzelnen Bahnen folgendermaßen beteiligt: Nord 96 770 000 Fr., Est 49 322 000 Fr., P.-L.-M. 8 896 000 Fr., Paris-Orléans 24 200 000 Franken, Midi 30 102 000 Fr.

Den Grund für die fortdauernd ungünstige Lage der Bahnen und das Anwachsen der Ausgabeposten sehen die Geschäftsberichte in der gewaltigen Verteuerung der Kohle und des Eisenbahnmaterials, sowie in der starken Steigerung der Arbeitslöhne und der Opfer aller Art, die zugunsten des Personals gebracht werden mußten und müssen. Der Durchschnittspreis der Kohle, der im Jahre 1913 etwa 30 Fr. betrug, ist im Jahre 1916 auf 70—80 Fr. gestiegen. Bei der Midi-Gesellschaft hat er sogar 91,60 Fr. erreicht. — Die P.-L.-M.-Linie mußte im Jahre 1916 für Heizstoffe insgesamt 170 Millionen Franken aufwenden gegen 134 Millionen im Jahre 1915 und 56 Millionen im Jahre 1913. Der Mehraufwand für 1916 gegenüber 1915 belief sich also auf nicht weniger als 36 Millionen Franken. Schienen kosteten Ende 1916 etwa 550 Fr. die Tonne, vor dem Kriege dagegen nur 180 Fr. Der Herstellungspreis eines Eisenbahnwagens ist von 5000 auf 10 000 Fr., der einer Lokomotive von 115 000 auf 168 000 Fr. gestiegen. Bei allen anderen Rohstoffen liegen die Verhältnisse ebenso.

Als Quelle zahlreicher Schwierigkeiten heben die Geschäftsberichte den Umstand hervor, daß die Gesellschaften durch die Kriegsverhältnisse gezwungen waren, ihr Betriebsmaterial in rücksichtslosester Weise auszunutzen, wobei sich insbesondere der Wagenmangel immer stärker fühlbar machte. Vor dem Kriege besaß Frankreich etwa 430 000 Wagen. 56 000 wurden nach den französischen Quellen von den deutschen Truppen erobert, 20 000 mußten den Engländern zur Beförderung ihrer Heeresbedürfnisse überlassen werden. Die Bahnen mußten demnach anfänglich mit etwa ¾ der gewöhnlichen Wagenzahl den ungeheuren Anforderungen des Krieges genügen, denn erst im August 1915 entschloß sich die Regierung, 35 000 neue Wagen zu bestellen, und etwas später wurde unter dem Drucke der Transportkrise auch mit England die Rücklieferung der oben erwähnten 20 000 Wagen vereinbart. Die Lieferung der neuen Betriebsmittel erfolgte indessen so langsam, daß in Anbetracht des starken Abgangs

*) Die Staatsgarantie der Nord- und der P.-L.-M.-Linie ist ...laufen. Hier wurde der Fehlbetrag auf Grund einer vor...igen Übereinkunft auf Anlagekonto verbucht.

an gänzlich unbrauchbar gewordenen Wagen eine nennenswerte Erleichterung hierdurch nicht eintrat. Die Berichte der Gesellschaften lassen in dieser Beziehung genaue Schlüsse zu.

Die „Transportkrise“ ist demnach noch nicht auf ihrem Höhepunkt angelangt, was auch aus der bereits gemeldeten, kürzlich verfügten Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen um 5—10 % geschlossen werden kann. Diese Maßnahme dürfte erst unter dem Zwange der dringendsten Notwendigkeit getroffen worden sein, da sie die Abnutzung der Fahrzeuge unbedingt stark beschleunigt.

Der Gesamtfehlbetrag aller französischen Bahnen unter Einschluß der Staatsbahnen, deren Betriebsergebnisse für 1916 noch nicht bekannt sind, betrug im Jahre 1913 42 219 000 Franken, im Jahre 1914 343 165 000 Fr., im Jahre 1915 371 000 000 Fr. Hiervon entfiel je etwa ⅓ auf die Staatsbahnen (Etat und Ouest-Etat), so daß man, da der Fehlbetrag der Privatgesellschaften für 1916, wie oben erwähnt, rund 209 Millionen betrug, für 1916 auf einen Gesamtfehlbetrag von mindestens 310 Millionen Franken rechnen kann. Der „Economiste français“ schätzte ihn im November 1916 sogar auf 454 Millionen Franken. Setzen wir die niedrigere Ziffer ein, so haben die letzten vier Jahre den französischen Eisenbahnen einen Ausfall von mehr als 1 Milliarde Franken gebracht.

Durch eine rechtzeitige Tarifreform hätte sich, wie unsere Quelle hervorhebt, dem finanziellen Niedergang der Bahnen vermutlich vorbeugen lassen. Der Staat hat in dieser Beziehung indessen nicht genügend Anpassungsfähigkeit gezeigt, da erst im dritten Kriegsjahr auf unaufhörliches Drängen der Gesellschaften eine Tarifreform vereinbart worden ist, deren Genehmigung durch das Parlament bis zur Stunde noch aussteht. Die Reform sieht zudem vor, daß die Gesellschaften als Gegenleistung ihrem Personal eine Teuerungszulage zu gewähren haben. Und da die Kriegsnotwendigkeiten eine immer stärker werdende Einschränkung der lohnenden Transporte bedingen, da weiter die Preise aller Rohstoffe unaufhörlich steigen, sind trotz der in Aussicht genommenen Reform die Aussichten für 1917 nicht besser.

Die Betrachtung der Gesamtlage ergibt, daß die großen französischen Eisenbahngesellschaften, statt wie andere Industrien aus der Kriegstätigkeit Nutzen zu ziehen, in den drei Kriegsjahren durch die strenge Bindung an die Klauseln ihrer Konzessionsverträge schwere Lasten haben tragen müssen. Hinzu kommt, daß die Dichte des Verkehrs und andere Umstände es unmöglich gemacht haben, die nötigen Reparaturen vorzunehmen, so daß die Bahnen mit einer schweren Abnutzung ihrer gesamten Anlagen, Lokomotiven und Wagen in die kommende Friedenszeit mit ihren drohenden Wirtschaftskämpfen eintreten werden. Angesichts dieser Sachlage ist es verständlich, daß der angezogene Aufsatz der „Zürcher Post“ mit dem Hinweis schließt, daß die Zukunft der französischen Bahnen in hohem Grade davon abhängig ist, ob und inwieweit der Staat die Bürde der Wiederinstandsetzung auf seine Schultern nimmt. Die Aussichten dafür scheinen indessen bei der bekannten kapitalfeindlichen Neigung des Parlaments unter der derzeitigen Regierung ziemlich gering zu sein. F. R.

Die Aufgaben Triests für die österreichische Volkswirtschaft.*)

. . . Als der Weltkrieg Seehandel und Schiffahrt zum Stillstande verurteilte, als das kommerzielle Leben Triests lahmgelegt wurde und erstarrte und besonders, als unser treulosester und schlimmster Feind seine gierigen Hände nach Österreichs Küste ausstreckte und uns vom Verkehre mit der Welt dauernd abschneiden und ausschalten wollte, da wurde auch dem Gleichgültigsten klar, daß Österreich ohne Triest und die Adria nicht leben kann, daß wir in Triest uns selbst und unsere tiefsten Lebensinteressen zu verteidigen haben. Und so hat der Krieg, in dem die Monarchie mit dem Herzblut ihrer besten Söhne ihren Ausgang zum Weltmeer schirmt und schützt, uns alle viel inniger mit Triest verkittet und uns für alle Zeiten zum Bewußtsein gebracht, wie sehr wir dieses Adriahafens bedürfen und wie uns ohne ihn das wirtschaftliche Leben erstickt und verkümmert würde.

Da erscheint es besonders dankenswert, daß gerade jetzt vom Mitgliede des Herrenhauses Alfred Escher der Öffentlichkeit im Manzschen Verlage eine Schrift geschenkt wird, die über „Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft“ unterrichtet und ein überaus anschauliches Bild der wirtschaftlichen Obliegenheiten Triests, seines Hafens, Handels und seiner Schiffahrt entwirft.

Die Schilderung der wirtschaftlichen Aufgaben Triests geht von der Tätigkeit des Hafenplatzes als Vermittler der Einfuhr und der Lagerhaltung aus, der im Überseegeschäft durch Billigkeit der Arbeit, Leichtigkeit der Verteilung und Behandlung der Ware berufen ist, als Stapelplatz zu dienen und die Unabhängigkeit des Landes von der ausländischen Vermittlung zu gewährleisten.

Der durch die Schiffahrt hergestellte Zusammenhang zwischen Ausfuhr und Einfuhr weist Triest und seinem Handel nicht minder wichtige Aufgaben in der Förderung der Ausfuhr zu und schafft im Transithandel einen finanzpolitischen und verkehrsverbilligenden Faktor.

In kurzen Strichen wird die Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrt von der Gründung des Österreichischen Lloyd angefangen bis zu ihrem Aufschwung zu Ende des vorigen Jahrhunderts und zum Beginne des Weltkrieges geschildert, zu welcher Zeit die heimische Handelsmarine bereits ein wichtiger Faktor unseres Wirtschaftslebens geworden war, sowohl im Dienste der Ausfuhr wie der wirtschaftlichen Ausdehnung und in ihrer wertvollen industriellen Arbeit eine Voraussetzung des Schiffbaues und seiner industriefördernden Wirkung bildete. So wie in England die Schiffahrt eine der wichtigsten Vermögensquellen war, vermag sie es in kleinerem Maßstab auch bei uns zu sein, sie erhält die Überfuhrgelder unseres Auswandererverkehres und die Frachtgelder unseres Handels der eigenen Volkswirtschaft und stärkt dadurch auch unsere Währung, sie befruchtet zugleich den österreichischen Bahnverkehr, dient dem Fremdenverkehre und hilft auf alle diese Arten die Zahlungsbilanz des Staates verbessern.

Eine hervorragende Rolle hat der Weg über Triest stets im Orientverkehre gespielt, da er die günstigste Verbindung nach dem Balkan und der Levante nicht nur für Österreich-Ungarn, sondern auch für Deutschland und die Schweiz darstellt. Tatsächlich stand der Verkehr Österreichs in diesen Beziehungen neben dem englischen an führender Stelle und wird auch in Zukunft die wertvolle Grundlage bilden, von der aus wir am Weltverkehre mit erneuter Kraft Anteil erlangen werden.

Auch die Schiffsverbindung mit den überseeischen Rohstoffländern und Absatzmärkten wird in ihrer Wichtigkeit für den Handel der Monarchie gewürdigt und die Notwendigkeit seiner Wiederbelebung und Verdichtung sinnfällig dargetan.

Unter den großen festländischen Häfen Europas stand Triest im Jahre 1913 der eingelaufenen Tonnenzahl nach an achter, der Handelsbewegung nach an neunter Stelle, seine Schiffsbewegung überstieg sogar jene von Bremen. Besonders die Einfuhr von Kolonialwaren, vor allem Kaffee und Gewürzen, dann Getreide, Reis, Öl, Ölsaaten, Baumwolle und Jute, gab der Handelstätigkeit Triests das Gepräge.

Die Veröffentlichung beleuchtet sodann die lebhaften Maßnahmen Italiens zugunsten von Venedig, das um jeden Preis seine Stellung gegenüber Triest behaupten und verbessern sollte. Gerade diese Bemühungen und ihre unleugbaren Erfolge zeigen, daß Österreich sein ganzes wirtschaftliches Schwergewicht einsetzen muß, um seine Pforte zum Weltverkehr freizuhalten und auszugestalten. Die wohltätige Wirkung hiervon kommt auch den Alpen- und Küstenländern zugute, deren wirtschaftliche Hebung und Industrialisierung durch die steigende Bedeutung Triests angeregt und gefördert wird. Besonders die Verwertung und Ausgestaltung der Wasserkräfte der Alpenländer kann auch den Süden Österreichs zu reicherem wirtschaftlichen Schaffen befähigen.

Große Aufgaben werden unserem Hafen und seiner Schiffahrt auch in der Übergangswirtschaft nach dem Kriege

*) Wir entnehmen diese Mitteilungen auszugsweise einem interessanten Aufsatz des Generaldirektors des Österreichischen Lloyd, Hofrates Frankfurter, in der „N. F. Pr.“

bliegen und in der wiedergekehrten Friedenswirtschaft. Damit Triest diese Aufgaben erfüllen kann, erscheint die schleunige Instandsetzung und Ausgestaltung der Verkehrsanlagen und -mittel, die Stärkung des Seeverkehrs, die Hebung der Industrie und des Eigenhandels Triests und eines Hinterlandes ebenso erforderlich wie die Sicherung der Geltung Österreichs an der Adria und der dem Reiche gebührenden selbständigen Stellung auf dem Meere und auf dem Weltmarkt durch bevorzugte Konzentrierung unserer überseeischen Handelsbeziehungen in Triest.

Das interessante Buch schließt mit einer eingehenden Schilderung der hierfür erforderlichen Maßnahmen und Vorkehrungen. Es ist die beredte Darlegung der Unentbehrlichkeit Triests, dieser Lunge der österreichischen Volkswirtschaft, für unser Leben, für unsere Entwicklung und Wiedererstarkung nach den schweren Zeiten des Krieges.

Eine Erinnerung an englische Machtgelüste im deutschen Bahnbau.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" schreibt in seiner Nummer vom 11. v. M.:

Im Jahre 1845 hatte eine englische Gesellschaft der württembergischen Regierung das Anerbieten gestellt, den Bau sowohl der damals beschlossenen württembergischen Hauptbahn, als auch des ganzen württembergischen Eisenbahnnetzes auf eigene Rechnung zu übernehmen. Die Regierung schien damals wegen der Aufbringung der Mittel für den Bahnbau nicht abgeneigt, auf das Anerbieten einzugehen, während der Nationalökonom Friedrich List sehr dagegen Einspruch erhob. Auch die staatswirtschaftliche Fakultät in Tübingen erließ eine Erklärung zu dieser „Württembergischen Eisenbahnfrage", die, soweit sie sich gerade auf die englischen Absichten bezieht, heute besonders bemerkenswert ist. Es heißt da:

„Und dann wolle man den Krieg bedenken. Das Wenigste wäre noch, daß in solchem Falle die Leiter und Betreiber der Bahn abberufen werden könnten, womit aber das mächtigste Verbindungsmittel zur Verteidigung des Vaterlandes plötzlich unbenützbar würde. Allein wäre nicht sogar böser Wille und Verrat zu befürchten? Es ist dies ein so bedenklicher Umstand, daß er selbst einen Bundesbeschluß gegen jede Überlassung von Hauptlinien an Fremde rechtfertigen würde." . . . „Völlig zum Unerträglichen aber, so ist zu fürchten, werden alle diese Mißstände dadurch gesteigert werden, daß in dem vorliegenden Falle gerade Engländer es sind, welche die Eisenbahnen erwerben wollen. Vor allem droht unseren Gewerben hieraus die offenbarste Gefahr. Wer wird leugnen, daß die Engländer gelernt haben, ganz zu wollen, was sie wollen? Ihr Streben, ihren Lokomotiven auf dem Festlande die Rolle zu verschaffen, welche ihre Schiffe auf dem Meere bereits haben, ist ihrer großartigen Selbstsucht vollkommen würdig, und sie sind die Leute, das Ziel zu erreichen, sobald man ihnen nur gestattet, den Lauf zu beginnen. Ihr Streben ist aber unserem gewerblichen Gedeihen entschieden feindlich; ihre Industrie ist es, welche unseren Mitbürgern das Brot aus dem Munde nimmt, indem sie ihnen die Arbeit entzieht. Im Besitze von Eisenbahnen sind sie imstande, die Frachten und nötigen Rohstoffe zu verteuern, die Einführung ihrer Fabrikate zu begünstigen, und daß alle Bedingungen und Vorsorgen auf dem Papiere hiergegen in der Wirklichkeit gar nichts vermögen, leuchtet wohl jedem ein.... Und solchen gefährlichen, entschlossenen und gewalttätigen Gegnern sollte das Land geöffnet, ihnen das Hauptverbindungsmittel auf mehrere Menschenalter übergeben werden?"

Nachrichten.

Deutschland.

— **Fahrpreisermäßigung für Jungmannen zur freiwilligen Hilfeleistung in der Landwirtschaft.** Die günstigen Erfahrungen, die man in der Landwirtschaft mit der freiwilligen Mitarbeit der Jungmannen (Schüler höherer Lehranstalten) bisher gemacht hat, haben die Eisenbahnverwaltung veranlaßt, eine Fahrpreisermäßigung zu gewähren. Um die freiwillige Mitarbeit der Jungmannen in der Landwirtschaft zur gesicherten Einbringung der diesjährigen Ernte nutzbringender zu gestalten, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten folgendes bestimmt: Die Mitglieder der „Jungmannen-Organisation für die Landwirtschaft" werden bis zum 30. Nov. d. J. zum Zweck der freiwilligen Hilfeleistung in der Landwirtschaft auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen bei den Fahrten von und nach den landwirtschaftlichen Arbeitsstätten in der 3. oder 4. Wagenklasse zum Militärfahrpreis, d. h. 1 Pf. für das Tarifkilometer, aber ohne Gewährung von Freigepäck, befördert. Schnellzüge dürfen auch gegen Zahlung des Schnellzugzuschlags nicht benutzt werden. Die Fahrkarten zum Militärfahrpreis (Militärfahrkarten) werden von den Fahrkartenausgaben auf Grund von Ausweisen verabfolgt, die vom Kriegswirtschaftsamt der Provinz ausgestellt werden; sie enthalten Namen des Jungmannen, Reisetag und Reiseziel. Ob, und welche der übrigen deutschen Staats- und Privatbahnen die gleiche Vergünstigung gewähren, wird noch bekannt gegeben.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Oldenburg.** Der Eisenbahnrat bei der Direktion in Oldenburg wird am 7. Juli über eine Erhöhung der Personentarife, die Neuordnung der Ausnahmetarife für den oldenburger Binnenverkehr und eine Änderung der Streckensätze in Stückgutklassen Beschluß fassen.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.** In der Aufsichtsratssitzung wurde berichtet, daß auch das am 31. März abgelaufene Geschäftsjahr 1916/17 nicht weniger als das vorhergehende unter dem Einfluß der Kriegsverhältnisse empfindlich zu leiden hatte, so daß bei rückgängigen Einnahmen, denen besonders hohe Betriebsausgaben gegenüberstehen, nicht einmal die festen Lasten gedeckt werden konnten. Da die Aufsichtsbehörde die Heranziehung der verschiedenen vorhandenen Rücklagen, insbesondere der Erneuerungsrücklage von etwa 400 000 ℳ zur Schuldentilgung nicht gestattete, konnten die am 1. April 1917 fälligen Zinsscheine der Anleihen nicht bezahlt werden. Die Verwaltung ist damit beschäftigt, einen Wiederaufrichtungsplan aufzustellen, um geordnete Verhältnisse herbeizuführen, und wird sich in nächster Zeit an die Aktionäre und Anleihebesitzer mit Vorschlägen hierfür wenden. Inzwischen hofft die Verwaltung durch Erhöhung der Tarife die Einnahmen verbessern zu können, wie solche von den meisten Verkehrsunternehmungen und auch vom Staate selbst geplant werden, zumal mit erhöhten Ausgaben für den Betrieb wohl dauernd gerechnet werden muß. Eine angemessene Zuzahlung auf die Stammaktien wird sich nicht vermeiden lassen.

— **Der geplante Gemeinschaftsbahnhof am Hermannplatz in Neukölln** der beiden neuen Schnellbahnen, der städtischen Nordsüdbahn vom Wedding über das Hallesche Tor und der AEG.-Schnellbahn vom Gesundbrunnen über das Kottbuser Tor, stellt, wie die „B. B.-Ztg." schreibt, in seiner jetzt geplanten Form eine hervorragend wichtige Verkehrsanlage dar. Die beiden Verkehrsgebiete sind gänzlich verschieden, bei der städtischen Nordsüdbahn Chausseestraße und Friedrichstraße und dann Hallesches Torviertel, bei der AEG.-Schnellbahn Gesundbrunnen und Rosenthaler Torviertel, über Alexanderplatz und Oranienplatz; die Spree wird von der einen Bahn im Zuge der Weidendammer Brücke, von der anderen schräg zwischen Waisen- und Jannowitzbrücke unterfahren. Mit ihrem Neuköllner Ausläufer gelangt die Nordsüdbahn schließlich an das Südende der AEG.-Schnellbahn und beide sollen danach auf Neuköllner Gebiet durch zwei Untergrundbahnen im Zuge der Berliner und Bergstraße bis zur Ringbahn und im Zuge der Hermannstraße nach dem hochgelegenen Stadtteil von Neukölln verlängert werden. Somit wird der Gemeinschaftbahnhof eigentlich vier Bahnen dienen, von denen aber je zwei unmittelbar zusammenhängen und mit durchgehenden Zügen befahren werden. Durch den Bahnhof Hermannplatz werden in einfacher Weise auch die beiden kreuzenden Linien innig verkettet. Zwei Bahnsteige, einer für die Fahrtrichtung Neukölln, der andere für die Richtung Berlin, sind nebeneinander angeordnet. Jeder Bahnsteig hat seine eigenen Straßentreppen für den unmittelbaren Ortsverkehr um den Hermannplatz. Wer aber von der Nordsüdbahn auf die Verlängerung der AEG.-Schnellbahn umsteigen will, erreicht auf demselben Bahnsteig den Zug mit wenigen Schritten, mit dem er seine Fahrt fortsetzen will, ebenso der Fahrgast, der von der AEG.- (Gesundbrunnen)

Bahn zur verlängerten Nordsüdbahn übergeht. In gleich bequemer Weise vollzieht sich auf dem anderen Bahnsteig das Umsteigen der Fahrgäste, die von der Neuköllner Bahnstrecke Hermannstraße nach der Friedrichstraße oder von der Berliner Straße nach Oranienplatz-Alexanderplatz-Gesundbrunnen wollen. Natürlich ist auch ein Umsteigen im Eckverkehr ermöglicht, und zwar durch schienenfreien Verbindungsgang zwischen den beiden Bahnsteigen. Besonders erleichtert wird der Umsteigeverkehr noch durch Übergangsfahrkarten, die für beide Bahnen ohne Zuschlag und ohne Zwischenkontrolle gültig sein werden.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 5. d. M. findet in Dresden die 74. Sitzung des der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrates statt. Zur Verhandlung gelangen folgende Angelegenheiten: 1. Erhöhung der regelrechten Einheitssätze für die Personenbeförderung. 2. Änderung der Streckensätze der Stückgutklassen. 3. Bericht über die Verhandlungen des von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen und dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten eingesetzten Unterausschusses zur Prüfung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs.

— **Lokomotivbeschaffungen.** Die Zweite sächsische Kammer bewilligte am 28. Juni u. a. 1½ Millionen Mark für Vermehrung der Lokomotiven und Tender der sächsischen Staatseisenbahnen.

— **Sterbekasse für das Personal der sächsischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Rechnungsabschluß auf das Jahr 1916 sind 188 148 ℳ Mitgliederbeiträge, 529 ℳ Eintrittsgelder, 39 659 ℳ Zinsen vom Vermögen und 2 ℳ aus sonstigen Quellen, zusammen 228 338 ℳ vereinnahmt worden. Diesen Einnahmen stehen 118 753 ℳ Sterbegelder und 205 ℳ sonstige Ausgaben gegenüber, so daß ein Überschuß von 109 380 ℳ erzielt worden ist. Dieser ist dem Vermögen zugeführt worden, das nunmehr auf 1 013 020 ℳ angewachsen ist. Für den 31. Dezember liegt gleichzeitig der technische Abschluß des Sachverständigen vor. Es belaufen sich die Passiven (Zeitwert der Sterbegelder) auf 3 202 584 ℳ, die Aktiven (Zeitwert der Beitragseinnahmen einschließlich 1 013 020 ℳ Vermögen) auf 3 107 573 ℳ. Mithin übersteigen die Passiven die Aktiven um den verhältnismäßig geringen Betrag von 95 000 Mark. Gegenüber den früheren technischen Abschlüssen bedeutet der jetzige technische Abschluß einen beträchtlichen Fortschritt. Als die Kasse infolge Vereinigung von vier Sterbekassen am 1. Januar 1907 ins Leben trat, überwogen die Passiven um 749 000 ℳ und am 31. Dezember 1911 noch um 396 000 ℳ. Die ungünstigen Kassenverhältnisse waren dadurch hervorgerufen worden, daß die genannten vier Sterbekassen die Beiträge längere Zeit nach dem Umlageverfahren erhoben hatten. Die schädlichen Folgen dieses Verfahrens sind dank dem Zusammenwirken verschiedener Umstände in verhältnismäßig kurzer Zeit nahezu vollständig beseitigt worden, und es ist der Zeitpunkt nicht fern, wo gleich anderen gut dastehenden Sterbekassen eine Dividende an die Mitglieder verteilt werden kann. Die Kasse zählt 27 955 Mitglieder, die mit 6 753 000 ℳ versichert sind.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 an wird neben dem jetzigen Tarif mit Beitragszahlung bis zum Tode ein zweiter Tarif mit Wegfall der Beitragsleistung vom 65. Lebensjahre an eingeführt. Dieser Tarif besitzt entsprechend dem Eintrittsalter von 21 bis 50 Jahren 30 Beitragssätze. Bisher bestand die Möglichkeit, sich nur bis 1000 ℳ zu versichern. Diese Grenze ist ebenfalls mit Wirkung vom 1. Januar 1918 an auf 2000 ℳ erhöht worden.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Flöha.** Am 29. Juni früh, kurz nach 6 Uhr, ist durch Versagen der Luftdruckbremse der von Erdmannsdorf kommende Personenzug Nr. 1341 auf Bahnhof Flöha nicht rechtzeitig zum Halten gekommen und infolgedessen einem einfahrenden Güterzuge in die Seite gefahren. Zehn Wagen des Güterzuges wurden zum Entgleisen gebracht und teilweise umgestürzt. Von dem Personenzuge ist nur die Lokomotive stark beschädigt. Glücklicherweise wurden von den Reisenden nur vier Personen leicht verletzt. Das Eisenbahnpersonal ist unverletzt geblieben. Der Materialschaden ist bedeutend.

Da beide Hauptgleise der Linie Dresden-Werdau gesperrt waren, konnte der Verkehr nur durch Umsteigen aufrecht erhalten werden, wodurch erhebliche Zugverspätungen verursacht wurden. Kurz nach 5 Uhr nachmittags gelang es, das eine Gleis frei zu machen, so daß von da ab der Betrieb eingleisig durchgeführt werden konnte. Die Erörterungen über die Schuldfrage sind noch nicht abgeschlossen.

— **Verzeichnis der deutschen Aus- und Durchfuhrverbot** Das von der Handelskammer zu Berlin aufgestellte Verzeic nis ist neu ausgegeben worden und zum Preise von 1,35 vom Verkehrsbureau dieser Kammer, Berlin NW. 7, Unive sitätsstraße 3b, zu beziehen. In der Neuausgabe sind al bis zum 1. Juni d. J. bekannt gewordenen Änderungen u Ergänzungen berücksichtigt worden. Sie enthält zunäch ein alphabethisches übersichtlich geordnetes Verzeichnis all dem Verbot unterliegenden Waren, unter Anführung säm licher im Verfügungswege oder sonstwie getroffenen Au nahmen, außerdem ein genaues Verzeichnis der für die A träge auf Ausfuhrbewilligung zuständigen Zentralstellen u eine Darstellung der durch die Ausfuhrverbote bedingten B sonderheiten in der Zollabfertigung.

Österreich.

— **Kaiserliches Handschreiben an den bisherigen Eisenbah minister.** Mit dem Kaiserlichen Handschreiben vom 23. Ju wurde, wie bereits mitgeteilt, die Enthebung der Minister d Kabinetts Clam-Martinic und die Ernennung der Mitglieder d neuen Kabinetts Seidler vollzogen. Das Handschreiben a den bisherigen Eisenbahnminister lautet:

„Lieber Dr. Freiherr v. Forster! Ich enthebe Sie auf I Ansuchen in Gnaden von der Stelle Meines Eisenbahnministe und spreche Ihnen bei diesem Anlasse für Ihre auf diese Posten mit aufopfernder Hingebung geleisteten ausgezeichn ten Dienste Meine volle Anerkennung und Meinen wärmst Dank aus. Indem Ich Mir Ihre Wiederverwendung im Diens vorbehalte, berufe Ich Sie in Anwendung des § 5 des Grun gesetzes über die Reichsvertretung vom 21. Dezember 1867 a Mitglied auf Lebensdauer in das Herrenhaus des Reichsrates

— **Graz-Köflacher Bahn.** Der Verwaltungsrat der Gra Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft hat in sein am 23. Juni abgehaltenen Sitzung beschlossen, die Verteilu einer Dividende von 20 K. für die Aktie = 5 % vom Nennwe wie für das Jahr 1914, in Antrag zu bringen. Hierüber wi folgendes mitgeteilt: Gegenüber dem Jahre 1915 mit 26 I (6½ %) ergibt sich demnach in der Dividende für 1916 e Rückgang von 6 K., der in erster Linie auf die Erhöhung d Gestehungskosten des Bergbaues infolge gesteigerter Materia preise und erhöhter Löhne zurückzuführen ist, eine Steig rung, die im Berichtsjahre durch Erhöhung der Kohlenprei mit Rücksicht auf die bestehenden Schlüsse nicht ausgegliche werden konnte.

Ungarn.

— **Kleiderbeschaffungszulage für Eisenbahnbedienstete d ungarischen Staatseisenbahnen.** Die jetzt herrschende Ve teuerung der Bekleidung und Wäsche veranlaßte die Regi rung, durch einmalige Geldaushilfe den Staats-, Komitatsa gestellten und Eisenbahnbediensteten die Anschaffung d dringendsten Kleider und Wäsche zu ermöglichen. Es wur eine Kleiderbeschaffungszulage für sämtliche Bedienstete g währt, welche am 26. Mai d. J. im aktiven Dienste standen. Die Bekleidungszulage erhalten auch diejenigen Lehr und Lehrerinnen, welche an den von den ungarischen Staat bahnen errichteten Volksschulen angestellt sind, ferner solcl Bedienstete, welche zufolge Mobilmachung zum Militärdiens einberufen wurden und die entweder unmittelbar oder der Familienmitglieder um diese Zulage ansuchen. Von der B kleidungszulage wurden ausgeschlossen diejenigen, welcl auf festgesetzte Zeit Dienst verrichten.

Berücksichtigt werden nicht die ohne Gehalt beurlaubt Eisenbahner, ferner Arbeiter, Aushilfsbremser, Taglöhner u dergleichen. Die zur Zulage berechtigten Eisenbahner werde ohne Rücksicht auf die Gehaltsklasse und bezogene Bez dung in drei Klassen geteilt und erhalten dementsprechen 500, 300 bzw. 200 K. Für diejenigen, die sonst einen Familie zuschlag beziehen, wird die Kleiderbeschaffungszulage u dem für das ganze Jahr entfallenden Familienzuschlag e höht.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Zum Direktionsmi gliede der Gesellschaft wurde Ritter Karl v. Leth gewähl

— **Neue Bohrungen nach Erdgas und Erdöl.** Wie berei an dieser Stelle mitgeteilt wurde, sind in Ungarn kürzlic neue Bohrungen nach Erdgas und Erdöl vorgenommen wo den, wobei die von dem Baron Dr. von Lorani Eötvös ang fertigte Drehwage mit großem Erfolg verwendet werde konnte. Das ungarische Finanzministerium wird auf Gru

unter Leitung des Ministerialrates Hugo v. Böckh vorgenommenen Messungen demnächst bei Kecskemét und Deezen Bohrungen nach Erdgas vornehmen lassen.. Auch in oatien, südlich von Lipik, wurden Untersuchungen mit astigem Erfolg nach Erdgas vorgenommen.

Übrige europäische Länder.

— Das Ende der französischen Badereisen. In diesem mmer werden, wie „L'Oeuvre“ traurig feststellt, die Parer zum ersten Male fast ausnahmslos auf die üblichen dereisen verzichten müssen: „Während der bretonische and sonst schon Anfang Juni äußerst belebt war, sind die oßen und kleinen Badeorte jetzt völlig vereinsamt, ist liegen sie in einem festen Schlaf, aus dem sie vor iegsende niemand wird erwecken können. Die Gasthöfe d zum Teil in Lazarette umgewandelt, und diejenigen, die en Friedensbetrieb aufrechterhalten durften, harren verolich der Gäste. Selbst die billigsten Landhäuser sind gehlossen, da keine Mieter sich melden. Man kann ruhig beupten, daß das neue Einschränkungsprogramm der Regieng der Pariser Schuljugend die Ferien geraubt hat. Bei heutigen Bestimmungen bedeutet die einfachste Reise e Anhäufung von Schwierigkeiten, deren Überwindung hr Mühsal und Geld kostet, als die Erholung wert ist. non die Beförderung des Gepäcks zu den Bahnhöfen ist e Kunst, die den meisten versagt bleibt; in den Zügen det man wegen Überfüllung keinen Platz, außerdem müßte n wegen der schlechten Postverhältnisse auf die Verbinng mit den Zurückbleibenden verzichten. Die finanziellen wierigkeiten endlich sind zurückzuführen auf die Ausaltung der billigen Fahrkarten für Ferienzüge, und jetzt len sogar die Fahrpreise auf allen Bahnen wesentlich erht werden. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß h die Pariser Schuljugend einen Teil der Kriegskosten zu leichen hat.“

— Die Pariser Omnibusgesellschaft im Jahre 1915. Bei Mobilmachung mußte die Omnibusgesellschaft sofort über 00 ihrer Omnibusse der Heeresverwaltung zur Verfügung llen; es ist ihr zwar gelungen, einige neue Omnibusse in trieb zu nehmen und damit den Verkehr auf den Boulevards bedienen, im wesentlichen beschränkt sich ihre Tätigkeit er infolge der Abgabe der Omnibusse auf den Betrieb er Straßenbahnstrecken. Der Unterschied in den Betriebsgebnissen des Jahres 1915 gegenüber denen der vorausgangenen Zeit ist trotzdem nicht so groß, wie man errten sollte. Ende Juli 1914 wurden täglich 87 000 Straßennwagenkilometer gefahren; diese Zahl ging am 2. August 14 auf 24 600 zurück, ist aber im Mai 1915 wieder auf 67 100 d im Dezember 1915 auf 72 000 gestiegen. Um diesen Verar zu ermöglichen, mußten 1100 weibliche Wagenführer gestellt werden. Im Jahre 1913, als die volle Zahl Omnisse im Betrieb war, beliefen sich die Einnahmen der Gelschaft auf 58 000 000 Fr., 1915 gingen sie auf 20 500 000 Fr. rück. Die Zahl der beförderten Personen hatte 1913: 500 000 betragen und sank 1915 auf 166 500 000. Die Durchnittseinnahme auf ein Straßenbahnwagenkilometer betrug 5 Fr. im Jahre 1915. Wenn man die 5 letzten Monate, also Kriegsmonate des Jahres 1914 mit dem entsprechenden itraum des Jahres 1915 vergleicht, ergibt sich eine Zuhme von 40 % bei den Wagenkilometern, von 41 % bei der hl der beförderten Personen und von 37,5 % bei den Einhmen. Der Pariser Straßenbahnverkehr ist also im 2. iegsjahr wieder aufgelebt. Die Omnibusgesellschaft wurde ofern vom Kriege und dem mit seinem Ausbruch verbunen Verkehrsrückgang besonders schwer betroffen, als sie rz vorher die elektrische Einrichtung ihres Straßenbahnzes beendet und eine neue Omnibusbauart eingeführt hatte, s natürlich mit großen Kosten verknüpft war; sie hatte rfür 160 000 000 Fr. aufgewendet. Sehr zu statten kam ihr her der Betrag von 5 500 000 Fr., den der Staat ihr für iegsleistungen auszahlte. Ihre Gesamteinnahmen beliefen h 1915 auf 26 186 000 Fr., die Ausgaben auf 18 260 000 Fr., daß ein Überschuß von 7 926 000 Fr. verblieb. Hiervon d 4 500 000 Fr. zur Tilgung von Schuldverschreibungen die Neuanlagen und 1 500 000 Fr. für Abschreibungen rwendet worden. Als Dividende ist auf die Aktie von Fr. der geringe Betrag von 10 Fr. ausgezahlt worden. s Aktienkapital beträgt 83 000 000 Fr. Trotz des Mißverltnisses zwischen dieser Zahl und den genannten Aufndungen für Einführung elektrischen Betriebes gilt die ge der Gesellschaft nicht für schlecht, weil sie 53 000 000 Fr. Grund und Boden und Baulichkeiten (Werkstätten usw.) gelegt hat; ihr Grundbesitz umfaßt 570 000 qm.

— Gründung einer schweizerischen Kohlenbohrgesellschaft. In Bern ist kürzlich in einer von Dr. B. Diethelm als Vertreter des Schweizerischen Volkswirtschaftsdepartements geleiteten Versammlung eine „Schweizerische Kohlenbohrgesellschaft“ errichtet, die den Zweck verfolgt, das Vorhandensein abbauwürdiger Kohlenlager in der Schweiz, vor allem im Berner Jura, festzustellen und die Bildung einer Ausbeutungsgesellschaft in die Wege zu leiten. Sitz der als Genossenschaft begründeten Gesellschaft ist Bern. Ihr Kapital setzt sich aus Stammanteilen zu je 5000 Fr. zusammen, deren Gesamtbetrag sich auf mindestens 800 000 Fr. beläuft. Die Erzielung eines Gewinns ist nicht beabsichtigt. Die Dauer der Genossenschaft ist unbestimmt. Beteiligt sind u. a. die Schweizerische Eidgenossenschaft, der Kanton Bern, zahlreiche Gaswerke, Transportanstalten und eine Reihe großer Industriebetriebe. Als erste Arbeit wird die Gesellschaft Kohlenbohrungen in der Gegend von Pruntrut vornehmen, da die geologischen Verhältnisse eine Ausdehnung des Kohlenbeckens von Ronchamp bis in die dortige Gegend erhoffen lassen. F. R.

— Türkische Eisenbahngesellschaft Saloniki-Monastir (Société du Chemin de fer Ottoman Salonique-Monastir). Aus dem Bericht des Verwaltungsrates über das 26. Geschäftsjahr 1916 heben wir folgende Mitteilungen hervor: Die Länge der Linie hat gegenüber dem Vorjahre keine Änderung erfahren und die allgemeinen, in dem letzten Geschäftsberichte näher dargelegten Zustände auf ihr setzen sich auch im Berichtsjahre fort. Der Betrieb blieb der Gesellschaft während des ganzen Jahres entzogen. Die Einnahmen wurden nicht abgeliefert und die der griechischen Regierung am 16. Dezember 1915 überreichte Rechtsverwahrung blieb ebenso unbeantwortet, wie das wiederholte Verlangen um Bezahlung der der Gesellschaft von dieser Regierung aus dem Titel der Transporttaxen und der kilometrischen Garantie geschuldeten rückständigen Beträge. Allerdings ist der Verwaltung zur Kenntnis gelangt, daß die griechische Regierung die Absicht ausgesprochen hat, die Angelegenheiten der Eisenbahn nach dem Kriege zu ordnen, wobei den Interessen der Gesellschaft Rechnung getragen werden solle. Weiter heißt es in dem Berichte: Schon Ende 1915 war die von der Bahn durchzogene Gegend Kriegsschauplatz geworden; am 3. Juni 1916 hat alsdann die französisch-englische Orientarmee die Linie, soweit sie sich nicht in der Hand der Truppen der Zentralmächte befand, okkupiert und den Betrieb an sich gezogen. Unser Vertreter, welcher aus diesem Anlaß sowohl bei der griechischen Regierung als auch beim Oberkommando der feindlichen Orientarmee Einspruch erhob, wurde von letzterem am 17. Juni des Landes verwiesen. Seit diesem Zeitpunkt hat unsere Gesellschaft keinen offiziellen Repräsentanten mehr in Saloniki und ist nicht mehr in der Lage, über die dortigen Vorgänge unterrichtet zu werden. Wir haben diese neue Sachlage zur Kenntnis der ottomanischen Regierung gebracht, welche schon früher von uns auf die Verletzung der unserer Gesellschaft seinerzeit von ihr konzedierten Rechte aufmerksam gemacht worden war. Die ottomanische Regierung hat uns, unter Formulierung gewisser Vorbehalte, geantwortet, daß sie zur Wahrung der Rechte der Gesellschaft bei der griechischen Regierung vorstellig geworden sei. Das ursprünglich 60 000 000 Fr. betragende Obligationenkapital hat sich infolge der planmäßigen Tilgung bis jetzt auf 56 366 500 Fr. ermäßigt. Obschon infolge der vorstehend geschilderten Zustände seit mehr als Jahresfrist keine Betriebseinnahmen mehr in die Kasse der Gesellschaft geflossen sind und ihr die kilometrische Garantie für das Geschäftsjahr 1916 in der Höhe von 3 129 787 Fr. gleichermaßen wie die für die Jahre 1914 und 1915 rückständigen Garantiezuschüsse (1 659 505 Fr.) von der griechischen Regierung nicht ausgezahlt worden ist, hat die Gesellschaft dennoch den Obligationendienst im Berichtsjahre, unter Verwendung ihrer Barmittel, ungeschmälert aufrecht erhalten. Angesichts der bevorstehenden Erschöpfung der flüssigen Mittel und mangels jeglichen Einganges auf die namhaften Guthaben wegen der auf Kredit ausgeführten Militärtransporte war es der Gesellschaft indessen bisher nicht möglich, die am 2. Januar 1917 fällig gewordenen Obligationen und Obligationenzinsscheine einzulösen, was der türkischen Regierung und der Deutschen Bank in Berlin, welch letztere den Obligationendienst besorgt, zur Kenntnis gebracht worden ist. Die Verwaltung ist aber bestens bestrebt, einen Weg zu finden, um für eine gewisse Übergangszeit die erforderliche finanzielle Hilfe zu erhalten. Nach Einstellung des der Gesellschaft wegen der Kilometergarantie für das Jahr 1916 konzessionsmäßig gebührenden, jedoch noch ausstehenden Betrages beläuft sich das auf Gewinn- und Verlustkonto sich ergebende Guthaben auf 1 122 131 Fr. Die Verwaltung beantragt, diesen Überschuß auf neue Rechnung vorzutragen.

Fremde Erdteile.

— **Große Hafenpläne in Shanghai.** Es wird geplant, im Gebiet von Shanghai einen großen tiefen Seehafen herzustellen, der auch für die allergrößten Ozeandampfer zugänglich ist, die jetzt nicht einmal in die Mündung des Yangtsekiang gelangen können, weil hier Unterwasserbänke liegen, die sich durch den Schlamm des Stromes gebildet haben. Die Schaffung des geplanten tiefen Hafens stellt ein gewaltiges Unternehmen dar, doch rechtfertigt sich dieses durch die großen Interessen, die damit verknüpft sind. Hongkong, der einzige wirkliche Tiefhafen in Ostasien, liegt in mächtigem Abstand von Shanghai. Aber im Yangtsetal und dem Handelsgebiet von Shanghai wohnen 150 Millionen Menschen, und Industrie und Handel von unerhörtem Umfang entwickeln sich in diesem Gebiet, wo es augenblicklich an einem wirklich modernen großen Hafen fehlt. Jetzt machen die größeren Dampfer an der Flußmündung halt, und das Löschen und Laden geschieht mittels Prähmen. Zeitgemäße Docks und Ladeeinrichtungen fehlen gänzlich. Indessen geht die Entwicklung im Schiffswesen in der Richtung immer größerer Fahrzeuge. Es soll deshalb eine 300 m breite und 6 m tiefe Schiffahrtsstraße nach den Kais von Shanghai hergestellt werden. Dies erfordert große Kosten, aber die Einrichtungen würden sich bezahlt machen. Jedenfalls wird der Plan, mit dessen Vorarbeiten eine Kommission beschäftigt ist, nach Wiedereintritt normaler Verhältnisse stark in den Vordergrund treten. Für deutsche Schiffahrtsinteressen, die ja in besonderem Grade mit Shanghai verknüpft sind, bietet er große Beachtung. Da Japan vom Kriege unerhörte Vorteile hat, indem es sich in der Schiffahrt im Osten einen Einfluß verschaffte, wie man ihn früher nicht für denkbar gehalten hätte, kann es nicht verwundern, daß Japan ein Gegner eines modernen Seehafens bei Shanghai ist und der Verwirklichung des Planes entgegenarbeitet. M.

— **Neue Bahn von Guernsey nach Wendover in Wyoming.** Die Chicago-, Burlington- und Quincy-Bahn hat kürzlich das 13 km lange Schlußstück einer mit geringen Neigungen versehenen, durchgehenden Bahnlinie zwischen Kansas City und Denver vollendet. Die neue Strecke geht von Guernsey nach Wendover und ist in dem tief eingeschnittenen, stark gewundenen Tale des Platteflusses geführt.

Schon früher bestand eine Eisenbahnverbindung zwischen Guernsey und Wendover über Hartville Junction. Diese Linie gehörte auf der Strecke von Guernsey bis Hartville der Colorado- und Wyoming-Bahn und von Hartville nach Wendover der Colorado- und Südbahn, die beide von der Chicago-, Burlington- und Quincy-Bahn betrieben werden. Aber der Weg über Hartville war ein großer Umweg und hatte ungünstige Steigungen von 20 v. T. und eine starke verlorene Steigung, da Hartville Junction erheblich höher liegt als die Orte Guernsey und Wendover. Der Bau einer neuen Linie war also nicht zu umgehen.

Die Linie, die in einer mittleren Seehöhe von 1300 m liegt, ist grundsätzlich mit einer stärksten Steigung von 3 v. T. entworfen, die für die ganze Bahnstrecke von Kansas City nach Denver maßgebend war. Abweichend von diesem Grundsatz mußte wegen der Rücksichtnahme auf eine geplante Talsperre ein unmittelbar an Guernsey anschließendes Teilstück von 1,2 km Länge eine Steigung von 6,5 v. T. erhalten. Es wird mit Schiebelokomotiven betrieben. In der umgekehrten Richtung beträgt die größte Steigung nur 1,5 v. T. Als kleinster Bogen auf freier Strecke wurden 872 m gewählt.

Die von der Bahn durchzogene Gegend ist gebirgig; der Bahnbau erforderte daher starke Erd- und Felsarbeiten und mehrere Tunnel. Die hauptsächlich angetroffenen Bodenarten sind Ton und Kalkstein. Die Erdarbeiten umfaßten, auf das Bahnkilometer bezogen, rund 20 000 cbm Stich- und Hackboden, 3000 cbm Geröll und 37 000 cbm festen Fels. Der Boden wurde, wie üblich, mit Löffelbaggern gelöst, nachdem der Fels vorher durch Schüsse gelockert worden war. Anstelle einiger Dämme, für die der Abtragboden nicht ausreichte, wurden hölzerne Gerüstbrücken errichtet.

Große Schwierigkeiten verursachte die erstmalige Beförderung der Löffelbagger an die Baustellen, da hierfür erst Wege gebaut werden mußten.

Im Zuge der Linie liegen drei Tunnel von 1016, 588 und 440 m Länge. Diese Tunnel wurden in der in Amerika üblichen Weise ausgezimmert und nicht ausgemauert. Die beim Ausbruch entstandenen Hohlräume zwischen Gebirge und Auszimmerung wurden mit Holzscheiten ausgefüllt. Zwei Tunnel waren feucht und mußten Wasserröschen erhalten. Bei einem der Tunnel konnte Vollausbruch mit Hilfe eines mit Druckluft betriebenen, niedrigen Löffelbaggers angewendet werden. Die Auszimmerung folgte dem Vollausbruch unmittelbar. Es wurde ausschließlich Kiefernholz von e Küste des Stillen Ozeans verwandt. Das Holz wurde nh getränkt, sondern mit einem Anstrich aus weißer Farbe r sehen, der es gegen Fäulnis und Feuer schützen soll.

Zwei der Tunnel liegen so nahe beieinander, daß zwis ihnen eine gemeinsame Druckluftanlage eingerichtet wei konnte; der dritte Tunnel erhielt eine besondere Drucklufn lage.

Das größte Bauwerk ist eine Brücke über den Plattefl sie hat drei Öffnungen von 38 m Weite, die mit Gi trägern überspannt sind, und zwei Öffnungen von 26 m W die Blechträger erhalten haben. Hieran schließen sich bei seits hölzerne Gerüstbrücken an. Die Pfeiler wurden u Beton hergestellt und mußten auf Senkbrunnen gegrü werden. Der tragfähige Boden, Kies und Fels, wurde in e Tiefe von 4 m erreicht.

Kurz vor Wendover kreuzt die Bahn ein Seitental. wurde eine eiserne Gerüstbrücke errichtet. Sie besitzt Öffnungen zu je 9 m, eine zu 18 m und eine zu 12 m. diesem Bauwerk wurde das Kiesbett durchgeführt. Auch schließen sich wieder beiderseits hölzerne Gerüstbrücken Die Pfeiler und ihre Gründung entsprechen der Brücke den Plattefluß. Beide Brücken wurden im Eigenbau Bahngesellschaft hergestellt und zwar mit Hilfe eines legerkrans, der auf einem Eisenbahnwagen ruhte.

Auch das unmittelbar am Bahnhof Guernsey liegende führungsbauwerk über das Gleis der Colorado- und Wyom Bahn sowie eine Straßenüber- und unterführung in Guer wurden aus Holz gebaut.

Auf der freien Strecke liegt ein einziger Planüberg weitere Wegkreuzungen sind nicht vorhanden.

Die Bahn ist eingleisig. Das Schienengewicht des Ha gleises ist 45 kg/m. Die Schienenlänge beträgt rund 1 Auf eine Schienenlänge kommen 20, mit Chlorzink geträ Kiefernholzschwellen unter Verwendung von Unter platten auf allen Schwellen. Als Bettung wurde Kies wandt, die Tiefe der Bettung wurde zu 24 cm unter Schwe unterkante gewählt. In den Nebengleisen wurden gebra Schienen von 42,5 kg Metergewicht verlegt.

In Guernsey wurden neu errichtet:

Ein ringförmiger Lokomotivschuppen von 30 m Tiefe einer Drehscheibe von 26 m Durchmesser, ein Kessel eine Bekohlungs- und eine Besandungsanlage, eine An zum Beschicken der Lokomotiven mit Feuerungsöl, Wasserstation und eine Betriebswerkstatt mit den zugehö Nebenräumen.

Der Bau dieser schwierigen Gebirgsbahn dauerte fast Jahre.

Wie ersichtlich, werden im Westen der Vereinigten Sta namentlich da, wo die Beschaffung von Baustoffen Schwi keiten bereitet, noch heute die aus den ersten Zeiten Bahnbaues bekannten, überaus einfachen Holzbauten wendet.

Allgemeines.

— **Der Film im Dienste der nationalen und wirtschaftli Werbearbeit.** Wenn sich zurzeit der Deutsche oft verwu frage, so führt der Reichstagsabgeordnete Dr. Stresema den Mitteilungen des Kriegsausschusses der deutschen strie aus, warum sein Vaterland so wenig Sympathien i Welt genießt, und sich, trotzdem es 44 Jahre hindurch richtig bestrebt war, der Welt den Frieden zu erhalten, so geschlossenen Reihe von Feinden allüberall auf dem E rund gegenübersieht, wenn er rückblickend die Ursache wäge, die zu diesem Weltbrande geführt haben, dann übe er neben anderen meistens die infolge ihrer Massenwir Allgemeinverständlichkeit und Eindrucksfähigkeit außero lich wirkungsvolle Film-Werbearbeit, die von den Fei namentlich England und Frankreich, seit langem plann betrieben wurde, um im Auslande deutschfeindliche Stim zu erwecken und zu verbreiten.

Demgegenüber hat es Deutschland bisher versäumt, diesem Wege zwecks Erzielung politischer und wirts licher Vorteile einen Einfluß auf die öffentliche Mei im Ausland zu gewinnen. Die schlimmen Folgen dieser sigkeit haben sich mit grausamer Deutlichkeit währen Krieges offenbart, als „Tausende und Abertausende von metern Entente-Lügenfilms auf die Neutralen losgel wurden“, um die Mittelmächte in schmählichster Weise zu leumden und sie weltwirtschaftlich auf lange Zeit lah legen. Die Erfahrungen seit Beginn des Weltkrieges daher in Deutschland die große Bedeutung des Films fü Werbetätigkeit dem Verständnis weitester Kreise in Maße erschlossen, daß Ende vorigen Jahres von angese Körperschaften, unter denen sich außer den namhaft

…retungen der Landwirtschaft, des Handels und der In… …ie u. a. auch der Bund deutscher Verkehrsvereine befand, …ie „Deutsche Lichtbild-Gesellschaft" zu Berlin gegründet …le. Die Gesellschaft will, wie dies aus einer kürzlich …hienenen Schrift „Der Film im Dienste der nationalen …n wirtschaftlichen Werbearbeit" hervorgeht, für Deutsch…s Kultur, Wirtschaft und Fremdenverkehr im In- und …ande planmäßige Werbearbeit durch das Bild, insbeson… …e durch bewegliche (Films) und stehende Lichtbilder auf …naler gemeinnütziger Grundlage veranstalten. Zur Er…ung dieses Zweckes soll unter anderem die Verbreitung …Lichtbildern und Filmen im In- und Auslande, insbeson… …e durch Vorführung im Rahmen gesellschaftlicher Ver…ltungen, durch Veranstaltung von Vortragsreisen, durch …eihen an Vereine, Schulen, Missionen und ähnliche An…en, durch Abgabe an Universitäten und andere Hoch…len sowie durch Vertrieb an Kinotheater dienen.

…er Schrift ist ein Anhang mit einigen bezeichnenden Ab…ungen aus einem Hetzfilm des großen Unternehmens …o Pathé Frères, das beiläufig mit einem Gesellschafts…tal von 30 Millionen Franken arbeitet, aus dem Jahre 1912 …egeben, die einen kleinen Ausschnitt aus der Riesen…it wiedergeben, die die Entente auf dem Gebiete plan…iger Deutschenverhetzung geleistet hat.

…e Deutsche Lichtbild-Gesellschaft ist kein Erwerbsunter…nen, sie will nur Deutschlands Ansehen im Auslande …n und das, was es an landschaftlichen Schönheiten, an …derbarem Fleiß seiner Bewohner und an gewaltiger Lei…g seiner Industrie bietet, dem Auslande vorführen. Dem…t bedeutet die Unterstützung dieser gemeinnützigen Ziele …eich eine tatkräftige Förderung der deutschen Sache.

Bücherschau.

Gegenwart und Zukunft der Elektrizitätswirtschaft in …tschland und Österreich von M. Ried, Ingenieur in W…n. 80 Seiten. Verlag von Urban & Schwarzenberg in B…lin und Wien 1917. Preis geh. 3 *M* = 3,60 K.

…ie Abhandlung, die trotz der Voransetzung des Wortes „…utschland" in erster Linie sich mit dem gegenwärtigen St…de und der voraussichtlichen Weiterentwicklung der E…trizitätsversorgung in Österreich beschäftigt, geht von …Tatsache aus, daß der Weltkrieg auf technisch-wirtschaft…li…em Gebiete eine Entwicklung beschleunigt hat, deren Zi… es ist, gewisse Wirtschaftszweige immer mehr und mehr …r öffentliche Verwaltungstätigkeit zu bringen. In größ… Maßstabe ist dies bis jetzt wohl bei den Eisenbahnen …schiedener Länder geschehen, Anfänge hierzu sind in…en auch auf anderen Gebieten, zweifellos auch auf dem G…iete der Elektrizitätsversorgung vorhanden, auf dem über…pt ein Streben nach Zusammenfassung, nach Bewirtschaf…g im Großen zu erkennen sei. Dieses Streben hat, wie der V…fasser im einzelnen nachweist, durch die Erfahrungen d… Kriegsjahre eine kräftige Unterstützung erfahren und …heint namentlich im Hinblick auf die zukünftige Neuge…tung des Wirtschaftslebens nach dem Kriege der Unter…zung wert. Um Wege zu finden, auf denen vorgegangen w…den kann, wenn die Elektrizitätsversorgung Österreichs st…tlich geregelt werden soll, bespricht der Verfasser zu…st den gegenwärtigen Stand der Elektrizitätsversorgung in …en einzelnen deutschen Bundesstaaten und zeigt dann, daß …egen die Elektrizitätsversorgung Österreichs sehr im R…kstande ist, und daß der österreichischen Kriegswirtschaft …e Vorteile erwachsen wären, wenn schon früher ein groß…ig geregeltes System der Elektrizitätsversorgung bestan… hätte. Daraus wird die Notwendigkeit einer Neuordnung d… Elektrizitätswirtschaft hergeleitet und für eine solche N…ordnung mehrere Vorschläge gemacht. Diese Vorschläge, …sich vor allem mit der Schaffung eines Elektrizitätswirt…ftsgesetzes beschäftigen, fordern die Leitung und aktive Anteilnahme des österreichischen Staates bei der Elektrizitätsversorgung, doch nur in dem Maße, daß die private Unternehmungstätigkeit neben jener des Staates nicht mit einem Schlage ausgeschaltet, sondern von jener geleitet und begrenzt wird. Diese Begrenzung müsse so getroffen werden, daß die unmittelbare Staatstätigkeit sich auf das Gebiet der Erzeugung von elektrischem Strom beschränkt, während die Abgabe des Stromes zwar unter Staatsaufsicht, aber durch andere Körperschaften als den Staat, am besten durch örtliche öffentliche Verwaltungskörperschaften, zu erfolgen habe. Im einzelnen sei das Vorgehen des Staates durch das vom Verfasser eingehend besprochene Elektrizitäts-Wirtschaftsgesetz zu regeln. Hierbei spricht sich der Verfasser gegen die Einführung eines staatlichen Elektrizitätsmonopols aus, denn abgesehen davon, daß es nicht ohne weiteres feststände, ob ein Finanzmonopol auch ertragreich genug sei, müsse doch daran festgehalten werden, daß bei der Elektrizitätsversorgung nicht die Frage der Schaffung neuer Einnahmequellen für den Staatshaushalt, sondern volkswirtschaftliche Rücksichten die erste Rolle spielen. Gewissermaßen als Beweis für diesen Standpunkt wird der Zusammenhang zwischen der staatlichen Elektrizitätswirtschaft und der Stickstoff- und Getreideerzeugung sowie der Kohlenförderung besprochen.

Die Abhandlung beleuchtet also die Frage der Ausbildung der Elektrizitätsversorgung im Großen, die in letzter Zeit immer mehr in den Vordergrund getreten ist und bereits eine reiche Literatur geschaffen hat. Wenn sich der Verfasser auch vornehmlich mit den Verhältnissen Österreichs beschäftigt, so kann wegen des reichen Materials, das der Verfasser bringt, das Durchlesen der Schrift doch jedem empfohlen werden, der sich überhaupt mit dieser Frage beschäftigen muß.

—l.

— **Arithmetik und Algebra zum Selbstunterricht.** Von Paul Crantz, Professor am Askanischen Gymnasium zu Berlin. Zweiter Teil Gleichungen. Arithmetische und geometrische Reihen. Zinseszins- und Rentenrechung. Komplexe Zahlen. Binomischer Lehrsatz. Dritte Auflage. 10.—16. Tausend mit 21 Textfiguren. „Aus Natur und Geisteswelt". Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen. Band 205 (IV und 112 S.). 8. Geh. 1 *M*, geb. 1,25 *M*. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. 1916.

Das Bändchen behandelt die schwierigen Gebiete der Arithmetik und Algebra in anschaulicher und eingehender Form. Überall ist die graphische Darstellung berücksichtigt, und durchweg sind ausführlich berechnete Beispiele eingefügt, wodurch das Verständnis wesentlich erleichtert wird. Daß das für den Selbstunterricht bestimmte Büchlein seinem Zwecke bisher tatsächlich entsprochen hat, beweist wohl am besten die rasche Aufeinanderfolge der Neuauflagen. Es gibt immer weitere Berufskreise, für die ein gewisses Maß mathematischer Vorkenntnisse als unerläßlich erscheint, und jeder, der in dieser Richtung noch Lücken auszufüllen hat, wird an dem vorliegenden Bändchen einen ausgezeichneten Helfer finden.

— **Berichtigung zu dem Aufsatz: „Eine Signalordnung ohne grünes Licht".**

Auf Seite 370 in Nr. 44, Jahrg. 1917 ist hinter Grundsatz A 4 einzuschalten:

5. Die Anordnung von Lichtern einer Farbe in Gruppen verschiedener Gestalt für die Signalbegriffe ist bestens geeignet, die Erkennung der Lichter für Farbenschwache oder Farbenuntüchtige in der Entwicklung zu erleichtern, d. h. Verwechslung farbiger Lichter zu verhüten.

6. Blaues Licht, das wegen ungenügender Fernwirkung als Signallicht ungeeignet ist, ist als Merklicht mit beabsichtigtgeringer Fernwirkung nicht nur unbedenklich, sondern gut verwendbar.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

… k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. ist die zwischen der Haltestelle Kaiserswalde … der Station Groß Schönau i. B. der Linie Rumburg-Seb… gelegene Haltestelle Groß Schönau i. B. Haltestelle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr …ffnet worden. Die Entfernungen betragen von Groß …önau i. B. Haltestelle nach Schluckenau 5 km, nach Kai…swalde 3 km und nach Groß Schönau i. B. 2 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 86 vom 25. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift des Unterausschusses zur Durchberatung eines neuen Entwurfs des Übereinkommens, betr. die Abrechnungsstelle des Vereins, München, 4./5. Mai 1917 (abgesandt am 1. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1917 werden aufgehoben:

1. Ausnahmetarif 1 a (Stammholztarif);
2. Ausnahmetarif 1 b (Stammholztarif nach Heilbronn usw.);
3. vom Ausnahmetarif 2 (im Nachtrag III) Ziffer 7 Absatz a (zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Hölzer Ziffer 5 genannt);
4. Ausnahmetarif 5 b (Steine des Spezialtarifs III usw.);
5. Ausnahmetarif 5 c (im Nachtrag III) (Steine usw. zum Wegbau) und
6. Ausnahmetarif 5 d (Steine usw.).

München, 27. Juni 1917. (896)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 2. Juli 1917 an wird die Frachtberechnung für Wagenladungen und einzelne Stücke Großvieh im Verkehre mit Langebrück geändert. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Juni 1917. (897)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1917 treten in den Ausnahmetarifen 2 (Rohstofftarif), 2 t für Torfstreu usw., 5 für Steine aus Naturgestein usw., 9 a und 9 b für Eisen und Stahl usw., 9 c für Metalle und Metallwaren in Wagenladungen, 9 e für Bleiröhren usw. und 27 für Eis einschränkende Bestimmungen ein, auch werden einige im Ausnahmetarif 9 e für Bleiröhren usw. bestehende Frachtsätze aufgehoben, womit Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres ist aus unserem Verkehr-Anzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 28. Juni 1917. (898)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. September 1917 treten die Ausnahmetarife 5 für Wegebaustoffe, 5 a für Steine des Spezialtarifs III usw., 5 b für Steine aus Naturgestein usw., 5 d für Dolomit und 27 für Eis außer Kraft. Ferner fallen im Ausnahmetarif 1 b für Stammholz die Schnittpunkte I bis V weg, während für die Schnittpunkte VI bis VIII neue, erhöhte Frachtsätze in Kraft treten; außerdem wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 8 a „zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer usw.“ gestrichen. Hiermit sind durchgängig Frachterhöhungen verbunden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, 2.

Dresden, am 28. Juni 1917. (899)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Vom 1. September 1917 an, widerruflich bis 30. September 1920, werden im Verkehre von und nach Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn neben der Fracht folgende Zuschläge erhoben:

a) auf jede Abfertigung nach den Stücksätzen 1,00 M.,
b) auf jede Abfertigung nach den Ladungssätzen 2,00 M.

Die Zuschläge werden nicht erhoben im Wechselverkehre mit den Stationen Beeskow N. L. E., Lübben Süd und Uckro N. L. E.

Dresden, am 28. Juni 1917. (900)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Ungarischer Verband. Teil II Heft 1 vom 1. April 1913.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 13 A 1 (Beeren, frische usw. als Eilgut) auf Seite 79 des Nachtrags II wird bis auf Widerruf längstens bis zum 30. Juni 1918 verlängert.

Breslau, den 21. Juni 1917. (901)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit dem 15. Juli 1917 werden die Ausnahmetarife 73 (Zinkweiß usw.), 118 (Papier aller Art usw.) und 119 (Graupappe, Pappe usw.) zunächst ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 28. Juni 1917. (904)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 wird der Ausnahmetarif 4 für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von Dömitz aufgehoben und durch einen neuen ersetzt. Hierdurch ergeben sich Frachterhöhungen.

Näheres bei unsern Güterabfertigungen und im Gemiensamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der preußisch-hessischen, mecklenburgischen usw. Staatsbahnen.

Schwerin, den 28. Juni 1917. (902)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr.

Mit dem 1. September 1917 treten die Ausnahmetarife 1 a (für Stammholz — Lang- und Rundholz — des Sp. Tfs. II), 1 b (für Holzdraht zur Herstellung von Holzdrahtgeweben), 1 c (für Holzklötze — Holzstöckel zum Pflastern —), 5 (für Wegebaustoffe), 5 a (für Steine des Sp. Tfs. III, wie unter Ziffer 1-4 und 6-9 dieser Tarifstelle genannt, ferner für Bimssteine, Dolomit, Magnesit, Wetzsteine, wie im Sp. Tf. III genannt), 5 b (für gebrannte Steine — Mauersteine, Dachsteine, Tonsteine, Lehmsteine, Schamottesteine und feuerfeste Steine —) sowie die Tarifstelle 8 a des Ausnahmetarifs 2 (zu Grub[...] zwecken des Bergbaues bestimm[...] Hölzer, wie im Sp. Tf. III unter Holz der Ziffer 5 genannt) ohne Ersatz auß[...] Kraft. Gleichzeitig fällt im A[...]nahmetarif 6 der Abschnitt A für d[...] Versand von Steinkohlen usw. fort. [...]dem übrigbleibenden Abschnitte wird [...] Bezeichnung B gestrichen.

Nähere Auskunft erteilen die beteili[g]ten Abfertigungen.

Erfurt, den 22. Juni 1917. (9[...]
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverke[hr].

Vom 1. September 1917 an widerru[f]lich bis 30. September 1920 werden [...] Frachtsätze für die Stationen der N[ie]derlausitzer Eisenbahn mit Ausnahm[e] der Stationen Beeskow N. L. E., Lübb[en] N. L. E. und Uckro N. L. E. um je 20 [...] für 1000 kg erhöht.

Dresden, am 30. Juni 1917. (9[...]
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisen[b.], namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Güterverkehr zwischen deutschen Mi[li]tärbahnen des östlichen Kriegsscha[u]platzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 10. Juli 1917 werden die Station[en] Moritzdorf, Neuberun, Niedersedli[tz], Nossen und Zöblitz-Pobershau in d[en] Holzausnahmetarif vom 15. Septemb[er] 1916 einbezogen.

Auskunft erteilt unterzeichnete Ve[r]waltung. Es wird auf den Tarif- u[nd] Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 28. Juni 1917. (9[...]
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vo[m] 1. Juli 1911.

Mit Ablauf des 30. September 1917 t[re]ten die Ausnahmetarife 84 (Schwefe[l]säure) und 122 (Elektrodenkohlen) vo[r]läufig ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 20. Juni 1917. (9[...]
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. R., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverke[hr]. Teilheft C 1. Gemeinsames Heft f[ür] den Wechselverkehr deutscher Eise[n]bahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19[...] an wird der Zuschlag der Stralsun[d-]Tribseer Eisenbahn für Wage[n]ladungen im Verkehr mit der Greifswal[d-]Grimmener Eisenbahn auf 3 Pf., [im] übrigen deutschen Wechselverkehr a[uf] 6 Pf. für 100 kg erhöht.

Berlin, den 29. Juni 1917. (90[...]
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verke[hr] Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1917 we[r]den im Warenverzeichnis des Au[s]nahmetarifs 7 (Eisenerz usw.) Hoc[h]ofen- und Martinschlacken, auch ma[n]ganhaltige nachgetragen. Auskunft g[e]ben die beteiligten Güterabfertigunge[n].

Berlin, den 28. Juni 1917. (90[...]
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 52. | 7. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrsstockungen und Lokomotivgestellung.

Das Winterhalbjahr 1916/17 stand unter dem Zeichen ernster Verkehrsstockungen im Eisenbahnbetriebe. Die einschneidenden Wirkungen dieser Störungen auf Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft sind wohl noch überall in frischester Erinnerung. Gewiß sind bereits in früheren Jahren erhebliche Stockungen mit Schädigungen gewisser Zweige des Wirtschaftslebens vorgekommen. Diese waren jedoch bei weitem nicht von solcher Bedeutung wie diejenigen des letzten Winters, in dem ein Versagen der deutschen Bahnen unabsehbare Folgen für die Zukunft des deutschen Volkes hätte nach sich ziehen können.

Wie durch die Landtagsverhandlungen genügend bekannt geworden, sind die Verkehrsstockungen hauptsächlich zurückzuführen auf die durch Einwirkung der Kriegswirtschaft herbeigeführte Steigerung des Güterverkehrs im Herbst 1916 und die erhöhten Anforderungen der Heeresverwaltung infolge Ausdehnung der Kriegsschauplätze. Diese hatten eine weitere Abgabe von Lokomotiven und Wagen, von Beamten und Arbeitern für Heereszwecke und damit eine nicht unerhebliche Schwächung des Bestandes an Betriebsmitteln und Betriebspersonal der deutschen Bahnen im Gefolge.

Weiter wurde der Betrieb ungünstig beeinflußt durch die Anfang Januar auftretende anhaltende strenge Kälte, die den Ausbesserungsstand der Lokomotiven steigerte, die Leistungen der Verschiebebahnhöfe herabminderte und die Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung infolge Einfrierens der Flußläufe erhöhte. Auch größere Unfälle mit Sperrung der Hauptgleise von längerer Dauer trugen zur Verschärfung der Betriebslage bei.

Unter dem Einfluß der Kälte hatten besonders in Berlin, dessen Bedeutung als Mittelpunkt des Güterverkehrs während des Krieges mehr und mehr hervorgetreten ist, die betrieblichen Schwierigkeiten auf den Güterbahnhöfen zu außerordentlichen Frachtenanstauungen geführt.

Mitte September machten sich die ersten Verkehrsstockungen bemerkbar. Sie blieben nicht, wie im Jahre 1912, im wesentlichen auf westliche Industriegebiete beschränkt, sondern griffen bald über auf die mittleren und in geringem Umfange auf die östlichen Direktionen. Verkehrssperren, die nötig waren, um überfüllten Bahnhöfen Luft zu verschaffen, übten Rückwirkungen nicht nur auf benachbarte, sondern auch auf weiter entfernt liegende Bezirke aus, die bis dahin von betrieblichen Schwierigkeiten verschont geblieben waren. Die Sperrung von Bahnhöfen bewirkte, daß die Güterzüge rückwärts gestaffelt werden mußten. Damit wurde der Güterzugfahrplan über den Haufen geworfen. Bald fuhr kein Zug mehr planmäßig. Zug- und Lokomotivpersonal kamen aus ihrem Turnus. Sie blieben mit ihren Zügen unterwegs liegen und kehrten mit erheblichen Verspätungen zur Heimat zurück.

Diese Stillager, die zu unnützer Inanspruchnahme der Lokomotiven, zur Vergeudung von Kohlen und zu fortgesetzten mit umfangreichen Ausbesserungen verbundenen Schäden an den Lokomotiven führten, sind als die eigentliche Ursache des Lokomotivmangels anzusehen. Hierzu kamen zahlreiche Frostschäden an den dem Einfrieren besonders ausgesetzten Teilen, die den Lokomotiv-Ausbesserungsstand weiter verschlechterten.

Bald nach Beginn der Verkehrsstockungen wurden, wie in früheren Jahren, aus gleichem Anlaß, Zugleitungen eingerichtet, denen die Aufgabe zufiel, den Lauf der Züge zu überwachen, auf deren planmäßige Durchführung hinzuwirken, einer Überfüllung von Bahnhöfen gegebenenfalls durch Umleitungen vorzubeugen und die Gestellung der Lokomotiven und Personale in ihrem Bezirk zu regeln.

Folgende Gründe führten bei der Direktion Erfurt dazu, für alle den Lokomotivbetrieb betreffenden Angelegenheiten eine Zentralstelle bei der Direktion, die „Lokomotiv-Ausgleichstelle" (L. A.) zu schaffen: Die Zugleitung ist vielfach außerstande, eintretende Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung erfolgreich zu beheben. Es stehen ihr für diesen Zweck in ihrem verhältnismäßig beschränkten Wirkungskreise weder Lokomotiven noch Personal in ausreichendem Maße zur Verfügung. Je kleiner ihr Bezirk, um so mehr ist sie auf die Unterstützung von anderen Stellen angewiesen, ein Mangel, der auch durch Überweisung tüchtiger, maschinentechnischer Beamter nicht behoben werden kann. Tritt z. B.

auf einem Bahnhof infolge von Stockungen Knappheit an Lokomotiven ein, so ist auf Hilfe von den benachbarten Bahnhöfen oder Zugleitungen im allgemeinen nicht zu rechnen, weil diese meist selbst in Mitleidenschaft gezogen und darauf bedacht sein werden, zunächst für sich selbst zu sorgen. Auch von den Maschinenämtern oder der Direktion ist, da diese nicht dauernd Tag und Nacht besetzt sind, ein schnelles Eingreifen nicht zu erwarten. Ein solches ist aber, um eine Ausdehnung der Störungen zu verhüten, nötig, besonders des Nachts, weil dann die Abwickelung des Betriebes sowohl auf den Güterbahnhöfen, als auch in den Betriebswerkmeistereien schwieriger ist und demgemäß Störungen leichter auftreten, als am Tage.

Aus vorstehenden Gründen wurde die Regelung der Lokomotivgestellung während der Dauer der Verkehrsstockungen einem Tag und Nacht besetzten Lokomotivbureau übertragen und in die Hand von Beamten gelegt, die mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet und mit den Verhältnissen des Lokomotivbetriebes im ganzen Direktionsbezirk vertraut sind.

Die Aufgabe der L. A. besteht darin, im Benehmen mit den Zugleitungen und Betriebswerkmeistereien

1. Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung durch Überweisung von Lokomotiven bezw. Personalen an die notleidenden Stellen vorzubeugen,

2. einen Ausgleich unter Abwägung der in den einzelnen Streckenabschnitten herrschenden Betriebslage herbeizuführen, bevor die Verkehrsstockungen einen größeren Umfang annehmen,

3. für Weiterleitung und zweckentsprechende Ausnutzung der Lokomotiven bei längerem Stillager der Güterzüge und für Ablösung übermüdeter Mannschaften zu sorgen.

Die Tätigkeit der L. A. umfaßt den ganzen Direktionsbezirk. Sie ist mithin befugt, auch aus den von Verkehrsstockungen nicht betroffenen Bezirken Lokomotiven und Personal heranzuziehen. Es liegt auf der Hand, daß gerade diese Bezirke am ehesten imstande sind, die notleidenden Stellen zu unterstützen, daß andererseits derartige Befugnisse nur einer Zentralstelle übertragen werden können.

Von den im Lokomotivbetrieb auftretenden Schwierigkeiten sowohl bei Tage wie des Nachts auf kürzestem Wege unterrichtet, ist die L. A. besonders geeignet, schnelle und wirksame Abhilfe zu schaffen.

Die Einrichtung dieser Zentralstelle machte die den Zugleitungen zugeteilten Werkmeister, für die sich schon vorher kein genügendes Feld ihrer Tätigkeit bot, entbehrlich. An deren Stelle wurden wichtigeren Zugleitungen ältere Lokomotivführer zugeteilt, während sich im übrigen die Unterstützung der Zugleitungen durch die in Tag- und Nachtdienst beschäftigten Aufsichtsbeamten der an ihrem Sitz befindlichen Betriebswerkmeistereien als ausreichend und zweckentsprechend erwies.

Wie die Zugleitung, so hat auch die L. A. ein Tagebuch zur Eintragung wichtiger Vorkommnisse zu führen und täglich einen Betriebsbericht aufzustellen, der einen Überblick gewährt über die Gesamtbetriebslage, über Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetriebe und größere Stillager, sowie über den Bestand an betriebsfähigen bzw. schadhaften Lokomotiven und den Krankenbestand der Lokomotivpersonale.

Die Einrichtung dieser, dem maschinentechnischen Betriebsdezernenten unterstehenden L. A. am Sitz der Direktion hat sich aus folgenden Gründen als zweckentsprechend erwiesen:

Sie ermöglicht dem bezeichneten Dezernenten, sich ständig über die gesamte Betriebslage, über alle Störungen und sonstigen Vorkommnisse auf dem laufenden zu halten. Er ist infolgedessen in der Lage, jederzeit einzugreifen, notwendige Entscheidungen zu treffen, Dienstwidrigkeiten zu verfolgen. Ferner ist mit dieser Maßnahme die Leitung des gesamten Lokomotivbetriebes in die Hand desjenigen Dezernenten gelegt, der in diesen Angelegenheiten sachverständig und daher allein berufen ist, die Verantwortung für den maschinentechnischen Betrieb unter so schwierigen Verhältnissen zu übernehmen.

Die Frage, ob die L. A. sich bewährt, einem dringenden Bedürfnis entsprochen hat, möge mit dem Hinweis beantwortet werden, daß zur Zeit der stärksten Verkehrsstockungen zeitweise über 300 Ferngespräche zwischen der L. A. einerseits und den beteiligten Stellen andererseits in 24 Stunden geführt worden sind.

Die L. A. ist auch nach Behebung der Verkehrsstockungen und zwar in folgender Form beibehalten worden:

Das Bureau ist nach wie vor besetzt mit Beamten, die mit den einschlägigen Verhältnissen vertraut sind, die jedoch in erster Linie die ihnen nach dem Arbeitsplan zufallenden Rate zu bearbeiten haben. Diese Beamten übernehmen bei eintretenden Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung, etwa infolge starker Truppenverschiebungen, außerordentlicher Steigerung des Güterverkehrs oder sonstiger Vorkommnisse sofort die der L. A. bei Verkehrsstockungen zufallenden Aufgaben. Das Lokomotivbureau ist ferner damit betraut, auf schnelle Zuführung schadhafter, insbesondere betriebsunfähiger Lokomotiven zu den Werkstätten hinzuwirken und im Hinblick auf die zunehmenden Beschaffungsschwierigkeiten für rechtzeitige Überweisung solcher Ersatzstücke, Reserveteile und Stoffe zu sorgen, die für die Wiederherstellung von Lokomotiven bzw. den Betrieb selbst dringend erforderlich sind. Die Beibehaltung dieses Bureaus, dessen Dienstzeit mit der der Direktionsbureaus übereinstimmt, bedingt keinerlei Personalvermehrung. Eine solche würde erst eintreten, wenn infolge von Verkehrsschwierigkeiten die Verlängerung der Dienstzeit, insbesondere die Einführung des Nachtdienstes erforderlich wird.

Die während des Winters 1916/17 gemachten Erfahrungen haben gezeigt, daß ein gutes Einvernehmen, ein Handinhandarbeiten aller Beteiligten Vorbedingung für eine wirksame Bekämpfung von Verkehrsstockungen ist. Da diese, wo sie auch auftreten mögen, auf andere Bezirke übergreifen und damit die Gesamtlage ungünstig beeinflussen werden, so ist mit Nachdruck darauf zu halten, daß benachbarte Zugleitungen, Betriebswerkmeistereien und Bahnhöfe sich gegenseitig unterstützen. Das setzt aber eine schnelle Verständigung über die eingetretene Notlage, über die zu ihrer Beseitigung zu treffenden Maßnahmen, mithin das Vorhandensein guter Fernsprechverbindungen voraus. Während diese des Nachts im allgemeinen genügen, ist das am Tage, sobald sämtliche Bureaus besetzt sind, häufig nicht der Fall. Es empfiehlt sich daher, diese Anlagen weiter zu verbessern und tunlichst Verbindungen zu schaffen, die bei eintretenden Störungen vorzugsweise von den beteiligten Beamten benutzt werden können.

Die Verkehrsstockungen haben sich auf mehr als 6 Monat erstreckt. Daß es eines so langen Zeitraumes bedurfte, den Betrieb wieder in geregelte Bahnen zu lenken, ist auf das Zusammenwirken der bereits erwähnten ungünstigen Umstände zurückzuführen. Eine merkliche Besserung der Betriebslage setzte erst mit dem Eintritt milderer Witterung ein, die eine Erhöhung des Lokomotivbestandes, eine schneller Abfertigung der Züge auf den Ablaufbergen und nach Freiwerden der monatelang eingefrorenen Wasserstraßen ein Entlastung der Eisenbahnen zur Folge hatte. Von recht günstigem Einfluß auf den Lokomotiv-Ausbesserungsstand wa ferner die Auffüllung des Personalstandes der Haupt- und Betriebswerkstätten. Trotzdem war die Verwaltung genötig noch besondere Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehr im Hinblick auf dessen hohe Bedeutung für Zwecke de Kriegswirtschaft und der Volksernährung zu treffen. So tra eine Einschränkung des Schnell- und Personen-, des Urlauber und Sonderzugverkehrs, verbunden mit einer wesentliche Entspannung aller Personenzüge und eine Erhöhung des Personentarifs ein. Immerhin bedurfte es der Anspannung alle Kräfte, der aufopfernden Tätigkeit der im Betrieb stehende

eamten und Arbeiter, um den Zugverkehr wieder in geregelte ahnen zu lenken. Es verdient besonders die treue Pflichtfüllung sowohl der Zugpersonale des Güterzugdienstes, die ielfach mit 10- bis 20stündiger Verspätung zur Heimat zuückkehrten, als auch der mit Überstunden, Sonntagsschichten nd im Tag- und Nachtdienste tätigen Werkstättenarbeiter herorgehoben zu werden, die ihren Dienst, trotz der Schwierigeiten in der Ernährung unverdrossen verrichtet haben.

In dieser für den Eisenbahnbetrieb so schweren Zeit hat sich ezeigt, wie notwendig ein Handinhandarbeiten der benacharten Direktionen, Ämter und Dienststellen ist, wie es nur bei voller Einmütigkeit möglich ist, solche Betriebsstörungen mit Erfolg zu bekämpfen.

Mögen die im Winterhalbjahr 1916/17 gemachten Erfahrungen dazu beitragen, das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den Beamten und Arbeitern zu stärken, und möge der Gedanke mehr und mehr Wurzel schlagen, daß die deutschen Bahnen ein einheitliches Ganzes bilden, dessen Angehörige es als ihre vornehmste Pflicht betrachten müssen, einer für den anderen einzustehen!

Erfurt, den 1. Juli 1917. Pattó.

Kriegszentralen und Beförderung.

Zu dem Aufsatz des Herrn Staatsbahnrat Dr. Viktor Krauer, der in Nr. 46 d. Ztg. unter obiger Überschrift erhienen ist, macht das Nürnberger Sammelladungs-Comptoir I. Murr einige Bemerkungen, die wir hier teilweise zum Abruck bringen, weil sie zu der wichtigen Frage der Entlastung es Eisenbahngüterverkehrs einen Beitrag enthalten, der geiß für manche Fälle Beachtung verdient, wenn sie auch vom inseitigen Standpunkt des Spediteurs aus geschrieben sind. Ierr Murr schreibt:

Der Herr Verfasser geht von der Ansicht aus, daß eine cheidung zwischen dringlichen Transporten und weniger ringlichen Transporten eine Besserung im Eisenbahngüterrkehr herbeiführen müßte.

In meiner Eigenschaft als Spediteur und nachdem es mir ergönnt ist, auf eine jahrzehntelange praktische Tätigkeit urückzublicken, darf ich mir wohl gestatten, über diesen Punkt auch mein unmaßgebliches Urteil zum Ausdruck zu ringen. Verkehrsstockungen im Herbst waren auch zu Frienszeiten infolge des großen Wagenmangels an der Tagesordung, so daß es gar nicht zu verwundern ist, wenn im Laufe es gegenwärtigen Krieges sich solche umsomehr fühlbar achen, da der Eisenbahngüterverkehr doch zunächst den Bedürfnissen der Heeresverwaltung Rechnung zu tragen hat. Gesellen sich zu diesen Transporten im Herbst noch, wie glücklicherweise zu erwarten ist, große Transporte der Bodenprodukte, die vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus geiß ebenso als dringlich zu bezeichnen sind, so bleiben als weniger dringliche Sendungen nur jene Kaufmannsgüter übrig, die mittelbar gleichfalls im Heeresinteresse ausgeführt weren; denn darüber dürften wohl keine Zweifel mehr bestehen, aß sowohl Handel als auch Industrie auf die Bedürfnisse des ast dreijährigen Krieges zugeschnitten sind und alle anderen Transporte gar nicht mehr in Frage kommen.

Weniger dringliche Beförderungen werden in den meisten Fällen schon dem Sammelladungsverkehr oder dem Binnenchiffahrtsverkehr überwiesen und entlasten somit mehr oder minder den direkten Stückgutverkehr. Es wäre daher zunächst anzustreben, daß der Stückgutverkehr auf das äußerste eingeschränkt wird und dies müßte von den deutschen Eisenbahnverwaltungen dadurch herbeigeführt werden, daß der Sammelladungsverkehr in geeigneter Weise gehoben wird, der ja schon in Friedenszeiten sich in glänzender Weise dadurch bewährte, daß er den größten Teil des Überseeverkehres, soweit nicht direkte Bahnverfrachtung möglich war, abwickelte.

Der Spediteur ist es aber auch, zu dessen Betätigungsfeld die Heranziehung des Binnenschiffahrtsverkehres für die weitere Entlastung der Eisenbahnen gehört, folglich wäre ein Hand in Handgehen der deutschen Eisenbahnen mit den deutschen Spediteuren im Interesse des allgemeinen Verkehres. . . .

Wenn der Herr Verfasser am Schlusse seines Aufsatzes die Schaffung von Zentralen anstrebt, so können hierbei lediglich Verkehrszentralen in Frage kommen, wozu sich in erster Linie bedeutende Eisenbahnknotenpunkte eignen. Dorthin müßten aus dem Nachbarbezirke alle Sendungen gerichtet werden, um von dort aus in Sammelladungen statt als Stückgut Weiterbeförderung zu finden. Es dürfte dadurch die angestrebte Beschleunigung des Wagenumlaufes erreicht werden, ebenso würde der Wagenbedarf gemildert werden, weil es dem Spediteur durch geeignete Zusammenladung der Güter möglich ist, den Wagenraum und die Wagentragfähigkeit vollständig auszunützen.

Schließlich wird dadurch auch die Inanspruchnahme von Lokomotiven und Eisenbahnpersonal auf das äußerste beschränkt. Es bedarf hierzu keiner Zuweisung von Mitteln seitens des Reiches oder irgendeiner anderen Behörde, da die bestehenden Speditionsfirmen an den betr. Verkehrszentren auf diese Arbeitsleistung schon aus Friedenszeiten her eingerichtet sind; abgesehen davon würde in den meisten Fällen auch für den Frachtzahler eine Ermäßigung der Fracht eintreten, ohne daß die Eisenbahnverwaltung dadurch irgendeine Einbuße erleidet, da deren Gewinn bei Abfertigung von Ladungen jedenfalls bedeutend höher ist als bei dem Stückgutverkehr.

Der Eisenbahntöchterhort im Jahre 1916.

Diese unter dem Schutze der Deutschen Kaiserin stehende Stiftung des Verbandes der Eisenbahnvereine der preußischhessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen hat ausweislich ihres Geschäftsberichts auch im verflossenen Kriegsjahre segensreich weitergewirkt; ihre von Jahr zu Jahr regere und umfangreichere Liebestätigkeit umfaßt zurzeit auch die Fürsorge für zahlreiche Kriegswaisen. Wie aus dem kürzlich bekanntgegebenen Jahresbericht des Töchterhorts hervorgeht, sind entsprechend den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen die Einnahmen aus den Sammlungen zugunsten der Stiftung im Berichtsjahre gegen das Vorjahr wiederum (um rd. 6350 ℳ) gefallen, sie betragen rd. 371 730 ℳ. Von dem im Jahre 1916 bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen beschäftigten Gesamtpersonal haben sich an den Sammlungen 272 681 Personen oder 47,31 % beteiligt, und zwar 46 386 höhere und mittlere Beamte und 226 295 Unterbeamte und Arbeiter. Die Ausgaben der Stiftung stellten sich im Berichtsjahr auf rd. 260 000 ℳ oder rd. 32 000 ℳ mehr als im Vorjahr; von ihnen entfallen auf Waisenunterstützung rd. 115 300 ℳ, auf Beihilfen für Ferienkolonien rd. 40 500 ℳ. Seit dem ersten Jahre ihrer Tätigkeit (1903) betragen die bisherigen Gesamteinnahmen der Stiftung rd. 3 Millionen Mark, die gesamten Ausgaben rd. 1,68 Millionen Mark, der Gesamtüberschuß demnach rd. 1,32 Millionen Mark. Im Berichtsjahr ist das Vermögen des Töchterhorts um rd. 114 500 ℳ auf rd. 1,58 Millionen Mark angewachsen. Von der bisher aufgekommenen Einnahme sind 55,75 % zu Unterstützungen usw. und 44,25 % zur Auffüllung des Stiftungsfonds verwendet worden. Im abgelaufenen Jahre wurden 2995 Mädchen unterstützt, und zwar 23 Töchter von höheren, 947 von mittleren Beamten, 2019 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern sowie 6 Bahnarzttöchter. Die gewährten Unterstützungen betrafen in 938 Fällen Berufsausbildung, in 144 Fällen Beihilfen zur Vornahme von Kuren, in 334 Fällen Beseitigung einer augenblicklichen Notlage, in 455 Fällen Beihilfen zum Lebensunterhalt, in 377 Fällen Erziehungsbeihilfen usw., außerdem wurden 940 erholungsbedürftige junge Mädchen in Ferienkolonien entsandt. Die Aufwendungen für Töchter von Unterbeamten und Arbeitern haben von Jahr zu Jahr zugenommen und sind gegen das Vorjahr um rd. 22 000 ℳ gestiegen. Von den bisherigen Gesamtaufwendungen sind den Angehörigen dieser Kreise 56,11 % zugute gekommen, während von den Einnahmen der Stiftung auf Beiträge der unteren Bediensteten nur 52,03 % entfallen. Das erweiterte Christianenheim in Erfurt war im Berichtsjahr mit 355 Personen belegt, und zwar mit 244 Zöglingen, 77 Pfleglingen und 34 Waisenmädchen aus dem Bereich der Arbeiterpensionskasse, für deren Unterhalt rd. 150 670 ℳ aufgewendet werden mußten (74 048 Verpflegungstage = 2,034 ℳ für den Kopf und Tag). Von dem Gesamtbetrag entfallen rd. 71 000 ℳ auf Verpflegung und rd. 39 250 ℳ auf Schulgeld, Lehrmittel, Bekleidung usw. Unter den 327 Insassen des Christianenheims befanden sich

143 Töchter mittlerer Beamten und 212 Töchter von Unterbeamten, Hilfsbeamten und Arbeitern. Bis Ende 1915 sind für die Errichtung des Heims einschließlich Erweiterungsbau rd. 755 000 ℳ bar verausgabt. Das Gesamtvermögen der Stiftung (Töchterhort und Christianenheim) betrug am Ende des Jahres 1916 rd. 3 114 000 ℳ. Aus den Einnahmen für den Vertrieb des Kriegsandenkens zum Zwecke der Kriegswaisenfürsorge, die Ende 1916 rd. 424 220 ℳ betrugen, hat die Stiftungsverwaltung auf der preußischen Domäne „Der Aschenhof“ bei Suhl einen landwirtschaftlichen Betrieb eingerichtet, um das Christianenheim mit Lebensmitteln zu versorgen und daneben Waisenmädchen in der Haus-, Feld- und Gartenwirtschaft praktisch auszubilden. Das als zweites Töchterheim und dauernde Einrichtung für den Stiftungszweck gedachte Besitztum umfaßt 2 Wohngebäude mit 35 Zimmern, ein Wirtschaftsgebäude mit Wohnung für einen Knecht und seine Familie, umfangreiche Stallungen für Groß- und Kleinvieh sowie etwa 50 Morgen Acker-, Garten- und Wiesenland. Die Zahl der auf dem „Aschenhof“ in der Garten-, Land- und Hauswirtschaft auszubildenden Waisen soll vorerst noch etwas eingeschränkt und die Belegung d Heims erst allmählich auf die volle Zahl gebracht werde Dem Rufe, die Garten-, Land- und Hauswirtschaft zu erlerne ist, wie die „Eisenbahn“ mitteilt, eine Anzahl junger Wais rasch gefolgt, so daß schon Anfang April d. J. die ers Schar ihren Einzug auf den Aschenhof halten konnte. Ein besonderen Platz in dem landwirtschaftlichen Betriebe wi die Kleintierzucht einnehmen, weil gerade dieser Zweig hohem Grade dazu angetan ist, den jungen Mädchen Ken nisse auf den Weg zu geben, die sie in ihrem späteren Leb in der Kleinwirtschaft außerordentlich nutzbringend verwe ten können. Außer Großvieh sind gegenwärtig auf de Aschenhof nur Schweine vorhanden. Zur Vervollständigu der Viehhaltung ist die sofortige Anschaffung mehrerer gut Stämme rassereiner Hühner, Enten, Gänse, Tauben Kaninche Schafe und Ziegen beabsichtigt. Die Einrichtung dieses neu Töchterheims bedeutet sicherlich einen erfreulichen Schri vorwärts in der organischen Weiterentwicklung der Stiftu Töchterhort. Unzweifelhaft wird auch dieses Unternehm gute Früchte tragen und segensreich wirken.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Kohlenversorgung.** Die Mitglieder des Beirats für Volksernährung des Reichtags haben kürzlich die nachstehende Entschließung angenommen. Der Beirat wolle beschließen: den Herrn Präsidenten des Kriegsernährungsamts aufzufordern, auf eine erhöhte Produktion der Kohle und die beschleunigte Schaffung und Durchführung eines einheitlichen Versorgungs- und Verteilungsplanes hinzuwirken, insbesondere dafür Sorge zu tragen, 1. daß eine ausreichende Versorgung der städtischen Gas- und Elektrizitätswerke und dadurch vor allen Dingen die Versorgung der Bevölkerung mit Kochgas sichergestellt, 2. daß den Überlandzentralen, den Mühlen und Nährmittelbetrieben, den landwirtschaftlichen Betrieben und den ländlichen Schmieden rechtzeitig Kohlen in ausreichender Menge geliefert werden, 3. daß für den Hausbrand, unter entsprechender, allgemeiner Rationierung die notwendigen Kohlen zur Verfügung gestellt werden.

— **Einrichtung einer Eisenbahnabteilung im Kriegsministerium.** Am 1. Juli wurde, wie die „Kreuz-Ztg.“ meldet, beim allgemeinen Kriegsdepartement des Kriegsministeriums vorläufig für die Kriegsdauer eine Eisenbahnabteilung (AE) gebildet. Aufgabe der Abteilung ist die einheitliche Bearbeitung der Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und der Wasserstraßen, soweit sie zur Zuständigkeit des Kriegsministeriums gehören. Die dem Kriegsamt zufallenden Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahnen und Wasserstraßen werden hierdurch nicht berührt.

— **Feriensonderzüge.** Es ist bezeichnend, daß die von der Eisenbahnverwaltung von Berlin aus vorgesehenen Feriensonderzüge wegen Mangel an genügender Vorherbestellung der Fahrkarten nicht sämtlich fahren. Da die Fahrpreisermäßigung diesmal wegfällt, im übrigen aber alle Züge überfüllt sind, so lehrt der Vorgang, daß für die Feriensonderzüge der Hauptanreiz in der Gewährung der Fahrpreisermäßigung bestand. Im einzelnen sei bemerkt, daß am 6. Juli der Zug ab Charlottenburg 12,35 nach Carlshagen ausfällt; von den beiden Sonderzügen am 7. und 8. Juli ab Charlottenburg 8,55 vorm. nach Köslin fährt nur der am 7. Juli fällige. Nach Lauterbach (Rügen) fährt ab Stettiner Bahnhof am 9 Juli 8,42 vorm. ein Zug, der am 9. Juli ab Stettiner Bhf. 1,11 nachm. nach Heringsdorf fahrende Sonderzug fällt aus, ebenso der am 7. Juli ab Charlottenburg 7.19 fällige nach Königsberg-Zoppot. Nach dem Harz fallen alle drei Sonderzüge wegen zu geringer Beteiligung aus, und nach dem Riesengebirge werden die beiden am 7. Juli fälligen Züge zu einem vereinigt, dieser fährt ab Görlitzer Bhf. 9,30 und ist 4,18 in Krummhübel. Auch nach München wird kein Sonderzug gefahren wegen zu geringer Beteiligung.

— **Das neue Generalverkehrsamt im Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.** Zu dessen Leiter ist Ober-Reg.-Rat Dr. Wulff ernannt worden. Dr. Wulff war bisher mit der Bearbeitung der Verkehrsangelegenheiten der Generalbetriebsleitung Ost beschäftigt, die bekanntlich seit 1. Juli d. J. aufgehoben ist, und war früher bei der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel seit ihrer Errichtung tätig.

— **Eisenbahnunfall in Düsseldorf.** Am 30. Juni, vormittags 11¾ Uhr, ist auf Bahnhof Düsseldorf-Eller der Güterzug 6587 bei der Durchfahrt durch Gleis 4 mit dem aus Gleis 5 abfahrenden Güterzug 6565 zusammengestoßen. Bei dem Unfa wurden zwei Zugbedienstete getötet, 7 weitere Bedienste verletzt. Die Schuld trifft den Lokomotivführer des Güte zuges 6565, der ohne gültiges Signal und bei falscher Weiche lage abgefahren ist.

— **Moselbahn.** Die Hauptversammlung genehmigte d Abschluß für 1916, wonach sich ein Verlust von 26 548 ℳ e gibt, der aus der Tigungsrücklage gedeckt wird. Der Vo sitzende führte aus, daß auch weiterhin der Personenverke eine sehr günstige Entwicklung zeige. Namentlich der Mon Mai habe eine bedeutende Steigerung gebracht. Dagege habe der Güterverkehr noch unter Verkehrssperren usw. z leiden. Bei Fortdauer dieser Entwicklung sei damit zu rec nen, daß das laufende Jahr ohne Fehlbetrag abschließ werde. Durch die günstigen Ergebnisse der diesjährig Weinversteigerungen werde sich voraussichtlich der Allg meinverkehr an der Mosel weiterhin heben.

— **Westdeutsche Eisenbahn.** In der Generalversammlu am 28. Juni erstattete die Verwaltung Anzeige gemäß § 2 des Handelsgesetzbuchs, wonach mehr als die Hälfte d Aktienkapitals verloren ist. Der Gesamtverlust, der auf ne Rechnung vorgetragen werden wird, beträgt bei 16 Million Mark Aktienkapital 8 121 000 ℳ. Wie die Verwaltung üb das laufende Jahr mitteilte, hat sich die Besserung in d Verkehrseinnahmen aus dem Personenverkehr fortgeset Dagegen leidet der Güterverkehr noch sehr unter den b kannten Störungen. Es sei zwar anzunehmen, daß die B triebsüberschüsse auch weiterhin steigen würden. Immerh dürfte davon eine Änderung des allgemein ungünstigen G samtbildes in der Lage der Gesellschaft nicht zu erwart sein.

— **Eingaben des württembergischen Eisenbahnpersonals i Finanzausschuß der zweiten Kammer.** Bei der Beratung d Eisenbahnvoranschlags im Finanzausschuß waren die Ei gaben des Personals für die Beratung des Voranschlags d Finanzverwaltung zurückgestellt worden. Anläßlich der B ratung dieses Voranschlags teilte nach dem „Staatsanzeig für Württemberg“ der Finanzminister Dr. v. Pistorius m daß für das Jahr 1917 allen Beamten und Unterbeamten sow Angestellten, die den seit 1. April d. J. den Arbeitern gewäh ten Lohnzuschlag von 40 Pf. täglich nicht beziehen, eine G haltszulage von 200 ℳ, zahlbar in vier Raten, bewilligt werd soll; diese Zulage soll auch den zum Heer Eingezogenen z kommen. Vom Finanzausschuß wurde das Einverständnis m dieser Gehaltszulage ausgesprochen und ein Antrag ang nommen, wonach die Regierung ersucht wird, eine Neuor nung der laufenden Kriegsteuerungszulagen alsbald durchz führen, bei der entsprechend den von der preußischen Regi rung angewandten Grundsätzen die Zulage um so höher b messen wird, je kleiner das Einkommen und je größer d Kinderzahl ist. Der Anregung, die bisherige laufende Teu rungszulage auch den verheirateten Beamten, wenn sie zu Heer eingezogen sind, fortzugewähren, wird nach der Erkl rung des Finanzministers insofern Rechnung getragen werd können, als solchen Beamten auf Ansuchen, sofern durch d Einberufung eine Härte entsteht, eine Ausgleichsunte stützung gewährt wird. Bei Dienstbefreiung oder Dien behinderung, wenn solche zehn Tage nicht übersteigt, soll d Teuerungszulage nicht mehr gekürzt werden. Die Anfrag ob die reichsgesetzliche Unterstützung ausgeschlossen s wenn ein Beamter das volle Gehalt beziehe, beantwortete d Minister dahin, daß seiner Ansicht nach Reichsbeihilfe u staatliche Bezüge nebeneinander bestehen können, vorau

etzt, daß für die Reichsbeihilfe die Bedürftigkeit zu be-
n ist.

ine Eingabe von Arbeitern und Hilfsunterbeamten der Ver-
rsanstalten um Erhöhung der Löhne wurde der Regierung
dem Sinne zur Berücksichtigung empfohlen, daß eine „an-
essene“ Erhöhung der Löhne bewilligt werde. Soweit die
gaben Änderungen der Gehaltsordnung bezweckten, sollen
der Regierung lediglich zur Kenntnisnahme mitgeteilt
den.

**Jahresbericht der Sterbekasse von Angehörigen der Würt-
bergischen Verkehrsanstalten.** Nach dem Rechnungsab-
uß auf das Jahr 1916 stehen in Einnahme: Mitglieds-
räge 101 594 ℳ, Zinsen 35 952 ℳ, Staatszuschuß 700 ℳ;
gabe: Sterbegelder 42 820 ℳ, Kapitalanlage 184 976 ℳ. Es
4349 Mitglieder mit 3 357 600 ℳ versichert. Eingetreten
32, gestorben 59. Auf dem Felde der Ehre sind 12 Mit-
ler gefallen (im ganzen bis jetzt 46). Das Vermögen ist
1 000 230 ℳ gestiegen, worunter 350 000 ℳ 5 proz. deutsche
gsanleihe. Die Kasse hat sich trotz Schädigung durch
Krieg im allgemeinen in den letzten Jahren befriedigend
wickelt:

Jahr	Mitglieder	Versicherungssumme ℳ	Beiträge ℳ	Zinsen ℳ	Bezahlte Sterbegelder Fälle	Bezahlte Sterbegelder ℳ	Vermögen (Kurswert) ℳ
[illegible]	3 691	2 755 000	80 711	20 000	40	23 080	548 601
[illegible]	3 989	3 024 700	90 466	23 046	38	22 440	580 137
[illegible]	4 418	3 385 600	100 754	24 924	62	34 700	662 712
[illegible]	4 384	3 372 300	102 340	32 206	55	36 800	755 113
[illegible]	4 349	3 357 600	101 594	35 952	59	42 820	831 564

ie Prämienreserve auf 1. Januar 1917 beträgt . . . 641 370 ℳ
e Sicherheitsfonds 20 % der Prämienreserve . . . 128 274 „
i Überschüsse von 1913—1916 berechnen sich:
Kassenvermögen (Kurswert) auf 1. Januar 1917 . 831 564 „
Hiervon ab: Prämienreserve . . . . 641 370 „
Bleibt Bruttoüberschuß auf 1. Januar 1917 . . . . 190 194 ℳ
Hiervon ab: Sicherheitsfonds . . . . 128 274 „
Verfügbarer Überschuß auf 1. Januar 1917 . . . . 61 920 ℳ

tzterer Betrag wird durch Nichterheben von Monatsbei-
en als Dividende verteilt. Bis jetzt kam die stattliche
me von 179 820 ℳ zur Verteilung.

ie Vermögensaufstellung auf 1. Januar 1917 gestaltet sich
aufmännischer Bilanz wie folgt:

Aktiva.	ℳ	Passiva.	ℳ
papiere	405 330	Prämienreserve	641 370
otheken	594 900	Sicherheitsfonds	128 274
		Vorschüsse von Dritten	168 666
		Überschuß 1913—1916 . .	61 920
	1 000 230		1 000 230

ie Sterbekasse von Angehörigen der Verkehrsanstalten
unter den verschiedenen Sterbekassen des württember-
en Verkehrspersonals sowohl in der Gediegenheit der
waltung, in der Billigkeit und Mitgliederzahl weitaus an
r Stelle. Der Segen dieser Wohlfahrtseinrichtung sollte
eingut des ganzen württembergischen Verkehrspersonals
en. Gerade die gegenwärtigen schweren Zeiten haben
großen Nutzen einer Sterbegeldversicherung mehr als ge-
nd erwiesen.

**Beiträge der preußisch-hessischen Staatsbahn- und der
chsbahnbediensteten zu der 1.—5. deutschen Kriegsanleihe.**
wir in Nr. 82 S. 939 Jahrg. 1916 dieser Ztg. mitteilten, ist
Anregung der Reichsbank festgestellt worden, inwieweit
einzelnen Erwerbs- und Berufskreise zu den Erfolgen der
schen Kriegsanleihen beigetragen haben. Der Aufgabe,
für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen
der Reichsbahnen festzustellen, hatte sich seinerzeit die
enbahn“ unterzogen. Das sehr erfreuliche Ergebnis wird
lgender Übersicht bekanntgegeben:

Anleihe	Zahl der Zeichner	Gezeichnete Summe	Auf einen Zeichner entfallen im Durchschnitt
1.	1 057	1 051 250 ℳ	995 ℳ
2.	2 950	2 260 450 „	766 „
3.	8 280	3 247 750 „	392 „
4.	46 903	8 898 830 „	190 „
5.	56 236	9 616 280 „	171 „
Insgesamt	115 426	25 074 560 ℳ	217 ℳ

Hiernach haben sich die Eisenbahner an den fünf Kriegs-
anleihen mit der stattlichen Summe von mehr als 25 Millionen
Mark beteiligt. Die Zahl der Zeichner steigt von Anleihe zu
Anleihe, besonders stark bei der vierten und folgenden An-
leihe, weil von da ab die Zeichnung gegen allmähliche Ab-
zahlung von dem künftigen Diensteinkommen zugelassen
wurde. Von dieser Vergünstigung Gebrauch machend, betei-
ligten sich nach den Feststellungen an der 4. und 5. Anleihe
zusammen 75 946 Zeichner mit dem Betrage von 12 293 900 ℳ,
so daß auf den Kopf des Zeichners 162 ℳ entfallen.

— **Sächsischer Verkehrsverband.** Am 21. April 1917 hielt
der Gesamtvorstand des Sächsischen Verkehrsverbandes im
Hotel Sachsenhof zu Leipzig seine Sitzung ab, der als Ver-
treter der Kgl. Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen
Oberfinanzrat Oschwald beiwohnte. Dem Sitzungsberichte sei
folgendes entnommen: Der Verband hat in den Jahren 1914/16
11 000 ℳ an Rücklagen gesammelt. Davon sind 8000 ℳ für
die Herausgabe einer großen, mehrsprachigen Fremdenwerbe-
schrift für Sachsen bestimmt. Satz und Druckstöcke für diese
Werbeschrift waren bereits 1914 fertig, man entschloß sich
aber damals die Herausgabe bis zum Friedensschlusse aufzu-
schieben. Die übrigen 3000 ℳ sollen eine verstärkte Tätigkeit
des Verbandes bei Friedensbeginn ermöglichen. Eine Aus-
sprache über die Zukunft des Fremdenverkehrs in Sachsen er-
gab, daß sich Sachsen zwar für die jetzigen Kriegszeiten vor-
züglicher innerer Verkehrsmöglichkeiten rühmen könne, daß
aber in Leipzig die Anschlüsse mit Westdeutschland sehr zu
wünschen übrig ließen. Der Verkehrsverband will daher auch
hier eine rege Tätigkeit entfalten und der Eisenbahnverwal-
tung die nötigen Unterlagen zukommen lassen, um sie in ihren
Bemühungen, bei der Nachbarbahn bessere Anschlüsse zu er-
langen, zu unterstützen. Auf eine Bitte, den Sonderzugverkehr
wenigstens im bisherigen Umfange beizubehalten, vermochte
Herr Oberfinanzrat Oschwald keine zusagende Antwort zu
geben. Wünsche für günstigere Verbindungen im Friedens-
fahrplan sollen nicht mehr durch die einzelnen Orte unmittel-
bar geäußert, sondern durch deren Ausschüsse nur vorberaten
und dann zunächst dem Sächs. Verkehrsverband unterbreitet
werden. Dieser soll eine Versammlung von Vertretern aller
Verkehrsgebiete einberufen, und in dieser Versammlung soll
ein Gedankenaustausch über alle Vorschläge stattfinden. Man
hofft so durch Ausscheidung aller Widersprüche nur gute und
aussichtsreiche Vorschläge zu gewinnen. Die dem Sächs. Ver-
kehrsverband angeschlossenen Gemeinden werden ermahnt,
ihre Wünsche wegen des Verkehrs auf den staatlichen Kraft-
wagenlinien rechtzeitig zu äußern, damit sie bei Friedensein-
tritt Berücksichtigung finden können. Über den Bildschmuck
in den Eisenbahnwagen entspann sich eine Aussprache, in der
zwar der künstlerische Wert der Bilder anerkannt, aber auch
betont wurde, daß ein großer Teil dieser Bilder keinen Wert
für die Verkehrswerbung habe. Bei Beginn der Sitzung hatte
der Leiter die Leistungen der Eisenbahnen in Feld und Heimat
lobend anerkannt. Die Hauptversammlung des Verbandes hat
am 16. und 17. Juni in Schandau stattgefunden. —r.

— **Verbandstagung.** Der Verband Königl. Preußischer und
Großherzogl. Hessischer Lokomotivführer e. V. und der
Verein deutscher Lokomotivführer e. V. haben an
zwei Tagen, Ende Juni, ihre Verbandstagunng in Frank-
furt a. M. abgehalten, auf der die Standesverhältnisse beraten
wurden. Der Kaiser ließ der Versammlung ein Telegramm
zugehen, worin er für den Huldigungsgruß bestens dankt und
der hervorragenden Leistungen und treuen Pflichterfüllung
der deutschen Lokomotivführer in Kriegs- und Friedenszeiten
gedenkt. Auch der Großherzog von Hessen und Hindenburg
sandten Telegramme; der Feldmarschall dankt für den Aus-
druck unbegrenzten Vertrauens und der Versicherung
treuester Pflichterfüllung.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staats-
bahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen für
Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und
Baurat Franz Koester in Posen und dem Regierungsbau-
meister des Eisenbahnbaufaches Hilleke in Bromberg; —
für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungs-
baumeistern des Eisenbahnbaufaches Wilhelm Pirath in
Hagen (Westf.) und Lubeseder in Frankfurt (Main);
für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des
Eisenbahnbaufaches Reimann in Erfurt und dem Regie-
rungsbaumeister des Maschinenbaufaches Heilbronn in
Beuthen (Oberschl.). — Versetzt sind: der Regierungs-
assessor Redicker, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirek-
tion nach Essen, der Regierungs- und Baurat Sander, bisher
in Aachen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 1 nach
Neuwied, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches
Koll, bisher in Neuwied, als Vorstand (auftrw.) des Eisen-
bahn-Betriebsamts nach Aachen, Heinrich Becker, bisher in

Flensburg, zur Eisenbahndirektion nach Saarbrücken, Deiß, bisher in Riesenburg (Westpr.), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Marienwerder (Westpr.), Deipser, bisher in Marienwerder (Westpr.), zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Geiges, bisher in Ratibor, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cöln, und Julius Schütz, bisher in Bremen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Kattowitz. — Zu Eisenbahn-Verkehrsinspektoren sind ernannt der Eisenbahn-Betriebskontrolleur, Rechnungsrat Wilhelm Kaatz in Kattowitz unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Wagenamtes daselbst, der Eisenbahn-Obersekretär Wilhelm Jösch, bisher in Frankfurt (Main), unter Versetzung nach Essen und unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes 2 in Essen, und der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Paul Wosnik in Berlin unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes 3 in Berlin. — Der Eisenbahndirektor Eugen Krause, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes 3 in Berlin, ist in den Ruhestand getreten. — Der Wirkliche Geheime Oberbaurat Franz Siegert, früher Vortragender Rat in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist gestorben.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde am 1. Juli d. J. Regierungsrat Oberhäußer in Nürnberg in den dauernden Ruhestand versetzt; der im zeitlichen Ruhestand befindliche Direktionsrat Eisert in München wurde als Direktionsrat und Vorstand der Bauinspektion II Schweinfurt und der im zeitlichen Ruhestand befindliche Eisenbahngeometer (mit dem Titel Obergeometer) Graf bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) wieder angestellt; versetzt wurde Direktionsrat Hellenthal in Schweinfurt an die Bauinspektion München Ost als deren Vorstand; berufen wurden Oberbauinspektor Schelbert in Weiden als Direktionsrat an die Kanalbauinspektion Bamberg als deren Vorstand und Eisenbahnassessor Lindermayer von der Betriebswerkstätte II München in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten.

Österreich.

— **Eisenbahnminister Freiherr v. Forster.** Die „N. Fr. Pr.“ schreibt: „Das Handschreiben, das an den Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster anläßlich seines Rücktrittes erlassen worden ist, spricht ihm für die auf diesem Posten „mit aufopfernder Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste“ die volle Anerkennung und den wärmsten Dank des Kaisers aus, der sich zugleich die Wiederverwendung Forsters im Dienste vorbehält und ihn als Mitglied auf Lebensdauer in das Herrenhaus des Reichsrates berufen hat. Baron Forster hat dreimal an der Spitze des Eisenbahnministeriums gestanden, einmal als Leiter im Kabinett Bienerth vom November 1908 bis Februar 1909 und zweimal als Minister, und zwar vom November des Jahres 1911 bis zum November 1916 im Kabinette Stürgkh und vom Dezember 1916 in der Regierung Clam. Schon aus der Tatsache, daß Forster dreimal zur Führung des Eisenbahnressorts von verschiedenen Ministerpräsidenten ausersehen worden ist, ergibt sich, welchen Ruf er als Eisenbahnfachmann in den Kreisen der hohen Beamtenschaft genossen hat. Es hat Eisenbahnminister gegeben, die zum Nachteil des Ressorts nur Politiker waren, andere wieder, die sachlich auf der Höhe standen, aber mit dem parlamentarischen Boden verhältnismäßig wenig vertraut gewesen sind. Forster hat beide Gebiete gründlich gekannt, denn seine lange Tätigkeit als Präsidialvorstand hat ihn mit zahlreichen Vertretern des Parlaments in Verbindung gebracht, und da mit dem erfahrenen Präsidialvorstand Jahre hindurch auch parlamentarische Fragen, wie die Beantwortung heikler Interpellationen, sonstige Mitteilungen an das Haus, die Stellungnahme bei Reden des Ministers beraten worden sind und er vielfach selbst Entwürfe dieser Art anzufertigen hatte, konnte er auch in die ganze parlamentarische Mechanik vollen Einblick gewinnen. Allein diese Kenntnis eines sehr schwierigen Gebiets mochte zwar mitbestimmend für seine wiederholten Berufungen an die Spitze des Eisenbahnressorts gewesen sein; ausschlaggebend war jedoch die sachliche Eignung, die Forster besaß. Er hat Jahrzehnte im Eisenbahnwesen gearbeitet — im vorigen Jahre waren drei Jahrzehnte dieser Tätigkeit abgeschlossen — er kannte die großen und kleinen Fragen und alle Zusammenhänge, was um so notwendiger ist, als ein Amt und sein Leiter mitunter auch durch unterirdische Einflüsse gefährdet werden. Über die Schwierigkeiten der Leitung eines Amts, das über ein ungeheures Bahnpersonal zu verfügen hat, braucht, besonders in Österreich mit seinen gemischten Nationalitäten, kein Wort verloren zu werden. Und doch ist das, wenn auch ein außerordentlich wichtiger Teil der Amtsführung, doch nur [ein] Ausschnitt aus dem großen Wirkungskreise eines Eisenba[hn]ministers. Forster war in der Arbeit sehr gründlich, hat s[ich] in alle einschlägigen Materien vertieft und besaß ebensow[ohl] die Neigung zu einer schaffenden ersprießlichen Tätigkeit, [a]ls auch einen eisernen Fleiß. Für das Personal hat er, sow[eit] es die Budgetverhältnisse gestatten, viel getan, hat sich [nie] abgeschlossen, sondern für die Wünsche der Untergebe[nen] ein offenes Ohr gehabt. Die Fürsorgetätigkeit für das [Per]sonal ist unter ihm wesentlich erweitert worden, und e[rst] jetzt wurden auch in dieser Richtung neue Entschließun[gen] vorbereitet. Es soll nicht vergessen werden, daß Forster [in] den Ausgleichsverhandlungen des Kabinetts Stürgkh, bei [de]nen die ungarische Regierung mit neuen Forderungen herv[or]trat, den österreichischen Standpunkt mit Beharrlichkeit v[er]trat und auch nach schwierigen Zwischenfällen bei [ihm] verblieben ist. Forster hat bekanntlich nach der sprachlic[hen] Verwirrung, die früher, insbesondere in Böhmen, auf [den] Staatsbahnen einriß, die Bestimmung des Organisationsstat[uts] über die deutsche Verkehrssprache aufrechterhalten, [was] zwar als selbstverständlich betrachtet werden müßte, ihm [je]doch bei den starken nationalen Gegenströmungen in Öst[er]reich gleichwohl angemerkt werden muß. Der Krieg [hat] neue große Anforderungen an das Eisenbahnressort gest[ellt]. Die Leistungen, die in dieser Hinsicht unter Forster v[oll]zogen wurden, haben in einem auszeichnenden a. h. Hal[nd]schreiben vom 12. Januar 1915 Anerkennung gefunden.“

— **Fahrkartenvorverkauf und Voraussendung von Gepäckstücken.** Um einem übermäßigen Andrang beim Stadtbur[eau] der Staatsbahnen, das dermalen den Fahrkartenvorverk[auf] für alle Wiener Bahnhöfe der Staatsbahnen besorgt, n[ach] Möglichkeit vorzubeugen, hat die Staatsbahnverwaltung [den] Vorverkauf von Zivilfahrkarten nunmehr in der Weise [ge]regelt, daß bei dem erwähnten Stadtbureau, 1. Bezirk, Kä[rnt]nerring 7, der Vorverkauf für Wien Westbahnhof [ver]bleibt, während die Zivilfahrkarten für die übrigen von W[ien] ausgehenden Staatsbahnstrecken durch die anderen Wie[ner] Reisebureaus ausgegeben werden.

Es besorgt den Vorverkauf für Wien Franz Josef[s]bahnhof das Reisebureau Schenker & Co., 1. Bezirk, Sc[hot]tenring 18a; für Wien Nordbahnhof das Reisebur[eau] Nagel & Wortmann, 1. Bezirk, Operngasse 6; für Wien O[st]bahnhof die Generalagentur der Internationalen Eisenba[hn-] Schlafwagengesellschaft, 1. Bezirk, Kärntnerring 11 (Gr[and] Hotel), und für Wien Nordwestbahnhof das Re[ise]bureau Cook and Son, 1. Bezirk, Stephansplatz 2.

Der Vorverkauf in den genannten Reisebureaus hat ber[eits] am 25. v. M. begonnen. Zivilfahrkarten werden nur an den bei[den] dem Abreisetage vorausgehenden Tagen im Vorverkaufe [aus]gegeben. Vorher und am Tage der Abfahrt des Zuges fi[ndet] eine Kartenausgabe in den Reisebureaus nicht statt.

Hinsichtlich des Nahverkehrs findet kein Vorverk[auf] von Zivilfahrkarten für die Strecken Wien Westbahnhof-[Hüt]tetten und Wien-Prerau statt. Dagegen werden Fahrka[rten] für den Nahverkehr von Wien Nordwestbahnhof und W[ien] Ostbahnhof im Vorverkauf abgegeben.

Ferner wurde in den Stationen Wien Westbahnhof und W[ien] Franz Josefsbahnhof für die Dauer der Hauptreisezeit [die] Einrichtung getroffen, daß Reisende ihr Gepäck in die[sen] Stationen bereits vor dem Tage der Abreise, und zwar [an] den beiden vorhergehenden Tagen auf Grund der im Vor[ver]kaufe gelösten Fahrkarten aufgeben können. Hierfür eig[net] sich am besten die Zeit von 10 Uhr vormittags bis 4 [Uhr] nachmittags. Die aufgelieferten Gepäckstücke werden [mit] entsprechenden Zügen vorausgesendet werden.

— **Nachtschnellzüge zwischen Wien und den böhmischen Bädern.** Zur Bewältigung des starken Andranges von Rei[sen]den nach Karlsbad, Marienbad und Franzensbad wurden kü[rz]lich die im Fahrplane vorgesehenen Nachtschnellzüge zwi[schen] schen Wien (Franz Josefsbahnhof) und Eger mit anschließ[en]den Personenzügen zwischen Marienbad und Karlsbad in Ve[r]kehr gesetzt. In der Richtung Wien-Eger verkehrte der Nac[ht]schnellzug erstmals nachts vom 25. zum 26. Juni, in der Geg[en]richtung nachts vom 26. zum 27. Juni. Die Verkehrszei[ten] für diese Zugverbindungen sind folgende: Wien (Fr[anz] Josefsbahnhof) ab 10^{15}, an Marienbad 6.25, Karlsbad [8.]5[5], Franzensbad 8.25. In der Gegenrichtung: ab Franzensbad [illegible] Karlsbad 8^{28}, Marienbad 10^{55}, Wien (Franz Josefsbahn) an [illegible]. Die Züge führen durchlaufende Wagen I.—III. Klasse [vo]n Wien (Franz Josefsbahn) nach Karlsbad und Franzensbad ü[ber] Marienbad und zurück sowie einen Schlafwagen zwisc[hen] Wien (Franz Josefsbahn) und Karlsbad über Marienbad.

Ungarn.

Aufnahme von Jünglingen in den Eisenbahndienst. Mit R[ü]cksicht auf den Umstand, daß durch Aufnahme von Jüngl[ing]en im Alter unter dem 18. Lebensjahre der Arbeiterm[an]gel erheblich gelindert wurde, ist von der Direktion der [ung]arischen Staatsbahnen ein erneuter Aufruf an die maßg[eb]enden Gesellschaftskreise ergangen, in welchem die Bed[in]gungen der Aufnahme von Jünglingen zum Eisenbahnd[ie]nste ausführlich angegeben wurden.

Ungarische Erdgas-A.-G. In der Hauptversammlung w[ur]de berichtet, daß die Fernleitung Magyarsáros-Dicsöszentm[ár]ton gelegt wurde; die fündigen Sonden ermöglichen be[reit]s die Aufnahme der Lieferung von großen Mengen Erd[ga]s. Die Gesellschaft beabsichtigt mit dem Bau der Fernle[itu]ngen nach Kolozsvár (Klausenburg), Nagyvárad (Großw[ar]dein), Marosvásárhely und Debreczen zu beginnen, sobald [d]ie Verhältnisse die wirtschaftliche Durchführung solcher A[rb]eiten gestatten.

Übrige europäische Länder.

Aus dem schweizerischen Eisenbahnwesen. Bei der B[er]ninabahn schließt die Gewinn- und Verlustrechnung [des] Jahres 1916 mit einem Fehlbetrag von 1,21 Millionen F[ra]nken ab. Das Baukonto steht mit 16,11 Mill. zu Buch, w[äh]rend das Gesellschaftskapital auf 6 Mill., die feste 4½ % [ver]zinsliche Anleihe auf 7 Millionen Franken blieb. Die [fina]nzielle Lage des Unternehmens hat sich nicht gebessert; [d]ie schwebenden Schulden sind auf 3,97 Millionen Franken [an]gewachsen. Die Einnahmen waren gegenüber den Normal[l]agen mit insgesamt 420 154 Fr. (1913: 1,25 Millionen Franken) [s]ehr bescheiden; die reinen Betriebskosten beliefen sich auf [..]7 347 Fr. Der Erneuerungsfonds ist auf 585 858 Fr. gestiegen; die reglementarische Einlage wurde der Erneuerungs[res]erve entnommen. Eine Einlage in den Reservefonds ge[sta]ttete das Rechnungsergebnis nicht. Der Verwaltungsrat [b]emerkt, daß, falls der Krieg weiter dauern sollte, eine Durch[füh]rung des Betriebes im Winter 1917/18 nur möglich ist, w[en]n die beteiligten Gemeinden, der Kanton und der Bund die [erfo]rderlichen Gelder zur Verfügung stellen. — Unter den A[kt]ienbesitzern der Brienz-Rothorn-Bahn ist nach einer Meldung der „N. Z. Ztg." eine Bewegung auf Liquidation des Unternehmens und Abbruch der Bahn im Gange. Die Aktienbesitzer haben seit dem Jahre 1900 keinen Pfennig Dividende erhalten. Das Stammaktienkapital der Bahn beträgt 400 000, das Prioritätsaktienkapital 300,000 Fr. Die zur Liquidation drängende Gruppe soll über die Aktienmehrheit verfügen. – Die Einnahmen der Jungfraubahn sind im Jahre 1916 von 120 000 Fr. im Vorjahr auf 163 000 Fr. gestiegen, ein Betrag, der indessen nur etwa 10 % der Normaleinnahmen ausmacht. Die Ausgaben sind von 147 000 Fr. im Jahre 1915 auf 138 000 Fr. zurückgegangen, so daß sich ein Überschuß der Betriebseinnahmen von 25 000 Fr. ergibt. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Fehlbetrag von 1 363 766 Millionen Franken, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Da das Aktienkapital nur 4,5 Millionen Franken beträgt, wurden in der Hauptversammlung Zweifel laut, ob man nach dem Kriege auf eine Dividende rechnen könne. Um die Fehlbeträge der Kraftwerke Burglauenen und Lauterbrunnen der Jungfraubahn, die gegenwärtig etwa 100 000 Fr. betragen und zwischen der Jungfrau- und der Wengernalpbahn geteilt werden, zu verringern, ist mit der Bernischen Kraftwerke A.-G. ein Vertrag geschlossen worden, demzufolge die Bernischen Kraftwerke die überschüssige Kraft der Werke Lauterbrunnen und Burglauenen auf 10 Jahre pachten. Die Einnahmen aus diesem Vertrag werden die Fehlbeträge der beiden Kraftwerke nach dem Krieg bald zu tilgen gestatten. F. R.

— **Der Stand der Furkabahn.** Nach einem Sonderbericht aus Lausanne fehlt auf der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis zur Fertigstellung der Strecke zwar nur noch der Ausbau des Furka-Scheiteltunnels und insbesondere die Schienenlegung in ihm und bei ihm, aber die kläglichen Aussichten auf Fremdenbesuch haben die Verwaltung veranlaßt, von einer vollkommenen Fertigstellung und damit auch von einem durchgehenden Betrieb Gletsch-Disentis abzusehen. Es werden nur vom 1. Juli bis 15. September täglich 3 Züge von Brig bis Gletsch und zurück verkehren. Später, wenn einmal wieder friedliche Zeiten wiedergekehrt sind, wird die Furkabahn eine wichtige touristische Bedeutung erhalten. Auch ist eben, wie in Nr. 49 gemeldet, eine bedeutende Zufahrtslinie für sie in Betrieb genommen, die sog. Schöllenen-Bahn, die von Göschenen nach Andermatt die Verbindung mit der Gotthardbahn vermitteln wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. Juni verschied in Cöln im Alter von 74 Jahren
der **Ober- und Geheime Baurat a. D.**
Herr **Esser.**

Der Verblichene trat im Jahre 1867 in den Dienst der Cöln-Mindener [E]isenbahngesellschaft ein und war, nachdem er mit der Verstaatlichung dieses [U]nternehmens in den Staatseisenbahndienst übernommen worden war, bis zu [s]einer Pensionierung im Jahre 1910 unausgesetzt in Cöln in verschiedenen [S]tellungen des Staatseisenbahndienstes, zuletzt als Oberbaurat bei der hiesigen [E]isenbahndirektion, tätig. Auf allen Gebieten des maschinentechnischen [D]ienstes war er unermüdlich und mit großem Eifer tätig; sein offener und [g]erader Charakter machten ihn zu einem allseits beliebten Mitarbeiter und [s]einen Untergebenen zu einem hochgeschätzten Vorgesetzten.

Sein Andenken wird bei uns dauernd in Ehren bleiben.

Cöln, den 2. Juli 1917. (916)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

[No]rddeutsch-Niederländischer Güter[v]erkehr. Tarif Teil II. Gemeinsames Heft.

[Mi]t Gültigkeit vom 1. August 1917 [s]ind die Bestimmungen auf Seite 129/131 [unte]r c) Zuschlags- und An[schlu]ßfrachten usw. wie folgt zu [ände]rn oder zu ergänzen:

6. Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen.

[Sc]hmalspurbahnen des Direktions[bezir]ks Erfurt: Dorndorf-Kaltennord[heim], Eisfeld-Unterneubrunn, Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall.

Im Verkehr mit den Stationen Bedheim, Dietlas und Unterneubrunn wird neben der Fracht und von dieser getrennt bei Wagenladungen für die in Dorndorf, Eisfeld und Hildburghausen erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder umgekehrt oder für die Gestellung von Rollböcken an Zuschlag für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts zu Gunsten der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen erhoben:

a) Bei Steingrus, ungemahlen (Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen), sowie Steinschrotten und Steinschlag jeder Art 2 Pf.

b) Bei Holz und Holzwaren, bei Heu und Stroh, bei Glaswaren unverpackt, oder in nicht geschlossenen Kisten gepackt und bei Gütern, die einzeln mehr als 750 kg wiegen, 6 Pf.

c) Bei sonstigen Wagenladungen 4 Pf.

Dieser Zuschlag wird nur für solche Wagenladungen erhoben, die auf direkte Frachtbriefe unter Berechnung direkter Fracht oder zwar indirekt, jedoch nach dem Umbehandlungstarif abzufertigen sind.

7. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Ziffer 2 hat zu lauten:

„Die Frachtsätze aller Wagenladungsgüter (Allgemeine Wagenladungsklasse, Spezialtarife und Ausnahmetarife) werden um 4 Pf. für 100 kg erhöht."

13. Westfälische Landes-Eisenbahn.

Die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife werden erhöht:

bei Eilstückgut um 20 Pf.,
bei Frachtstückgut um 10 Pf.,
bei Wagenladungen um 1,5 Pf.
für 100 kg.

Die lfd. Nr. 10. Teutoburger Wald-Eisenbahn und 11. Meppen-Haselünner Eisenbahn erhalten die Nr. 11. und 12.

Cöln, den 30. Juni 1917. (921)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrichbahn. Ausnahmetarif für manganhaltige Eisenschlacken usw., gültig auf Widerruf vom 1. Juni 1915.

Der Ausnahmetarif wird mit Geltung vom 20. 7. 17 aufgehoben. Mit Geltung vom gleichen Tage wird im Ausnahmetarif 7 (Hochofenerztarif) unter Ziffer A 5 des Warenverzeichnisses — Seite 52 des Teiles II — nachgetragen: „Hochofen- und Martinschlacken, auch manganhaltige.“

Straßburg, den 2. Juli 1917. (923)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 15. Juli 1917 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 73 (Lithopone und Zinkweiß) in Hellerwährung von Hruschau nach Grottau, Ketten und Kratzau vorläufig ohne Ersatz außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, den 5. Juli 1917. (920)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer und Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif.

Ab 1. September 1917 werden aufgehoben:

1. Ausnahmetarif 1 a (Stammholztarif),
2. Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif),
3. Ausnahmetarif 5 a (Steine des Sp. T. III),
4. vom Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 8 a (Grubenhölzer).

München, 23. Juni 1917. (924)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Ab 1. September 1917 werden die Ausnahmetarife 1 a (Richtung nach und aus Bayern), 5, ferner vom Ausnahmetarif 2 die Ziffer 8 a aufgehoben.

München, den 27. Juni 1917. (925)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv 1 b)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. bis auf Widerruf treten die in §§ 34 und 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B vorgesehenen Frachtermäßigungen für gebrauchte Packmittel außer Kraft.

Die beschleunigte Durchführung der Tarifmaßnahme ist vom Reichs-Eisenbahn-Amt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Berlin, den 2. Juli 1917. (922)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1917 werden im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Burgdorf-Hänigsen für die Güter der ordentlichen Tarifklassen, der allgemeinen Ausnahmetarife 1, 2, 2 k, 3, 4, 4 a, 4 b, 4 c, 5, 29, 8 41 und der Kohlenausnahmetarife (6 usw.) bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Staatsbahnstation Burgdorf (Han) widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Ausgenommen hiervon sind die Sendungen der an die Kleinbahn angeschlossenen Kali- und Ölwerke bei Hänigsen und Obershagen.

Hannover, den 30. Juni 1917. (911)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 treten folgende Ausnahmetarife außer Kraft und sind deshalb zu streichen:

1. Ausnahmetarif 1 a (Stammholztarif), Seite 154/159 des Tarifs;
2. Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III usw., ferner für Bimssteine, Dachschiefer, Dolomit, Magnesit, Wetzsteine, } wie im Spezialtarif III genannt, Seite 163/166 des Tarifs;
3. vom Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 8. a) „Zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie in Ziff 5 der Stelle „Holz“ des Spezialtarifs III genannt“, Seite 161 des Tarifs. Die Ziffern 8. b) und c) sind in 8. a) und b) zu ändern.

München, den 30. Juni 1917. (914)
Tarifamt der K. Bayer St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 ist bei den Stationen der Badischen Lokaleisenbahnen A. G., soweit nicht bereits geschehen, das Verweisungszeichen „(Zu)“ nachzutragen.

Ferner sind die Entfernungen der Stationen Ettlingen, Holzhof, Herrenalb und Marxzell der genannten Lokal-Eisenbahnen (Albtalbahn) um 2,10 und 6 km zu erhöhen.

Hannover, den 2. Juli 1917. (912)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 788 c. Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1914.

Aufhebung von Ausfuhrermäßigungen.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli d. Js. bis auf Widerruf treten in der Güterklassifikation die Tarifierungen, die „im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet oder der Durchfuhr durch dieses Zollgebiet“ und „im Falle der Ausfuhr aus dem einen der vorbezeichneten Zollgebiete und Durchfuhr durch das andere Zollgebiet oder im Falle der Durchfuhr durch beide Zollgebiete“ gelten, außer Kraft. Bestehen bleiben die Ermäßigungen bei folgenden Gütern:

G—14 Glas, H—18, Hohlglaswaren, M—3 Mühlsteine, S—57, Steine, T—24, Tonwaren, Z 2 q, Zementwaren und Z—5, Ziegel.

Berlin/Wien, den 2. Juli 1917. (913)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

1. Nordwestdeutsch-bayerischer Gü[ter]tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September [1917] treten folgende Änderungen ein:

1. Die Ausnahmetarife 1 a (Stam[m]holztarif), 5 (Wegebaustofftar[if]) 5 a (Steine des Spezialtarifs III) werden ohne Ersatz aufgehobe[n].
2. Die Ziffer 8 a des Ausnahmeta[rifs] 2 (Rohstofftarif) „Zu Gru[ben]zwecken des Bergbaues bestim[mte] Hölzer, wie im Spezialtarif III [un]ter Holz, Ziffer 5, genannt“, wird gestrichen.

2. Westdeutsch-südwestdeutscher Gü[ter]tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1[917] wird der im besonderen Heft 4 e[nt]stehende Ausnahmetarif 2 u für G[ru]benholz aufgehoben.

Die in Frage kommenden Fra[cht]gegenstände werden vom 1. Septem[ber] 1917 zu den Frachtsätzen der ord[ent]lichen Tarifklassen abgefertigt.

Näheres bei unserem Verkehrsbür[o]
Frankfurt (Main), 29. Juni 1917. (9..)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen. Elsaß-lothr.-luxbg.-pfälzisc[her] Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 4. September 1[917] wird der Ausnahmetarif 6 a für St[ein]kohlen usw. von Wasserumschl[ag]plätzen ohne Ersatz aufgehoben.

Straßburg, den 30. Juni 1917. (9..)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothring[en].

Badischer Gütertarif, Gütertarif [Ba]dische Staatsbahnen — Badische Neb[en]bahnen, Gütertarife Baden mit [der] Pfalz, Elsaß-Lothringen und Württe[m]berg sowie Gütertarif Basel S. B. [B.] und St. Johann-Baden.

Auf 4. September 1917 tritt der A[us]nahmetarif 6 a für Steinkohlen u[sw.] ab den Rheinumschlagsplätzen für [die] Dauer des Krieges und bis 6 Mon[ate] nach Kriegsende außer Kraft. W[äh]rend dieser Zeit werden für Steinkoh[len] usw. die Frachtsätze des Ausnah[me]tarifs 6 (Rohstofftarif) berechnet.

Karlsruhe, den 30. Juni 1917. (9..)
Gr. Generaldirektion der Staatseise[nb.]

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Die Geltungsdauer des Ausnah[me]tarifs 23 für frisches Obst wird bis [auf] Widerruf, längstens bis zum 30. Ju[ni] 1918, verlängert.

Erfurt, den 30. Juni 1917. (9..)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - schwedisch - norwegisch[er] Eisenbahnverband über Vamdrup u[n]d Saßnitz-Trälleborg, Tarif, Teil II v[om] 1. November 1913.

Am 15. Juli 1917 tritt Nachtrag III i[n] Kraft. Er enthält im wesentlichen [die] seit Juni 1914 im Verfügungswege e[in]getretenen Änderungen und Ergänzu[n]gen, ferner einige neue schwedisc[he] Versandstationen des Ausnahmetarif[s] 2 (Heidelbeeren usw.).

Nähere Auskunft erteilen die [Ab]fertigungsstellen.

Altona, den 1. Juli 1917. (9..)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 53. | 11. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Haftung der Eisenbahnen bei Verlust von Gepäck oder Frachtgut im Verkehr mit den besetzten Gebieten.

In dieser bereits in Nr. 31 vom 21. April d. J. von Herrn Regierungsrat Paetzolt behandelten Frage hatte sich in Nr. 6 der „Juristischen Wochenschrift" vom 2. April d. J. Wirkl. Geh. Rat Professor Dr A. v. d. Leyen geäußert, und wir bringen dessen lichtvolle Ausführungen mit seiner Genehmigung hier um so lieber zum Abdruck, als die bedenklichen Schlußfolgerungen des Dr. Schiemann'schen Aufsatzes, die bereits in dem Paetzolt'schen Aufsatz zurückgewiesen sind, hier abermals widerlegt und darüber hinaus wertvolle Mitteilungen über die Haftung gegeben werden.

Exzellenz v. d. Leyen führt aus:

Die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten des Ostens und Westens stehen unter militärischer Verwaltung. Der Privatpersonen-, Gepäck- und Güterverkehr ist auf einzelnen Strecken und für die besonders bezeichneten Güter unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs freigegeben. Für diesen Verkehr sind besondere Tarife herausgegeben und veröffentlicht, die sich auch auf den Verkehr mit den angrenzenden deutschen (österreichischen und niederländischen) Bahnen beziehen. Der jetzt gültige Tarif für den östlichen Kriegsschauplatz trägt das Datum des 1. September 1916, für den westlichen Kriegsschauplatz stehen zwei Tarife, vom 1. Juli 1916 und vom 1. September 1916 in Kraft. Alle Tarife enthalten die Bestimmung, daß die Eisenbahnen nicht haften für Verlust, Beschädigung oder Minderung der Güter, für Überschreitung der Lieferfrist, daß eine Beförderungspflicht nicht besteht und insbesondere die Reisenden keinen Anspruch auf Beförderung haben, auch keine Gewähr für ihre persönliche Sicherheit übernommen wird. Daß die Militärverwaltung berechtigt ist, derartige Bestimmungen zu treffen, halte ich nicht für zweifelhaft. Die Bahnen sind von den Truppen erobert, sie dienen in allererster Linie den Zwecken der Landesverteidigung; eine Verpflichtung, den bürgerlichen Verkehr auf ihnen zuzulassen, besteht nicht, und wenn diese Zulassung aus Entgegenkommen gleichwohl erfolgt, so kann meines Erachtens die Verwaltung auch alle die Bedingungen stellen, die ihrer Auffassung nach notwendig sind, um diesen Verkehr sachgemäß zu betreiben. Dieses gilt insbesondere für den Binnenverkehr innerhalb der besetzten Gebiete, aber auch für den Durchgangsverkehr.

Ein solcher kann stattfinden und ist zugelassen von dem Deutschen Reich (die übrigen beteiligten Staaten können außer Betracht bleiben) nach den besetzten Gebieten, und von den besetzten Gebieten nach dem Deutschen Reich. Der letztere Fall ist von Schiemann (JW. 1917 Nr. 2 S. 88) und de Jong (a. a. O. S. 342) nicht behandelt worden. Und doch ist auch dieser Fall bei Beurteilung der Rechtsfragen von Wichtigkeit. Nach der von Schiemann aufgestellten Theorie müßte bei einer Beförderung von Wilna nach Königsberg das in Wilna geltende bürgerliche Recht (nicht etwa das der deutschen EVO. entsprechende russische Transportreglement von 1885) auch auf der deutschen Strecke maßgebend sein. Jedenfalls müßten für beide Richtungen dieselben Grundsätze angewendet werden. Daß dies den Wünschen der deutschen Empfänger entspräche, ist wohl kaum anzunehmen.

In den vorerwähnten Tarifen (bei den durchgehenden Tarifen haben natürlich die deutschen Bahnen mitgewirkt) hat man sich die von Dr. Schiemann und Dr. de Jong erhobenen Bedenken klargemacht, und sie enthalten in der Tat alle die Bestimmungen, deren Erlaß den Bahnen auch nach der Auffassung des Dr. Schiemann freisteht. Zu diesem Zweck sind für den durchgehenden Verkehr die Beförderungsstrecken in zwei Teile, den ausländischen und den inländischen Teil, zerlegt. Dies kommt zunächst für den Güterverkehr dadurch zum Ausdruck, daß innerhalb der besetzten Gebiete für den Frachtbrief zwar das deutsche Muster verwendet wird, auf diesem aber die Worte „die Verkehrsordnung und" gestrichen werden, so daß die Einleitung lautet: „Für den Frachtvertrag gelten die in Betracht kommenden Tarife." Im Durchgangsverkehr von deutschen Bahnen darf in den östlichen Gebieten zwar das deutsche Frachtbriefmuster benutzt werden, aber es heißt im § 3 des Tarifs, „daß für die Beförderung auf den Militäreisen-

bahnen der besetzten Gebiete, auch wenn in den Frachtbriefen auf die deutsche Verkehrsordnung Bezug genommen wird, nur der von der Militärverwaltung herausgegebene Tarif und die von dieser erlassenen öffentlichen Bekanntmachungen gelten". Im Verkehr mit den westlichen Gebieten ist abweichend hiervon, aber sachlich gleich bedeutend, vorgeschrieben, daß für den durchgehenden Verkehr das Muster des internationalen Frachtbriefs zu verwenden ist, in dem die Worte „in dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr" zu streichen sind, so daß die Bestimmung lautet: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen." Die Streichung hat der Absender mit Namensunterschrift anzuerkennen.[1])

Durch Unterschrift und Aufgabe des Frachtbriefs haben sich hiernach die Versender auch den Bestimmungen über die Militärtarife mit allen ihren Haftungseinschränkungen unterworfen.

Die Teilung der Beförderungsstrecke ist ferner auch für die Frachtzahlung in der Weise durchgeführt, daß — in den östlichen Gebieten — für Sendungen von der Militärbahn nach Deutschland bis zur Grenze die Fracht vom Versender e hoben wird, Vorausbezahlung darüber hinaus unzulässig i Ebenso müssen für Sendungen mit durchgehendem Frachtbri von Deutschland Fracht und Nebengebühren vom Versend bis zur Grenze gezahlt werden, während sie im Militärgeb der Empfänger zu entrichten hat. Für Sendungen in d westlichen Gebieten gelten für die Beförderung von den Mi tärbahnen dieselben Bestimmungen, im Verkehr von Lände nach den besetzten Gebieten ist die ganze Fracht vom Ve sender vorauszubezahlen.

Nach allen diesen Bestimmungen, durch die — beiläufig auch die Abrechnung unter den Bahnen erleichtert wird, kan der Verfrachter nicht darüber im unklaren sein, daß er a Schadensersatz bei Verlust, Beschädigung usw. des G innerhalb der besetzten Gebiete nicht zu rechnen hat.

Für das Reisegepäck enthalten die Tarife gleichfalls d Festsetzung, daß auf den unter Militärbetrieb stehenden Eise bahnen eine Haftung für die Beförderung, den Verlust, d Minderung oder Beschädigung sowie für die Auslieferung d Gepäcks nicht übernommen wird, während auf den übrig Strecken die Haftung nach der Eisenbahnverkehrsordnu stattfindet. Ob dies auch auf dem Gepäckschein vermerkt i habe ich nicht feststellen können. Doch ist dies nicht von en scheidendem Gewicht, da der Gepäckschein nicht durchw die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs hat. Das inte nationale Übereinkommen findet auf die Gepäckbeförderu keine Anwendung.

Die Annahme Schiemanns, „daß ein Haftausschluß in d von ihm erwähnten Art und Weise bis jetzt nicht stattgefu den habe", beruht nach den vorstehenden Ausführungen a einem Irrtum. Die Frage ist durch die geltenden rech beständigen Tarife vollkommen dahin klargestellt, daß d Inlandsbahn für Verlust, Beschädigung usw. auf der Au landsbahn nicht haftet.

[1]) Nebenbei möchte ich bemerken, daß ich die Ansicht Schiemanns, das internationale Übereinkommen sei infolge des Krieges bezüglich der feindlichen Staaten außer Kraft getreten, nicht teile. Mit vielen Lehrern des Völkerrechts bin ich der Meinung, daß dieser Staatsvertrag mit seinen wesentlich privatrechtlichen Bestimmungen trotz des Krieges unverändert fortbesteht. Hiermit steht die Tatsache in Einklang, daß das Berner Zentralamt weiterarbeitet, eine Zeitschrift mit Nachrichten aller beteiligten Staaten herausgibt, und daß auch die Beiträge für das Amt weitergezahlt werden. Zweifelhaft kann vielleicht sein, ob alle in den besetzten Gebieten belegenen Eisenbahnen dem Übereinkommen unterworfen sind. Es kommt darauf an, ob sie in die Liste der an dem I. Ü. teilnehmenden Eisenbahnen eingetragen sind.

Über Unfallverhütung auf amerikanischen Bahnen.

Was bei den Eisenbahnen Deutschlands und auch wohl bei den meisten europäischen Bahnen von Anfang an als selbstverständlich galt, nämlich, daß das Leben und die Gesundheit der Reisenden und der Bahnbeamten gegen die Gefahren des neuen Verkehrsmittels des besonderen Schutzes bedurfte, war bei der Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens nirgends in die Erscheinung getreten. Das ungehemmte Spiel der wirtschaftlichen Kräfte und das uneingeschränkte Bestimmungsrecht des Einzelnen über sein Tun und Lassen, sowie der Mangel an gesetzlichen Vorschriften über Haftpflicht, Schadenersatz und Unfallverhütung hatten Zustände erzeugt, die statistisch erfaßt, uns als ungeheuerlich erscheinen. Zum Beispiel wird gemeldet, daß in einem Jahre von Mitte 1915 bis dahin 1916, im Staate Pennsylvania 403 Unfälle auf Wegeübergängen vorkamen, von denen 161 tötlich endeten. Auf der New-Haven und Hartford Bahn wurden im Jahre 1914-15 bei gleicher Veranlassung 172 Personen getötet. Kaum glaubhaft klingt der Bericht, daß mehr als 5000 Todesfälle in jedem Jahre durch das eigenmächtige Betreten des Bahnkörpers in den Vereinigten Staaten verursacht werden. (s. Railway Review Oct. 1916.) Es war erklärlich, daß einsichtige Bahnverwaltungen, schon mit Rücksicht auf die geldlichen Verluste sich den im Lande auftauchenden Bestrebungen der Unfallverhütung anschlossen.

Die Baltimore und Ohio Eisenbahn war die erste der großen östlichen Bahnen, welche das jüngst entstandene Schlagwort „Sicherheit vor Allem" aufnahm. Sie begann den Sicherheitsdienst im Jahre 1911 mit einem allgemeinen Sicherheitskongreß ihrer oberen Beamten und veranstaltete dann von Zeit zu Zeit Massenversammlungen der Bediensteten auf ihren größeren Bahnhöfen. Die Leiter dieser Zusammenkünfte waren Beamte, deren Dienst ihnen die Unfallhäufigkeit, welche durch Sorglosigkeit und Nachlässigkeit herbeigeführt wurde, vor Augen brachte, und die Vorstände der Verlust- und Entschädigungsämter. Außerdem wurden noch besondere Abgeordnete der Angestellten zu den Verhandlungen zugezogen. Die in den Sitzungen vorgetragenen Beobachtungen und Anregungen haben öfter zu bemerkenswerten Ergebnissen geführt. In Lichtbilder-Vorführungen wurden die am häufigsten vorkommenden Unfälle, ihre Ursachen und die Mittel ihrer Vermeidung gezeigt. Die Versammlungsberichte einzelnen Abteilungen wurden regelmäßig ausgetauscht, u es ergab sich bald, daß die Unfallzahlen fast allerorts im A nehmen begriffen waren. Es entwickelte sich ein heilsam Wetteifer, indem jede Gruppe darauf bedacht war, die Za der Unfälle nach Möglichkeit zu verringern. Überall wurd Schutzbrillen eingeführt, wo Gefahr drohte, durch umh fliegende Splitter Augenverletzungen zu erleiden. Wo V sammlungen stattfanden, wurden die Anwesenden durch Anschrift „Safety first" zur dauernden Vorsicht ermahnt. Fachzeitschriften öffneten ihre Spalten den Aufsätzen üb die Mittel der Selbsterhaltung. Ein Eisenbahnzug von 12 W gen, der die Gegenstände der Sicherheitsausstellung in W shington aufgenommen hatte, besuchte alle an der Bahn g legenen größeren Orte. Er enthielt nicht nur eine Darstellu der Eisenbahnsignale auf der Strecke, an den Fahrzeugen u an anderen Orten, soweit sie auf die Sicherheit Bezug hab sondern auch Gegenstände der Sicherung aus dem Gebiete d Bergwerks- und Forstverwaltung, sowie Darstellungen d Wohlfahrtspflege und des Rettungswesens. Außerdem wu durch eine Lichtbildvorführung den Zuschauern die Mögli keit, Unfälle abzuwenden, vor Augen geführt. Ferner wir die Verwaltung der Ausstellung durch Verteilung einer k nen Schrift erzieherisch auf die Bediensteten ein, welche un anderem eine Anzahl Sicherheitsregeln enthält, die zur Na achtung empfohlen werden. Einige dieser Regeln lauten:

Strebe immer dich selbst und deine Werkhelfer vor V letzungen zu schützen.

Warne diejenigen, welche nicht vorsichtig sind, oder im griffe sind, unvorsichtig zu handeln.

Übersieh Unwesentliches und richte deine ganze Aufme samkeit auf die Hauptsache.

Halte dich fern von Wagnis und vom Zufall. Denke erster Linie daran, was im Notfalle zu tun ist, und was unt bleiben muß.

Überlasse das letzte Urteil deinen Vorgesetzten. Steuere du Übermut, wenn du siehst, daß er jemand Schaden zufügt.

Beteilige dich persönlich bei der ersten Hilfeleistung für [d]en Verletzten.
Zeige, daß du dich beim Trinken beherrschen kannst, um [n]üchtern zu bleiben.
Sieh und überlege in Ruhe, bevor du handelst; überlasse [ni]chts dem Zufall.
Nimm die Sicherheitsvorschriften ernsthaft, es ist kein Vergnügen, zu Schaden zu kommen.
Jedem Angestellten, dessen Dienst Gefahren in sich birgt, [wu]rden die Regeln mit der Zuschrift ausgehändigt, daß die [Si]cherheit die erste Bedingung sachgemäßer Dienstführung [sei], und daß in ungewissen und zweifelhaften Fällen die Sicher[he]it allem anderen voranzusetzen sei. Die Regeln seien in [de]r Absicht erlassen, das Leben der Angestellten und der Rei[se]nden zu schützen, sowie das Eigentum der Bahnverwaltung [un]d die Güter der Versender vor Verlusten zu bewahren. Die [sor]gfältige Beachtung der Regeln wird von jedem Bedienste[te]n erwartet.
Außerdem wurden für den Werkstättendienst, die Wagen[ar]beiter und Zugzusammensteller auf den Verschiebebahn[hö]fen, für die Zugleiter, Signalgeber und manche andere be[so]ndere Regeln zusammengestellt, welche die eigenartigen Ge[fa]hren ihres Dienstes und deren Abwendung betreffen. Auch [wi]rd in den Schlußworten betont, daß die Gesundheitspflege [ne]ben der Sicherheit ein wichtiges Erfordernis sorgsamer [Di]enstbetätigung darstelle. Es wird darauf aufmerksam ge[ma]cht, daß tägliche Duschebäder, ausreichende Lüftung der [Au]fenthaltsräume und Vermeidung von Schmutz in der Nähe [de]r Züge als Gesundheitserfordernisse anzusehen sind, weil [Re]inlichkeit und Sicherheit Geschwister sind. Ein sauberer [Ma]nn wird auch ein zuverlässiger Beamter sein.
Ein größerer Unfall auf der Baltimore and Ohio-Eisenbahn im Jahre 1915 gab Veranlassung, einen neuen Sicherheitsschauwagen auszurüsten, der alle Einrichtungen der Eisenbahnen und Fabriken im Staate Ohio enthält, soweit sie dem Schutze vor Unfällen dienen. Die gesammelten Sicherheitsvorschriften sind dort einzusehen. Die Fenster des Wagens, der zurzeit auf den Linien der Bahn herumgeführt wird, sind mit Durchscheinbildern bedeckt, welche Unfälle und deren Verhütung darstellen.

In der demnächst stattfindenden Ausstellung in Detroit, für die dieser Wagen auch bestimmt ist, sind Ehrenpreise für die besten Sicherheitsvorkehrungen ausgesetzt und zwar für: 1. Sicherheitsregeln für Reisende; 2. Muster für einen neuen stählernen Wagen; 3. Eine elektrisch angetriebene Drehscheibe; 4. Einen Zweiküchenwagen; 5. Einen Vorratswagen; 6. Einen Verbandraum für erste Hilfe; 7. Einen Geschwindigkeitsmesser zum Gebrauch für Reisende; 8. Eine alte Bügel- und Bolzenkuppelung und ein Muster einer neuen, selbsttätigen Kuppelung; 9. Ein Ventil für die elektrische Luftdruckbremse; 10. Eine Blaulichtlaterne als Schutzlicht für Wagenwiederhersteller; 11. Eine Bewegungsbildmaschine zur Darstellung von Sicherheitsschaubildern; 12. Zwei Sicherheitsglasglocken; 13. Ein Buch der Sicherheits- und Gesundheitsregeln.

Die Ausstellung wird eines der bedeutendsten Werke auf dem Gebiete der Sicherheitsbestrebungen der amerikanischen Bahnen werden. Sie wird eine erfreuliche und auffallende Erscheinung in bisher ungewohnter Richtung sein, falls nicht die Kriegsnot das Werk vorzeitig stören sollte.

In der Ausstellung wird auch die Entwickelung des Lokomotivbaues, vom Bau der „Atlantik“ und „Tom Thumb“ beginnend, bis zu den neuesten Riesenlokomotiven dargestellt werden. —tz.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Fahrpreisermäßigung bei Reisen zu Erntearbeiten.** Der [Pr]euß. Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die [Ve]rwaltung der Reichseisenbahnen hat in Berücksichtigung [ei]nes Antrages des Verbandes Deutscher Arbeitsnachweise [in] Berlin zur Förderung der diesjährigen Erntearbeiten [gl]eichwie im vorigen Jahre angeordnet, daß Arbeitern, denen [zu]r Einbringung der Ernte eine auswärtige Arbeitsstelle [du]rch einen der dem Verbande Deutscher Arbeitsnachweise [an]gehörenden öffentlichen oder gemeinnützigen Arbeitsnach[we]ise, einen Arbeitsnachweis der Landwirtschaftskammern [od]er der deutschen Arbeiterzentrale in Berlin vermittelt wor[de]n ist, die einmalige Fahrt nach der Arbeitsstelle und zu[rü]ck auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den [Re]ichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen während der Monate [Ju]li bis einschließlich September 1917 in der 4. Wagenklasse [zu]m halben Fahrpreise gewährt werden kann. — Den übrigen [de]utschen Staats- und Privateisenbahnen ist von der Maß[re]gel mit dem Anheimstellen Mitteilung gemacht worden, [si]ch ihr anzuschließen.

— **Neue Lohnmaßnahmen bei den preußisch-hessischen [St]aatsbahnen.** Hierüber entnehmen wir der „Eisenbahn“ fol[ge]ndes:

1. Erhöhte Zuschüsse für Überstunden. Seit [E]nde vorigen Jahres ist die Beschaffung alles dessen, was [de]r werktätige Mann gebraucht, um sich vollarbeitsfähig zu [er]halten, noch schwieriger geworden. Der Minister hat da[he]r, um die Arbeiter, an deren Lebenshaltung durch die Über[st]undenarbeit besondere Ansprüche herantreten, angemessen [zu] entschädigen, eine Erhöhung der Überstundenzuschläge [an]geordnet. Es wird nunmehr ab 1. Juni d. J. gewährt für [di]e erste Überstunde ein Zuschlag von 40 Pf. (bisher 20 Pf.). [Fü]r jede weitere in derselben Schicht geleistete Überstunde [ei]n Zuschlag von 80 Pf. (bisher gleichfalls 20 Pf.). Ein Ar[be]iter, der täglich 2 Überstunden leistet, erhält also an Zu[sc]hlägen für den Arbeitstag ein Mehr von 80 Pf., d. h. einen [Be]trag, der auch für einen höher gelöhnten Arbeiter einer [L]ohnverbesserung von etwa 15 % gleichkommt. . . .

2. Einschränkung der Überstunden und [L]ohnausgleich. Während noch die vorstehend geschil[de]rte Maßnahme im Werden begriffen war, waren die Werk[st]ättenarbeiter in ihren Vertretungen, den Arbeiteraus[sc]hüssen und Verbänden, bei den Eisenbahndirektionen und [i]m Ministerium immer dringlicher um die Abschaffung der [Üb]erstundenarbeit vorstellig geworden. Sie blieben auch bei [di]eser Bitte, als inzwischen die Absicht der Verwaltung, die [Z]uschläge zu erhöhen, bekannt wurde, indem sie auf die er[he]blichen Schwierigkeiten hinwiesen, die der Ausführung der Mehrarbeit bei dem erschwerten Lebensunterhalt, der warmen Witterung und der in der Werkstattsarbeit liegenden unausgesetzten Anspannung entgegenständen. Die Verwaltung sah sich durch diese Bitte vor eine schwerwiegende Entscheidung gestellt. . . . Bei der schwierigen Sachlage ist ein Mittelweg gefunden worden, der dem sachlichen Bedürfnis Rechnung trägt und dabei dem Begehren der Arbeiterschaft entgegenkommt. Der Minister hat bestimmt, daß vom 1. Juli d. J. an in den Haupt- und Nebenwerkstätten an Stelle der bisher an mindestens 5 Tagen in der Woche eingelegten zwei Überstunden nur noch eine Überstunde geleistet wird. Diese Bestimmung gilt, wie weiter angeordnet ist, bis auf weiteres. Aus diesem Zusatz ergibt sich, daß sich die Verwaltung die Entscheidung darüber, ob und wann die zweite Überstunde in den Werkstätten wieder eingeführt werden muß, vorbehält. . .

Mit dem Antrage auf Aufhebung der Überstundenarbeit hatten die Werkstättenarbeiter die weitere Bitte verknüpft, durch geeignete Lohnmaßnahmen einen sich daraus ergebenden Einnahmeausfall, der unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen schwer zu ertragen sei, von ihnen abzuwenden. Auch diesem Wunsche hat der Minister in Berücksichtigung der gesamten Sachlage entsprochen. Er hat angeordnet, daß gleichfalls vom 1. Juli d. J. an die Lohnstaffeln der beteiligten Arbeiterschaft so geändert werden, daß ein Rückgang in dem früher bezogenen Einkommen durch die Arbeitsbeschränkung möglichst nicht eintritt. Nach diesem Grundsatze werden die Staffeländerungen einheitlich im ganzen Staatsbahnbereich vorgenommen. . . .

3. Erhöhung der Teuerungslohnzulagen. Kamen die bisher geschilderten Maßnahmen nur bestimmten Arbeiterkreisen zugute, so hat der Minister durch eine Erhöhung der Teuerungslohnzulagen ferner dafür Sorge getragen, daß nunmehr allen Arbeitern in Anbetracht der Steigerung der Aufwendungen für Lebensmittel, Kleidung, Heizung usw. die Lebensführung erleichtert wird. Auch hierbei ist ein Wunsch der Arbeiterschaft erfüllt worden, der dahin ging, einen für alle Arbeiter und alle Orte gleichen Zuschlag zu den bisherigen Zulagensätzen zu gewähren und von einer Abstufung der zu bewilligenden Erhöhungsbeträge nach der Ortsteuerung abzusehen. Es ist daher bestimmt worden, daß allen nach den bisherigen Bewilligungsgrundsätzen bezugsberechtigten Arbeitern und Arbeiterinnen ein Zuschlag von 9 ℳ zu den zurzeit bewilligten Teuerungslohnzulagen zu gewähren ist, und daß auch neueinzustellende Arbeiter und Arbeiterinnen die um diesen Betrag erhöhten Zulagen erhalten. Was aber besonders erfreulich an dieser Erhöhung wirkt, ist die weitere Bestimmung, daß sie rückwirkend vom 1. Juni d. J. gezahlt wird. . . .

— **Zugzusammenstoß bei Oderberg.** Am 5. d. M., morgens gegen 4 Uhr, ereignete sich auf der Strecke Oderberg-Ratibor bei dem Dorfe Studzienna ein Eisenbahnunfall. Der D-Zug Nr. 6 fuhr in voller Fahrt auf einen Teil eines Güterzuges

auf. Bei dem Zusammenstoß wurden 7 Personen verletzt, davon der Lokomotivführer und eine Schaffnerin schwer. Der Tender des D-Zuges rollte die Böschung hinab. Der Packwagen wurde vollständig zertrümmert, zwei andere Wagen erster Klasse wurden schwer beschädigt. Die Güterwagen sind vollkommen zerstört worden.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 5. d. M. in Dresden seine 74. Sitzung ab. Den Gegenstand der Tagesordnung bildeten Mitteilungen der Generaldirektion über Erhöhung des Personenfahrgeldes, Änderungen der Streckensätze der Stückgutklassen und über einzelne Tariferhöhungen im Güter- und Tierverkehr.

— **Die südwestdeutschen Kanalfragen.** Im Finanzausschuß der württembergischen Zweiten Kammer fand eine eingehende Aussprache über die für Württemberg geplanten Wasserstraßen statt. Der Staatsminister des Innern Dr. v. Fleischhauer führte dabei nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ aus, die nächste Aufgabe bilde die Neckarkanalisierung und zwar zunächst bis Heilbronn, die so rasch als möglich nach Kriegsende ausgeführt werden sollte. Dann ergebe sich die Fortsetzung bis Eßlingen oder Plochingen als reine Landessache von selbst. Die Verbindung zwischen Neckar und Donau sei schon früher von dem damaligen Neckar-Donau-Komitee ins Auge gefaßt und es sei das bekannte Remsprojekt ausgearbeitet worden. Neuerdings sei nun die Fortführung über Geislingen mit Alb-Durchstich in den Vordergrund gerückt, die gewisse Vorzüge gegenüber dem anderen Projekt besitze (geringere Entfernung, Durchschneidung des ganzen Filstalindustriegebiets). Dem gegenüber komme aber in Betracht der schwierigere Kostenpunkt. Die Verbindung Ulm-Bodensee, die als Fortsetzung der Oberrhein-Kanalisierung für Württemberg von Bedeutung sei, wäre für später ins Auge zu fassen. Württemberg habe seine Ansprüche auf gleichmäßige Behandlung mit den andern Bundesstaaten durch das Reich in der Kanalfrage mit Erfolg geltend gemacht und der Reichstagsbeschluß mit einer Beitragsleistung von 100 000 ℳ für Vorarbeiten sei in der Folge gefaßt worden. Als Beitrag für den südwestdeutschen Kanalverein sei von Württemberg die Summe von 10 000 ℳ ins Auge gefaßt. Was die Schiffsart anbelange, so habe man früher das 600-t-Schiff als ausreichend angesehen, dann aber das 1000-t-Schiff in Aussicht genommen. Nun aber komme nach dem Vorgang Bayerns das 1200-t-Schiff in Frage. Vom Finanzausschuß wurde einstimmig ein Antrag dahin angenommen, die Regierung möge sobald als möglich untersuchen, welche Änderungen in Beziehung auf die Pläne und die Kosten durch die Einführung des 1200-t-Schiffs bei der Neckarkanalisierung bis Plochingen und bei der Fortsetzung bis zur Donau entstehen würden, und sie möge dem Südwestdeutschen Kanalverein zur Bearbeitung der genannten Pläne einen Teil der vom Reichstag bewilligten 100 000 ℳ überweisen.

— **Frachtberechnung für Mineralöle.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß mit Gültigkeit vom 1. September d. J. in den Ausnahmetarif 2 IV S auf den deutschen Eisenbahnen nur noch Petroleum zur Verwendung im Inlande aufgenommen wird, während die übrigen Mineralöle den regelmäßigen Klassentarifen bezüglich der Frachtberechnung unterworfen werden, d. h. schwere Mineralöle fallen unter Spezialtarif III, mittelschwere unter Spezialtarif I, alle übrigen in die Allgemeine Wagenladungsklasse.

— **Schiffsfrachtverkehr ab Berlin.** Für den infolge der Bahnsperre am 1. Juli 1917 einsetzenden Dampferverkehr von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nach Orten an der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen ist vom Verkehrsbureau der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin, Neue Friedrichstraße 54—56, ein Tarif zusammengestellt worden.

— **Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen,** das hochangesehene Blatt des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure, blickte am 1. Juli d. J. auf sein 40jähriges Bestehen zurück. Begründet im Jahre 1877 von dem verstorbenen Geheimen Kommissionsrat F. C. Glaser, wurde diese technische Zeitschrift während einer langen Reihe von Jahren von dem Baurat L. Glaser erfolgreich weitergeführt und ist nach dessen Tode in die Hände seines Sohnes, des Dr.-Ing. L. C. Glaser, des jetzigen Herausgebers, übergegangen.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind der Technische Oberrat bei der Generaldirektion Geheime Baurat Thieme-Garmann und der 1. Vorstand des Werkstättenamtes Chemnitz Oberbaurat Harz in den Ruhestand getreten. — Übertragen wurde dem Ober rat und Vorstand der Betriebsdirektion Chemnitz Täub die Stelle eines Technischen Oberrates bei der Generaldi tion. — Ernannt sind der Oberbaurat bei der Betriebsdi tion Leipzig II Reinhold zum Technischen Oberrat Vorstand der Betriebsdirektion Chemnitz und die Regieru baumeister Bastänier beim Werkstättenamt Chem Großmann beim Werkstättenamt Zwickau und Paul Müller beim Bauamt Leipzig II zu Bauamtmännern, zunä unter Belassung bei ihren bisherigen Dienststellen. — liehen wurde der Titel und Rang als Verkehrs-Oberinspe dem Verkehrsinspektor Krämer beim Verkehrsburau.

Österreich.

— **Die Wiener Umfahrungsbahn.** Kürzlich unternahm Österreichische Ingenieur- und Architektenverein eine F zur Besichtigung der neuen Wiener Umfahrungslinien. dieser Fahrt hatten sich mehr als 200 Teilnehmer eingefun Die Studienfahrt erstreckte sich über die gesamte 50 km la Strecke der Wiener Umfahrungsbahn, die bekanntlich Verbindung der in Wien einmündenden Bahnen darstellt die Ablenkung der Durchgangsgüterzüge vom Durchlauf du Wien bezweckt, durch welche Verkehrsentlastung auf den engten Wiener Bahnhöfen Raum für den Ortsgüterverk gewonnen wird. Der im Jahre 1916 ausgeführte Bau die neuen Linien wurde größtenteils mit Kriegsgefangenen a geführt; er erforderte einen Kostenaufwand von 35 Millio Kronen. Die neuen Bahnanlagen stehen bereits seit 1. zember 1916 im Betrieb.

— **Dividendenlosigkeit der Prag-Duxer Bahn.** Diese B ist zum erstenmal seit ihrer Verstaatlichung nicht in Lage, den Zinsschein der Stammaktien einzulösen. Nach streitung der 4proz. Dividende für die Prioritätsaktien Auffüllung der Reserve für die Aktientilgung verbleibt das Jahr 1916 ein Überschuß von 50 137 K., der vorgetra wird. Die Verwaltung hat der Regierung dargelegt, daß ohne Staatshilfe den Zinsschein der Stammaktien nicht ein lösen vermag; doch hatten die geführten Verhandl gen bisher keinen Erfolg. Der ungünstige Abschluß für Jahr 1916 wird auf den hohen Markkurs zurückgeführt. Geg über dem normalen Bedarf erfordert der Prioritätendie einen Mehraufwand von 521 232 K. Ein Teil des Mehrerf dernisses wurde wieder durch ein Darlehen in Deutschla gedeckt. Das Gesamtdarlehen bis Ende 1916 bezifferte sich 1.12 Millionen Mark. Namens einer Gruppe von Priorit aktionären erklärte Dr. Schneider in der kürzlich stattgehab Generalversammlung, daß bei einer weiteren Steigerung Markkurses auch die Prioritätsaktien dividendenlos wer könnten.

— **Einlösung der Zinsscheine der Südbahn.** Die Einlösu des Julizinsscheins der 3prozentigen und 5prozentigen S bahnobligationen erfolgt in Österreich-Ungarn seit 2. Juli d. mit 6,68 K. für den Zinsschein zu 6.50 Fr. der 3prozenti Obligationen, mit 12,85 K. für den Zinsschein von 12,50 der 5prozentigen Obligationen bei den bisherigen Zahlstell Die aus ausländischem Besitz stammenden Werte werden doch nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft, Wi Südbahnhof, eingelöst. Die Einlösungen finden nur ge den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlun verbot gegen das feindliche Ausland widersprechen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohle verkehr im Aussiger Hafen blieb im Monat Juni d. infolge der geringen Leistungsfähigkeit der Kohlenwe gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. wurden 35 187 t Kohle (gegen 96 669 t im Vorjahre), 61 482 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eine Minderverfrachtu von 407 536 t ergibt (1917: 88 253 t gegen 1916: 495 789 t). größte Beistellung im Juni 1917 betrug 157 Wagen (1916: Wagen), die durchschnittliche 96 Wagen (1916: 244 Wage An Gütern wurden im Juni d. J. 636 Wagen (1916: Wagen) also 174 Wagen mehr umgeschlagen. Vom 1. Janu bis 30. Juni d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güt verkehre gegenüber dem Vorjahre 367 Wagen, da der gesa Umschlag in der angeführten Zeit laufenden Jahres 24 Wagen gegen 2808 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— **Die österreichische Kohlenausfuhr nach Ungarn.** Ausfuhr österreichischer Kohle nach Ungarn ist in Kriegszeit sehr stark gewesen und hat sich gegenüber

deuszeiten außerordentlich erhöht. So sind im Jahre 1916 dem Ostrauer Reviere um drei Millionen Meterzentner r Kohle nach Ungarn geliefert worden als 1913. Zu sten der ungarischen Staatsbahnen ist bekanntlich seiner eine Beschlagnahme von Kohle des Ostrauer Revieres lgt. Unter anderem wurden für die Budapester Mühlen heurigen Frühjahre 100 000 Meterzentner Ostrauer Kohle efert. Damit stand die Vermahlung von 3000 Wagenla gen Mais der ungarischen Mühlen im Zusammenhang. ser Mais war rumänischen Ursprungs und die Vermahlung de in Ungarn an die Bedingung geknüpft, daß Kohle aus rreich zur Verfügung gestellt werde. Auf österreichischer e mußte man sich dagegen zum Rückersatz dieser 3000 gen Mais verpflichten.

Übrige europäische Länder.

Der Verkehr der Schweiz mit Italien über Lötschberg-plon ist nach einer Meldung der Basler „Nat.-Ztg." so stark mmengeschmolzen, daß der Reisendenverkehr oft nur en bis zehn Personen im Tag umfaßt. Auch der Güter ehr ging sehr stark zurück. — An der Fertigstellung des iten Simplontunnels wird unter der Leitung von Obering. hpletz mit noch rd. 400 Arbeitern kräftig gearbeitet. künftigen Winter hofft man die Zahl der einheimischen eiter stark vermehren zu können. F. R.

Die Betriebsergebnisse der Berner Alpenbahn-Gesell-ft (Bern-Lötschberg-Simplon). Die Gewinn- und Ver echnung des Jahres 1916 schließt nach einer Mitteilung „N. Z. Ztg." mit einem Fehlbetrag von 8 887 521 Fr. (gegen 348 Fr. im Vorjahr) ab. Das Aktienkapital beläuft sich 65 000 000 Fr., die verfallenen Titel und Zinsscheine be en 4 936 154 Fr. (gegenüber 2 167 605 Fr. im Vorjahr). Die ösung der Zinsscheine aller Anleihen ersten Ranges ist untlich seit dem 1. September 1915 bis nach Beendigung Krieges gestundet. Gezahlt werden lediglich die Zinsen tprozentigen Anleihens zweiten Ranges von 42 Millionen ken für die Strecke Frutigen-Brig vom 10. Juli 1912, für er Kanton Bern seinerzeit die Zinsgarantie übernommen Der darauf entfallende Zinsbetrag für 1916 beträgt rund 000 Fr. F. R.

Die rumänische Getreideernte und ihr Weg nach dem en. Der Kriegsberichterstatter Rolf Brandt schreibt, dem er die günstigen Ernteergebnisse geschildert, u. a.: hzeitig mit diesen Erfolgen, die die glückliche Tätigkeit Wirtschaftsstabes erzwang, ging der neue Aufbau und der au des Abtransportes. Aus der Zeit, da Rumänien noch sein Glück einem gewissenlosen Kriegsspiel geopfert , war die Einrichtung der großen Verladebezirke übrig eben. Unter militärischer Aufsicht wurde hier weiter eitet, die Zufuhren mittels Bahn, Automobil, Kolonnen, nkarren wurden organisiert, die Sammelstellen an der u, die Donauhäfen, die zum Teil beschädigt waren, wie n Ordnung gebracht, und schon im Mai war eine Rekord e im Abtransport erreicht, die größer war als die höchste r des vergangenen Jahres, die bis jetzt als unerreichbar ten hatte; einer dieser Ausfuhrtage im Mai sicherte den idebedarf von 100 Millionen Menschen. Das Resultat e gewonnen, trotzdem der wichtige Hafen Braila aus mußte, weil er unter den russischen Kanonen liegt, die urzem zum ersten Mal die rumänische Stadt mit ein paar end Schüssen bedachten. An Stelle Brailas haben andere orte, wie Turnu Magurele, gewaltigen Aufschwung ge en. Die Leistungsfähigkeit des Kanals am Eisernen ist durch Dampftreidelbetrieb verdoppelt worden. Die dung der sogenannten Griechenschlepps, der Tausend enboote, die das Getreide bis zum Eisernen Tor bingen, e 500 Tons-Torboote ist ebensogut organisiert. In dem n Wirtschaftsräderwerk greift alles glatt und sicher in der, und deutsche Arbeit sorgt dafür, daß die Maschine täglich leistungsfähiger wird. Die Rapsernte hat schon setzt, und die Gerstenernte steht vor der Tür. rumänische Ernte ging im Frieden den Weg donauab von Westen nach Osten zum Schwarzen Meer, wir haben ichtung herumgeworfen. Es ist wie ein greifbares Zei dieser neue Zug von Osten nach Westen, donauaufwärts egensburg. Die ungeheuren Felder, die man wie ein grünes Meer von der Bahn nach allen Seiten wogen sieht, t das Auge die Ferne bezwingen kann, reifen für unseren und weihen den deutschen Frieden.

Orientalische Eisenbahnen. Die Direktion der Orientali Eisenbahnen teilt mit: Der Betrieb der Zweigbahn, n der Station Kara-Agatsch bis zum Brückenkopf an der a bei der Stadt Adrianopel zur Erleichterung der Be rung von Waren und Reisenden gebaut worden ist, ist et.

— Rußlands wirtschaftliche Zerrüttung. In einem Aufsatz von Dr. E. Jenny im „Tag" vom 4. d. M. heißt es: Die Bahnbeamten und Postangestellten haben ungeheure Zulagen bereits geschluckt; sie betragen schon 380 Millionen Rubel im Jahr. Als Antwort darauf vermindern sie heute ihre Leistungen. Die Bahnen sind hoffnungslos verfahren. Unbeweglich zusammengefahrene Wagenparke bilden ganze „Eisenbahnfriedhöfe"; über 8 % der Wagen ist zuschanden gefahren und wartet vergeblich auf Reparatur; 25 % der Lokomotiven desgleichen. Die Stockungen des Warenverkehrs wachsen dergestalt ins Ungemessene. Das einzige, was schwungvoll betrieben wird, ist die Notenpresse. Doch übersteigt nach den Worten des Finanzministers Schingareff der Bedarf die tägliche Leistungsfähigkeit von 30 Millionen Rubel, weil alle anderen Einkommensquellen sich immer mehr verstopfen. (Steuern zahlt man meist im Namen der Freiheit nicht, und der wieder in Strömen fließende Schnaps scheint an den Kanälen des Staatsmonopols vorbei direkt ins Volk zu sickern.) Als Rettung erwartet man Druckpressen aus Amerika, die jedoch nicht vor Herbst eintreffen können. Und wenn sie dereinst in Aktion treten, wird es sich fragen, ob es noch der Mühe wert ist. Denn was bis dahin die schönen Noten wert sein werden, vermag kein Mensch vorauszusagen.

— Eisenbahnreformen in Rußland. Der „Associated Preß" wird aus Petersburg vom 4. Juli gemeldet: Die mit der Prüfung der russischen Eisenbahnverhältnisse beauftragte amerikanische Gruppe empfahl die Beschaffung größerer Wagen und stärkerer Lokomotiven sowie die Errichtung eines Amtes, dessen Inhaber befugt sein soll, die nötigen Reformen einzuführen. Mit Zustimmung der russischen Regierung hat der Ausschuß in Amerika Lokomotiven und Wagen für einen Betrag von 750 Millionen Rubel bestellt.

Fremde Erdteile.

— Anatolische Eisenbahngesellschaft und Bagdadbahn. Wie der Geschäftsbericht für 1916 u. a. ausführt, hat sich die Länge des Betriebsnetzes gegen das Vorjahr nicht verändert. Der Krieg macht es der Verwaltung zur Pflicht, sich möglichst weitgehende Beschränkung in ihren Mitteilungen über die in Friedensjahren veröffentlichten Einzelheiten des Betriebs und seines Rechnungswesens bekanntzugeben. Sie stellt aber ausdrücklich fest, daß alle Einrichtungen der Bahn den an sie gestellten hohen Anforderungen gerecht geworden sind. Der rohe Kilometerertrag betrug auf der Stammlinie Haïdar-Pascha-Angora 45 552 Fr. (gegen das Vorjahr + 2985 Franken), auf dem Ergänzungsnetz Eski-Schehir-Konia 48 975 Franken (+ 15 421 Fr.) und auf der Zweigbahn Arifié-Ada-Basar 5603 Fr. (— 10 205 Fr.), demnach im Durchschnitt auf sämtlichen Linien 46 680 Fr. (+ 8232 Fr.). Die gesamten rohen Einnahmen betrugen auf der Stammlinie Haïdar-Pascha-Angora 26 329 130 Fr. (gegen das Vorjahr + 1 725 505 Fr.), auf dem Ergänzungsnetz Eski-Schehir-Konia 21 793 908 Fr. (+ 6 862 156 Fr.) und auf der Zweigbahn Arifié-Ada-Basar 50 430 Fr. (— 91 845 Fr.); auf allen Linien zusammen 48 173 468 Fr. (+ 8 495 816 Fr. gleich 21,41 %). Ordentliche und außerordentliche Betriebsausgaben sind auch im Berichtsjahre wieder sehr groß gewesen und gegen das Vorjahr gewachsen, eine Folge der Teuerung aller Lebens- und Bedarfsmittel. Auch die Preise aller Betriebsmittel haben ohne Ausnahme im Berichtsjahr stetig angezogen, und diese Bewegung dürfte auch noch weiter anhalten. Man hat diesen Verhältnissen bei Aufstellung des Jahresabschlusses die ihnen gebührende Bedeutung beigemessen. Auch hat man wiederum der Möglichkeit Rechnung getragen, daß die Bauausführungen während des Krieges nicht Werte darstellen, die der Friedensbetrieb später einmal als ihm angemessen wird ansprechen können. Auch das ganze Betriebszeug wird durch die jetzt gebotene starke Inanspruchnahme in seiner Lebensdauer beschränkt, da weder dieses Betriebszeug noch die Linie selbst jetzt so gepflegt werden können, wie es den Regeln gesunder Wirtschaftlichkeit entspricht. Die ordentlichen Betriebsausgaben für sämtliche Linien betragen 13 025 954 Fr. (i. V. 8 133 082 Fr.) und die außerordentlichen 14 597 823 Fr. (12 434 488 Fr.). Es ergibt sich somit ein Betriebsüberschuß von 20 549 692 Fr. (19 110 082 Fr.). Da die rohen Einnahmen der Linie Haïdar-Pascha-Angora sowie die der Linie Eski Schehir-Konia wiederum den Betrag der kilometrischen Gewährleistung der türkischen Regierung bedeutend überschritten haben, stehen der Regierung von obigem Betriebsüberschuß aus ihrer 25 prozentigen Gewinnbeteiligung insgesamt 6 990 058 Fr. (6 076 657 Fr.) zu. Ferner erforderten die Anleihe-Devise 9 561 598 Fr. (9 561 485 Fr.), der Zuschuß an die Versorgungskasse 76 832 Fr. (74 880 Fr.), der Zuschuß an die Unterstützungskasse 13 740 Fr. (11 901 Fr.), die Ab-

schreibung auf Bureau-Einrichtung 50 086 Fr. (7633 Fr.), die Abschreibung auf Beteiligungen 1 500 000 Fr. (1 000 000 Fr.), so daß einschließlich 4 130 063 Fr. (3 825 922 Fr.) Zinserträgnisse und Gewinn aus Beteiligungen sowie zuzüglich 1 058 241 Franken (713 777 Fr.) Vortrag ein Reingewinn von 7 545 682 Franken (6 917 223 Fr.) verbleibt. Die Bewässerungsanlagen der Koniaebene sind zur Zufriedenheit der Regierung und der Bauern unterhalten und betrieben worden.

In der am 29. Juni abgehaltenen Generalversammlung wurde die Ausschüttung einer Dividende von 7 % auf das eingezahlte Aktienkapital beschlossen. Der Dividendenschein ist sofort zahlbar, und zwar in Deutschland zum Berliner Kurse der Devise Schweiz vom 29. Juni mit 46,07 ℳ für die vollgezahlten und mit 27,64 ℳ für die mit 60 % eingezahlten Aktien. Die Beteiligung von 1½ Millionen Franken an dem Kapital der Bagdadbahn ist abgeschrieben worden. Diese Gesellschaft hat infolge der durch den Kriegszustand eingetretenen Verhältnisse eine Jahresbilanz nicht aufgestellt und mit Ermächtigung der türkischen Regierung die Abhaltung ihrer Generalversammlung bis auf weiteres verschoben. Der Vorsitzende bemerkte weiter, die Schwierigkeiten der Bagdadbahn bestehen u. a. darin, daß der Weiterbau mit dem Erlös 4 % türkischer Staatsanleihen bestritten werden soll, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen des Kapitalmarktes nicht begeben werden können. Der Betrieb wird von der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft geführt und die Verwaltung hoffe auch, daß dies weiter geschehen werde. Immerhin gäbe es für diese Möglichkeit Grenzen, so dürfe der gegenwärtig bestehende Betriebsschlüssel, nach dem die Anatolische Gesellschaft einen bestimmten Prozentsatz der Einnahmen der Bagdadbahn für ihre Betriebsausgaben erhält, der Anatolischen Gesellschaft infolge der wachsenden Verteuerung der Kohlen und sonstigen Betriebskosten nicht zu große Verluste bringen. Es schweben deshalb wegen Änderung jenes Betriebsschlüssels Verhandlungen mit der türkischen Regierung. Über das Ergebnis würden nach Abschluß eines neuen Abkommens voraussichtlich in einer von der Bagdadbahn zu berufenden Generalversammlung nähere Angaben gemacht werden. Die sich anschließende ordentliche Generalversammlung der Hafengesellschaft Haidar-Pascha beschloß die Ausschüttung von 8 % Dividende.

— **Eisenbahnunfall in Algerien.** Auf der Linie Saida-Ain-Sefra sind am 28. Juni in der Nähe des Bahnhofs von Tafarna zwei Eisenbahnzüge mit Waren und Arbeitern zusammengestoßen. Vier Personen sind getötet und 19 verletzt worden; der Sachschaden ist bedeutend.

— **Entscheidung der Frachtratenfrage in den Vereinigten Staaten.** Wie die „Köln. Ztg." mitteilt, hat das Bundesverkehrsamt (international commerce commission) die unbedingte Erhöhung der Frachtsätze um 15 % abgelehnt. Es erklärte alle erhöhten Tarife auf dieser Grundlage als ungültig. In bezug auf die östlichen Bahnen wurde dagegen eine Erhöhung der abgestuften Frachtsätze für Weichkohle, Koks und Eisenerz bestimmt; ferner erhöhte das Amt die Frachtsätze für Eisenbahn- und Wassertransporte, was schätzungsweise einem Ausgleich von 8 bis 10 % gleichkommt. Erhöhungen wurden ferner gewährt für die Frachtsätze für Koks und Eisenerz bei den Transporten auf östlichen Bahnen und für Transporte von Kohle und Koks auf den westlichen Bahnen. Die Eisenbahnverwaltungen werden übrigens aufgefordert, ihre Gesuche in dieser Angelegenheit bis zum 28. Oktober oder früher zu wiederholen. Man glaubt, daß die Einnahmen der Bahnen zurückgehen werden, und daß deren Gesuche im Hinblick auf die Kriegslasten abgelehnt werden dürften.

— **Eisenbahnunglück in Nordamerika.** „Central News" meldet aus Buffalo, daß ein elektrischer Zug in den Niagarafluß gestürzt ist. 80 Menschen sind dabei ertrunken.

— **Die Hell Gate-Brücke** der Verbindungsbahn in Neuyork, die erste über den East River gespannte Bogenbrücke, die die weitestgespannte Bogenbrücke der Welt sein dürfte, wurde nach einer Meldung von Egineering News Record am 1. April dem Verkehr übergeben. Die Brücke mißt zwischen ihren Kämpfern rund 298 m. Sie verbindet die Netze der Pennsylvania-Bahn (P. R. R.) und der Neuyork-, New Haven- und Hartford-Bahn (N Y, N H & H) miteinander. Mit ihren Rampenanschlüssen ist sie insgesamt 18 km lang. Mit dem Bau wurde am 31. Oktober 1914 begonnen. Ztschr. d. V. d. Ing.

— **Versuche mit der selbsttätigen Zugdeckungseinrichtung von Gollos.** Die Gollos Eisenbahnsignalgesellschaft von Chicago hat eine Versuchsstrecke auf der Chicago-, Burlington- und Quincy-Bahn mit ihrer Einrichtung zur selbsttätigen Zugdeckung versehen. Gewählt wurde die eingleisige Strecke von Aurora nach Savanna in Illinois zwischen den Stationen Sugar Grove und Big Rock. Die Bahnstrecke, der die Versuche stattfanden, hat handbediente Blockein tungen, und die selbsttätige Signaleinrichtung steht in ke Zusammenhange mit der Blockanlage. Die Versuche wu unter der Leitung des Bundesverkehrsamtes vorgenom und es liegt darüber ein Bericht des Bundesverkehrsa an den Kongreß vor.

Die ersten Versuche mit der Signaleinrichtung reichen in das Jahr 1912 zurück. Inzwischen wurden mehrfache besserungen an den Signaleinrichtungen vorgenommen. Bericht umfaßt die Versuche, die in der Zeit vom 10. Au bis 1. Oktober 1915 und vom 26. Februar bis 31. März vorgenommen wurden. Die Zeit, die zwischen beiden suchsreihen liegt, wurde zu weiteren Abänderungen ben Die Einrichtung umfaßt 14 Gleisstromkreise und 18 Ram 8 für die Fahrtrichtung nach Westen und 10 für die Fa richtung nach Osten. Die Versuche wurden mit einer Gi zuglokomotive vorgenommen und zwar zum kleinen Teil Sonderfahrten, zum größten Teil im regelmäßigen Ortsgi zugdienst. Die Schleifschuhe waren an dem vorderen D gestell des Tenders befestigt, je einer auf jeder Seite wurden durch einen Hebel wechselseitig ein- und au schaltet, der mit der Lokomotivsteuerung verbunden Der Apparat wurde, je nach der Fahrgeschwindigkeit, d einen elektrischen Schalter aus- oder eingeschaltet, der e falls am vorderen Drehgestell des Tenders befestigt Die Einrichtungen auf dem Lokomotivführerstand umfa einen elektrisch betätigten Schreibapparat, farbige Sig lampen und zwei Luftpfeifen. Der Unterschied in den suchen von 1916 gegen die von 1915 bestand darin, daß Einrichtung zur Anzeige des Signals „Vorsicht" bese wurde und daß die Möglichkeit geschaffen wurde, die mittelbare Einwirkung auf die Luftdruckbremse au schalten.

Im ganzen wurden 917 Beobachtungen angestellt. Das gebnis war folgendes: Richtiges Arbeiten der Gleisst 851, Versager 66; richtiges Arbeiten der Signale auf Lokomotive 907, Versager 10; richtiges Arbeiten der Sch schuhe und Übertragungsvorrichtung 889, Versager 28.

Außerdem wurden 64 falsche Anzeigen der Signallan an Stellen beobachtet, wo keine Gleisrampen lagen. In Fällen wurde fälschlicherweise freie Fahrt angezeigt zwar infolge der Einwirkung gewöhnlicher Umstände die Anzeigevorrichtung, die absichtlich herbeigeführ den, um die Grenzen der Zuverlässigkeit der Einrich festzustellen.

Die meisten Versager sind, nach dem Urteil des Beric auf fehlerhafte Ausbildung von Einzelheiten der Einrich zurückzuführen. Manche Ursachen der Versager wu noch während der Versuche durch Abänderung der Ein tung beseitigt. Aber selbst die letzte Versuchsreihe, nach Durchführung aller dieser Änderungen vorgenom wurde, befriedigte so wenig, daß die Einrichtung in i jetzigen Form nicht empfohlen werden kann. Der Gr gedanke der Signaleinrichtung wird hiervon nicht betro

Es erscheint möglich, die Einrichtung in ihrer bauli Durchbildung so zu verändern, daß künftige Versuche besseres Ergebnis zeitigen würden. Die Versuche wu zum Teil bei Schnee und Eis durchgeführt. Sie haben zeigt, daß selbst unter ungünstigen Umständen eine elekt wirkende Anzeigevorrichtung mit einem Stromschluß schen Gleis und Fahrzeug anwendbar ist.

Rechtspflege.

— **Die Ehefrauen der zum Militäreisenbahndienst in besetzten feindlichen Gebieten abgeordneten militärdi pflichtigen Eisenbahnarbeiter haben Anspruch auf Kr wochenhilfe nach Maßgabe der Bekanntmachung vom 3. zember 1914.** (RGBl. S. 492.) Entscheidung des Reich sicherungsamts vom 30. März 1917, II a. K. 383. 16.

Klägerin ist die Ehefrau des Hilfsweichenstellers A. Ehemann wurde am 18. Dezember 1915 gemäß § 127 W ordnung und § 3 der Militär-Eisenbahnordnung, Tei Abschn. D, als militärpflichtige Person der Militäreisenb verwaltung zur Beschäftigung im Feldeisenbahndienst ü wiesen. Die nicht selbst versicherte Klägerin wurd 17. August 1916 entbunden und verlangte von der bekl Allgemeinen Betriebskrankenkasse für den Eisenbahnd tionsbezirk M., der der Ehemann als Mitglied angehört Gewährung der Kriegswochenhilfe. Die Beklagte lehnte Anspruch ab, weil A. nicht als Soldat zum Heeresdienst gezogen sei. Das Versicherungsamt zu M. verurteilte Beklagte zur Gewährung der Wochenhilfe. Auf die Beru der Beklagten hat das Oberversicherungsamt die Sache

, § 1693 RVO. an das Reichsversicherungsamt zur grund-
lichen Entscheidung abgegeben und seine Rechtsauffas-
g dahin kundgegeben, daß die Dienstleistungen des A.
ht zu den Kriegs- oder ähnlichen Diensten zu rechnen
n; denn A. habe infolge der mit seiner Einwilligung er-
ten Verwendung bei einer zivilen Eisenbahnformation
inem besetzten Gebiet seine Erwerbstätigkeit nicht unter-
hen, er beziehe ein höheres Einkommen als im Inlande,
lte eine Kommandozulage und sei daher wohl in der
e, für seine Familie zu sorgen. Der Umstand, daß er
militärischen Kommandogewalt unterstehe, sei nicht von
eutung.

as Reichsversicherungsamt hat die Berufung zurückge-
sen. Aus den Gründen der Entscheidung ist folgendes
orzuheben: Es handelt sich nur darum, ob die Voraus-
ung des § 1, Nr. 1 der Bekanntmachung vom 3. Dezember
gegeben ist, ob also A. Kriegs- oder ähnliche Dienste
Sinne der bezeichneten Vorschrift leistet. Es ist davon
zugehen, daß A. militärdienstpflichtig ist und daß das
itärdienstpflichtige Eisenbahnpersonal nach § 127 der
rordnung und nach der Militär-Eisenbahnordnung,
Teil D, §§ 3 und 4 zum Dienst bei den Feldeisenbahnfor-
ionen herangezogen wird und nach § 5 der bezeichneten
nung „für die Dauer der militärischen Dienstleistung zu
Personen des Soldatenstandes" gehört. Gegenüber dieser
Kaiserlicher Verordnung beruhenden Vorschrift vermag
Umstand nichts zu besagen, daß A. auf Grund freiwilliger
dung zum Feldeisenbahndienst abgeordnet ist. Ob und unter
chen Umständen A. den einmal übernommenen Feldeisen-
ndienst durch einseitige Erklärung aufzugeben berechtigt
e, wie dies der Vorstand der beklagten Kasse behauptet,
dahingestellt. Jedenfalls würde dies — ganz abgesehen
on, daß A. dann jedenfalls zum Waffendienst eingezogen
de — nichts daran ändern, daß A. zur Zeit der Entbindung
er Ehefrau Person des Soldatenstandes gewesen ist und
solche eine militärische Dienstleistung verrichtet hat.
dies aber der Fall, so hat er mindestens den Kriegsdiensten
liche Dienste im Sinne des § 1, Nr. 1, der bezeichneten
anntmachung geleistet (z. vgl. Krause, Kriegswochenhilfe,
1. Anm. 12 zu § 1 der Bekanntmachung vom 3. Dez. 1914).
steht auch nicht entgegen, daß er für seine Tätigkeit
üge erhalten hat, die über die übliche Löhnung von Per-
n des Soldatenstandes erheblich hinausgehen. In der
anntmachung vom 3. Dezember 1914 ist die Gewährung
Kriegswochenhilfe nicht an eine bestimmte Grenze der
die Kriegs- oder ähnlichen Dienste gewährten Bezüge ge-
den, was sich schon daraus ergibt, daß hier an die Ge-
rung der Wochenhilfe Bedingungen weder hinsichtlich
militärischen Grades noch hinsichtlich des Einkommens
Ehemanns geknüpft werden (z. vgl. Jaeger in der Monats-
ift für Arbeiter- u. Angestelltenversicherung 1917, Spalte
ff., besonders Spalte 253, 254). Der hieraus sich ergeben-
Folgerung, daß eine der wahlweise zu fordernden Vor-
setzungen des § 1, Nr. 1, der Bekanntmachung vom
Dezember 1914 erfüllt ist, läßt sich auch nicht mit dem
wande begegnen, der Ehemann der Klägerin habe auch
Person des Soldatenstandes seiner Erwerbstätigkeit nach-
gehen können, er sei also nicht durch die Kriegs- oder ähnlichen
Dienste an der Ausübung seiner Erwerbstätigkeit verhindert
worden (z. vgl. die Abhandlung von Reindl in der Arbeiter-
versorgung 1917, S. 25 ff., besonders S. 34). In § 1, Nr. 1, der
erwähnten Bekanntmachung ist von der Wiederaufnahme
einer Erwerbstätigkeit die Rede; das kann nur dahin ver-
standen werden, daß es sich um Erwerbstätigkeit nach vor-
hergegangener Leistung von Kriegs- oder ähnlichen Diensten
handelt. Die Kriegs- oder ähnlichen Dienste selbst stellen
eine Erwerbstätigkeit nicht dar (z. vgl. Revisionsentscheidung
2071, Amtl. Nachr. des RVA. 1915, S. 635, sowie Jaeger in der
Monatsschrift für Arbeiter- und Angestelltenversicherung 1917,
Spalte 251). Die hier vertretene Auffassung steht auch im
Einklang mit dem Erlaß des Preuß. Kriegsministeriums
Nr. 1245/1. 17, C 1a verbunden 1187/1. 17 C 1a vom 16. Januar 1917, dem auch der Reichskanzler (Reichsamt des Innern)
in einem Erlaß vom 7. Februar 1917 — II. 689 — beigetreten
ist. Danach sind die Dienste des zum Feldeisenbahnwesen
herangezogenen militärdienstpflichtigen, d. h., wehrpflichtigen
Personals ohne Rücksicht auf die Art und Höhe des
Verdienstes als Kriegs- oder ähnliche Dienste im Sinne der
Bekanntmachung vom 23. April 1915 (RGBl. S. 257) anzusehen.
Was dort für die letzterwähnte Bekanntmachung ausgeführt
ist, gilt mindestens in gleichem Maße für die Bekanntmachung
vom 3. Dezember 1914. Was bezüglich des nicht wehrpflich-
tigen Personals gilt, dessen Dienste die Erlasse des Kriegs-
ministeriums und des Reichskanzlers den Kriegs- oder ähn-
lichen Diensten ebenfalls zurechnen, sofern die Art der
Tätigkeit dafür spricht, braucht hier nicht erörtert zu werden.
Der Klägerin ist jedenfalls mit Recht der Anspruch auf
Kriegswochenhilfe zuerkannt worden. H. F.

Bücherschau.

— **Technische Abende im Zentralinstitut für Erziehung und Unterricht.** Von der in Nr. 44 S. 376 d. Ztg. näher besprochenen, bei E. S. Mittler & Sohn erscheinenden neuen Vortragsreihe des Zentralinstituts für Erziehung und Unterricht in Berlin, sind kürzlich die folgenden Hefte herausgegeben worden: Kammerer (Geh. Regierungsrat, Prof.) und Schlesinger (Prof. Dr.-Ing.). Maschine und Werkzeug. Mit einer Abbildung. 1917. 50 Pf. Wallichs, A. (Prof.), Die Psychologie des Arbeiters und seine Stellung im industriellen Arbeitsprozeß. 1917. 50 Pf. Franz, W. (Geh. Regierungsrat, Prof.), Werke der Technik im Landschaftsbild. Mit 21 Abbildungen. 1917. 75 Pf.

Mitteilung der Schriftleitung.

Der Unterzeichnete wird vom 12. d. M. bis 13. August von Berlin abwesend sein und wird durch Herrn Geheimen Baurat Kemmann vertreten.

Berlin, 10. Juli 1917. v. Mühlenfels.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

isenbahndirektionsbezirk Danzig. Am
Juli d. J. wird der in km 2,68 der Strecke Danzig-Neu-
rwasser zwischen den Haltepunkten Danzig-Reichskolonie
Brösen neu eingerichtete Haltepunkt Saspe für den
sonen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

undschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-
sen worden:

Nr. II 43 vom 3. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisausschuß (abgesandt am 9. Juli d. J.).

Nr. IV 10 vom 28. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Art. 13 des Übereinkommens zum Betriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) durch die Niederösterreichischen Landesbahnen (abgesandt am 5. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

m 15. Juli d. J. wird der in Km. 2,68
Strecke Danzig-Neufahrwasser
schen den Haltepunkten Danzig-
chskolonie und Brösen neu einge-
itete Haltepunkt Saspe für den
sonen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Danzig, den 2. Juli 1917. (939)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912. Mit Gültigkeit vom 15. September d. Js. werden im Verkehre mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft die Frachtsätze des Klassentarifs, der Serientarife und der Ausnahmetarife um 2 Pf. für 100 kg erhöht.

Breslau, den 9. Juli 1917. (940)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Wien, Gütertarif Teil II, 1./9. 10.

Der Verkehr ist gegenwärtig nur nach Belgrad zulässig. Die Bestimmungen und Frachtsätze des in der Überschrift bezeichneten Tarifs werden im Verkehre nach Belgrad sowohl auf den Eisenbahn-, wie auf den Schiffsstrecken angewendet.

Breslau, 6. Juli 1917. (941)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen usw. von Oberschlesien.

Auf Seite 3 des obengenannten Tarifs ist unter I. Vorbemerkungen, Ziffer 3 in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen:

Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Kattowitz, den 6. Juli 1917. (937)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif, Gütertarif Reichsbahn-els.-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb und Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 10. Juli 1917 wird Großmövern Grenze als Tarifpunkt in die vorgenannten Tarife und den Kilometerzeiger aufgenommen. Die Entfernungen sind durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen von Großmövern zu bilden. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 4. Juli 1917. (938)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1917 werden die Ausnahmetarife 14 und 21 für Seehafengüter, 26 für Oleïn, 27 für Leinöl, 28 für Stearin und 29 für Stickereien und Gewebe von Baumwolle zwischen südwestdeutschen und niederländischen Stationen in den Tarifheften 1, 2, 4, 5 und 6 und im Gemeinsamen Heft ohne Ersatz aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 4. Juli 1917. (932)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C, Teilheft C 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Überfuhrgebühr für die Beförderung eines Wagens zwischen Königsberg (Pr.) Ost, Kai, Süd, Lizent, Pregelbahnhof einerseits und der Lastadie anderseits von 4 ℳ auf 5 ℳ beziehungsweise von 8 ℳ auf 9 ℳ erhöht.

Königsberg (Pr.), 6. Juli 1917. (935)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 10. September 1917 tritt der Ausnahmetarif 5 e für rohen, nicht gemahlenen Phonolith (Klingstein) außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Juli 1917. (934)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Sächsische Ausgabe.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis im Abschnitt I, 1. A. durch Aufnahme von „Kalk, gebrannten, zur Verwendung bei der Herstellung von Kalkstickstoff zum Düngen" ergänzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 7. Juli 1917. (936)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 7 C.

Am 10. Juli 1917 tritt ein Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-Roheisen von der bayerischen Station Luitpoldhütte nach den Verbandsstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wienerstr. 4, II, Auskunft.

Dresden, am 5. Juli 1917. (926)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen. Gütertarife Elsaß-Baden u. Elsaß-Pfalz.

Mit Geltung vom 10. September 1917 wird der Ausnahmetarif 9b für Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaren des Spezialtarifs II ohne Ersatz aufgehoben.

Straßburg (Els.), 8. Juli 1917. (942)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. ab Ludwigshafen (Rhein) Hbf. nach gewissen württ. Stationen (Wasserumschlag) wird für die Zeit vom 12. September 1917 bis zum Ablauf von sechs Monaten nach Kriegsende außer Kraft gesetzt.

Stuttgart, den 4. Juli 1917. (928)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.

Bayern r. d. Rh. — Österreich nördlich der Donau. Gütertarif Teil II Heft 7 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1917 gelangen zwischen Schreckenstein, Schreckenstein Schichtwerke und Reutte in Tirol sowie Vils direkte Stückgutfrachtsätze zur Einführung. Näheres in unserem V. A. E.

München, den 3. Juli 1917. (927)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 2.

Der Gültigkeitsvermerk des Ausnahmetarifs 23 a für Frühzwetschen erhält mit sofortiger Wirkung folgende Fassung: Gültig vom 1. Juni bis 31. August jeden Jahres auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1918.

Dresden, am 5. Juli 1917. (929)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die zufolge Bekanntmachungen vom 25. Februar und 4. März d. J. zum 1. Mai 1917 verfügte Erhöhung der Stationsfrachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für die Stationen Haidkapelle, Mägerkingen, Trochtelfingen (Hohenz), Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württbg.) ist hinfällig, weil die Frachtsätze zum 1. April 1917 aufgehoben wurden.

Karlsruhe, den 6. Juli 1917. (93[illegible])
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

---

3. Verdingungen.

Verdingung

von 12 500 Stück Abziehbilder, 500 kg Kienruß, 28 250 kg gemahl. Kreide, 1450 kg Ocker, 470 kg Umbra, 11 050 kg Ölweiß in Pastaform für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz u. Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei der Hausverwaltung hierselbst, Kaiser-Friedrich-Ufer 3 eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1 M. bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Farben" versehen bis zum 15. August 1917, vormittags 10 Uhr — dem Zeitpunkte der Eröffnung — porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 25. August nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Juli 1917. (931)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die zurzeit bei den Werkstätteinspektionen Augsburg, Ingolstadt, München I, Neuaubing, Nürnberg I, Nürnberg IV Rbf., Regensburg I, Weiden und bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg, Hof, Lichtenfels, Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf., Plattling, Regensburg, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg vorrätigen Metallwaren (ausgenommen Kupfer, Messing, Rotguß, Blei, Zink, Weißguß, Weißguß und Zinkasche) sowie Glasscherben, Gläser von Leclanché-Elementen, Glühstrumpfhülsen, Knallkapseln, Magnesiaringe und Schleifsteine werden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Kaufsangebot für Altmaterialien" versehen bis spätestens Donnerstag den 19. Juli 1917, vormittags 9 Uhr bei der K. Werkstätteinspektion I München einzureichen.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Materialien usw. nebst Angebotsformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufsliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkaufe gelangenden Materialien usw. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beizubringen.

München, den 5. Juli 1917. (930)
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 54. | 14. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Von der landschaftlichen Schönheit der Eisenbahnen.

Von A. v. Langermann.

An dieser Stelle (Leitaufsatz in Nr. 53, Jahrg. 1916 d. Ztg.) ; schon einmal darauf hingewiesen worden, in wie enger Be- ›hung die Eisenbahn zur Aesthetik der Baukunst steht, der › neuartige und große Aufgaben stellt und Gelegenheit gibt r Errichtung von Bauwerken, die sich würdig den Denk- ılern früherer Zeiten anschließen. Damals wurde gezeigt, e durch die Bahnhofsgebäude das Stadtbild bereichert und rschönert werden kann — heute wollen wir die Bauten be- ıchten, die auf offener Strecke in unmittelbare Beziehung r Landschaft treten. Bei jedem neuen Bahnbau wiederholt :h der oft recht lebhafte und scharfe Meinungsaustausch :ischen den Verkehrsfreunden, die jede neue Bahn mit Jubel grüßen, und den Naturfreunden, die über die Zerstörung der ıdschaftlichen Schönheit jammern, ohne erst abzuwarten, ob denn damit gar so arg werden wird. Es ist nun einmal :ht möglich, Neues zu schaffen ohne teilweise Zerstörung s Alten, aber gerade in diesem Falle bewahrheitet sich das chterwort: „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, Und ıues Leben blüht aus den Ruinen.“ Die Bauausführung selbst ıcht wirklich mehr den Eindruck der Zerstörung, aber ›nn die Scharen der Arbeiter wieder verschwunden sind und ›r neue Verkehrsweg fertig ist, kann ein in voller Blüten- ıcht stehender Bahndamm sogar sehr schön sein, mag darauf ld wachsen, was will, oder mag er, wie es in der Kriegszeit auch wurde, mit Sonnenblumen oder anderen nützlichen lanzen bestellt sein. Die Bahnstrecke der Ebene unter- ›eidet sich von andern Verkehrswegen in landschaft- lher Beziehung besonders dadurch, daß sie auf die schatten- ›endende Baumeinfassung verzichten muß. Dadurch fällt › in der Ferne weniger auf als die mit Bäumen besetzte ındstraße, die uns heute so viel schöner vorkommt als der ›ıhterne Schienenweg; wir dürfen aber nicht vergessen, daß ›h sie mit ihrer rücksichtslos über alles hinwegschreitenden ıngenentwicklung einstmals als störender Eindringling in ‹ Landschaft bekämpft worden ist.

Hatte schon die befestigte Landstraße in sumpfigem oder hügeligem Gelände größere Bodenbewegungen wie Dammschüttungen, Durchstiche von Hügeln und Bergen und Brückenbauten über Wasserläufe und tief eingeschnittene Täler gefordert und damit dem Wegebau sowie dem Brückenbau große Aufgaben gestellt, so finden wir bei dem neuen Verkehrsmittel das alles in verstärktem Maße, denn die größere Last sowie die erhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge bedingen einen festeren Unterbau der Strecke und die Vermeidung zu starker Steigungen.

Die Dämme, Brücken und Viadukte wollen wir heute in ihrem Verhältnis zum Landschaftsbilde betrachten. Da es sich vielfach um sehr bedeutende Bauwerke handelt, wird die Gegend durch sie in ihrem Aussehen erheblich beeinflußt — nicht immer zu ihrem Nachteil, wie wir sehen werden —, es sei denn, daß man sich auf den Standpunkt stellt:

> „Die Welt ist wunderschön überall,
> Wo der Mensch nicht hinkommt mit seiner Qual“

und den Nachdruck lediglich auf den „Menschen“ legt. Solcher Ansicht steht das Zeugnis vieler Forschungsreisenden entgegen, die trotz aller Begeisterung für die Großartigkeit der von Menschenhand unberührten Natur ausführlich die Freude schildern, die sie nach monatelangem Wandern in pfadloser Einsamkeit beim Betreten des ersten gebahnten Weges empfanden.

Leider wird die Schönheit und Großartigkeit der Eisenbahnbauten des offenen Landes nur von einem geringen Teil derer, die im Lande reisen, wahrgenommen. Wer die Bahn benutzt bekommt die Bahnstrecke selbst selten zu Gesicht, und wenn dies auch der Fall wäre, so käme er kaum zum vollen Anblick, denn der Zug eilt für eine eingehende Betrachtung zu schnell vorüber.

Der Eisenbahnbau konnte sich auf jahrtausende alte Erfahrungen der Wegebaukunst stützen, die bereits im Altertum Täler und Flußläufe mit gewölbten Bogenöffnungen zu

überwinden verstand. Bei verkehrsreichen Straßen waren die zu sehr der Abnutzung ausgesetzten Holzbrücken schon längst durch steinerne ersetzt worden; für den Bahnbau waren sie außerdem auch zu feuergefährlich. Trotzdem gibt es noch heute in Amerika gewaltige Holzbrücken, wo im tiefen Urwald das Holz in reichem Maße zur Verfügung steht oder das Heranschaffen von anderen Baustoffen zu umständlich wäre. Auch anderwärts finden sie sich noch vereinzelt. In ihrer Anwendung auf den Bahnbau aber wird die Holzbrücke neuerdings ganz nach den Gesetzen der modernen Festigkeitslehre ausgebildet und hat mit den Holzbrücken aus der älteren Zeit des Wegebaues nur noch den Baustoff gemein.

Gleichzeitig mit der Eisenbahn entwickelten sich die eisernen Brücken zu ungeahnter Vollkommenheit, da sie sich noch besser als die steinernen Bogenbrücken dem jeweiligen Bedürfnis anpassen ließen. Versuche mit Guß- und Schmiedeeisen waren schon seit Ende des achtzehnten Jahrhunderts gemacht worden, ohne sonderlich zu befriedigen — nun brachte fast jedes Jahr neue Fortschritte in der Bearbeitung dieses bequemen Baustoffes. Wenn auch die steinernen Brücken niemals außer Gebrauch kommen werden, so ist es doch unmöglich, daß feste steinerne Brücken bei der Überführung einer Eisenbahn über einen Wasserweg immer den Bedürfnissen beider gerecht werden. Bei größeren Längen der Überschreitung muß die Zahl der Pfeiler oft eine starke Einschränkung erfahren, die über das Maß dessen hinausgeht, was bei Steinbauten zu erreichen ist. Oft wird die Anwendung größerer Überschreitungshöhen nötig, da die Einschaltung von Klapp- und Zugbrücken in vielbefahrene Hauptstrecken Bedenken hat. Brauchbarer erwiesen sich die Drehbrücken, da sie für größere Lasten eingerichtet werden konnten und ein genaues Ineinandergreifen der Teile an den Trennungspunkten und damit völlige Betriebssicherheit gewährleistet war. Dieses Ziel wurde verhältnismäßig schnell erreicht und beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals konnte eine Drehbrücke bei Rendsburg gebaut werden, deren beweglicher Arm 67 m maß. Trotz dieses Erfolges wird die Anlage von Drehbrücken nach Möglichkeit vermieden. Obschon heute mit gemauerten Bogen Spannweiten hergestellt werden, die früher für unmöglich galten, sind die steinernen Brücken dem Schiffsverkehr während der Ausführungszeit unter Umständen auch durch die umfangreichen Baugerüste hinderlich. Das eiserne Tragwerk dagegen läßt sich unter Umständen nach dem auch für Holz längst bekannten Auslegerverfahren mit verhältnismäßig leichten Gerüsten sozusagen in freier Luft zusammensetzen, oder die einzelnen Überbauten werden am Ufer fertig zusammengesetzt und auf Schiffsgefäßen an ihren Bestimmungsort gebracht, wo das Hochwinden oder Senken auf die Unterlagen und das Befestigen in kurzer Zeit erledigt wird. Die leichtere Beförderungsmöglichkeit der vorgearbeiteten Brückenteile erleichtert die Anlage eiserner Brücken im flachen Lande, wo nicht Stein als Baustoff in geeigneter Beschaffenheit ohne weiteres zur Hand ist wie im Gebirge — also im Gebiet der breiten, schiffbaren Ströme. Sehr häufig werden Eisen und Stein zusammen verwandt — Stein für die Pfeiler und Brückenköpfe, die nicht selten zu stolzen Türmen ausgebaut werden, Eisen für das Tragwerk der Brücke.

Zum Mauerwerk der Brücken werden außer den regelmäßig bearbeiteten Bruchsteinen und den überall hergestellten Ziegeln auch oft gewöhnliche Feld- oder Findlingssteine verwandt, die dem Bauwerk einen eigenen Reiz und Schimmer verleihen können; im Gebirge wird mit Vorliebe auch der beim Bahnbau selbst gewonnene Bruchstein benutzt. Durch kunstgerechte Verwendung der verschiedenen Steinarten verschmelzen die Kunstbauten noch mehr mit der Umgebung, und wenn nach einer Reihe schöner Steinbogen die leichten Eisenformen mit kühnem Schwung ein freundliches Flußtal überspannen, so wirkt das wie ein feiner Rahmen für das liebliche Landschaftsbild. Neuerdings wird das Eisen dem Ste material in Form des Eisenbetons eingegliedert, und der eige liche Steinbau muß dem Beton mehr und mehr den Bo räumen. Während die steinernen Brücken überall die gleich Grundformen aufweisen, und sich im wesentlichen nur du die Anordnung und Form der Bogen unterscheiden, wobei s jedoch schon unendliche, reizvolle Abwechslungen ergeb ist die Eisenbrücke in stetem Wandel begriffen. Ihre älte Form, die Hängebrücke, deren Fahrbahn an Drahtseilen z schen hohen Ufertürmen aufgehängt ist, eignet sich unse Gefühl nach weniger für den Bahnbau, da sie schon bei ringer Belastung und Geschwindigkeit Schwankungen aus setzt ist. In Amerika ist man weniger ängstlich, und v wendet sie leichter. Bei den Bogenbrücken kann die Fahrba über oder unter den Bogen angeordnet sein oder auch du den Bogen hindurchgeführt werden; die Bogen können s nach oben wölben — die gebräuchlichste Form — oder na unten durchhängend gebaut werden, wie z. B. beim Talüberga der Umgehungsbahn Leopoldshöhe-Immendingen bei Fütz im südlichen Schwarzwald oder der Brücke über Vindelselven in Schweden. Die Querversteifung kann in verschiedenartigsten Weise angeordnet werden — und so e stehen die verschiedensten Bilder, deren Reiz dem Auge Laien erst aufzugehen anfing, als die zufälligen und üb flüssigen Zierformen vor dem klaren Erkennen des Zwe mäßigen zu weichen begannen. Ein großer Fortschritt zu b her unerreichten Spannweiten, aber in ihrer Form meist u schön, waren die sogenannten Balkenbrücken — lange, gera Kasten mit Gitterträgern oder in Ausnahmefällen auch geschlossenen Blechwandungen, unter denen freilich Stephensonsche Britanniabrücke in vollendetem Formgefü der Landschaft vorzüglich eingepaßt ist. Im übrigen aber hal sie hauptsächlich das Vorurteil von der Häßlichkeit der Eise bahnbrücken veranlaßt. Neuerdings sind die Formen Hänge-, Balken- und Bogenbrücken so miteinander v schmolzen worden, daß ein Reichtum und eine Mannigfalt keit der Gestaltungen entstand, die für jeden Einzelfall e glückliche Lösung gewährleistet. Das leichte Gitterwerk Eisenbrücke ist, wenn man sich einmal an die spitzenart Feinheit gewöhnt hat, von großartiger Schönheit, sowohl Gebirge, wo es sich von dem Hintergrund der Berge Wälder abhebt, als auch im Flachland, wo es dunkel gegen hellen Himmel steht, und fast noch mehr zur Geltung kom Die meisten Brücken über die schiffbaren Ströme Norddeuts lands sind aus Eisen, und man kann nur sagen, daß sie in stillen Ernst der Landschaft vortrefflich passen. Der a Brauch, bedeutende Brücken an den Landungsstellen mit we haften Türmen auszustatten, ist beibehalten worden, obglei die moderne Kriegskunst von der Befestigung der wichtig Flußübergänge in dieser weithin sichtbaren Form abgekomm ist; aber die eiserne Brücke bedarf eines festen Widerlag und die oft beträchtliche Höhe der Türme ist unter Umstän auch durch die Bauart bedingt. Diese Brückentürme sind neuerer Zeit dem Baustil der Gegend glücklich angepaßt w den, statt sie wie in der Mitte des vorigen Jahrhunderts a gleichmäßig im herrschenden Modegeschmack aufzuputz Beispiele finden sich in erheblicher Zahl bei den großen Üb brückungen des Rheins, der Elbe und anderer großer Strö

Es ist das Los der Brücken, manchmal schon nach wenig Jahrzehnten „dem Verkehr nicht mehr zu genügen“; so si besonders da, wo Eisenbahn und Schiffahrt widerstreiten aber gleichberechtigte Anforderungen stellen, Neu- und U bauten an die Stelle der bisherigen Brücken getreten. D älteste deutsche Balkenbrücke, die bei Dirschau über Weichsel führt, sowie die Nogatbrücke bei Marienburg — be trotz der zierlichen gotischen Fialen und Türmchen als Gan nicht schön zu nennen — sind vor einigen Jahren durch eiser Bogenbrücken ersetzt worden. Gleichzeitig entstand bei M rienwerder ein neuer Brückenbau, der aufs glücklichste d leichte Eisengitterwerk mit den strengen Formen der al

ensbauten vereinigt. Dem gradlinigen Dach des Torhauses sprieht ein über zwei Pfeiler reichender grader Brückenteil, den der weitgeschwungene Bogen über die eigentliche rrinne folgt. Mit zu den schönsten Brücken gehört auch über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Levensau, unter der die mächtigen Panzerkreuzer ungehindert durchfahren können. Um die nötige Höhe zu erreichen, waren gewaltige Rampenbauten und Dammschüttungen erforderlich, die den kühnen Schwung des Bogens noch mehr hervorheben.

(Schluß folgt.)

Ein englisches Urteil über amerikanische Eisenbahnen.

ie „Railway Age Gazette" veröffentlicht eine Zuschrift englischen Ingenieurs W. M. Acworth gelegentlich seines Besuches zum Studium der Eisenbahnen in den Vereinig- Staaten von Amerika. Sie lautet: „So oft ich mit den rikanischen Eisenbahnen in Berührung komme, empfinde den überwältigenden Eindruck, den ihre Verwaltung auf h macht. Die Leiter der amerikanischen Bahnen verstehen diese mit einem Mindestmaß von Ausgaben zu verwalten mit einem Mindestmaß von Einnahmen auszukommen. kann beinahe sagen, daß der Bau der amerikanischen Bahnen nicht mehr Dollars für die Meile gekostet hat, als nde für die englischen Bahnen ausgegeben wurden. Es ist itig, daß die englischen Bahnen fast durchweg zweigleisig , während in Amerika die eingleisige Bahn vorherrscht. Aber amerikanischen Bahnen befördern, auf die Bahnmeile ben, sicherlich mehr Tonnen und fast ebensoviele Reisende die englischen Bahnen. Dies ist möglich infolge des ßen Fassungsraumes der Wagen und Züge in den Verigten Staaten. Nach der Statistik wird in Amerika eine ung von 15 t in einem Güterwagen befördert, während in gland dazu 5 Güterwagen gehören, und sie nimmt in erika nur etwa den dritten Teil an Zug- und Gleislänge Anspruch.

ies gilt für die freie Strecke, aber nicht für die Bahnhöfe. u An- und Abrollen von 15 t gebraucht man in Amerika au so viele Gespanne als in England, und diese Gespanne ordern den gleichen Raum auf dem Güterbahnhof. Daher die Frage der Erweiterung der Güterbahnhöfe in Amerika au so dringlich wie in England, und auch in Amerika der Grund und Boden für die Erweiterung teuer bezahlt den. Ähnliches gilt auch von den Personenbahnhöfen, und in schon die beiden neuen Bahnhöfe in New York, der nsylvaniabahnhof und der Zentralbahnhof, sind gute Beile für die ungeheueren Kosten, die der Bau neuer Persenbahnhöfe in den Großstädten verschlingt.

der Zukunft wird die Notwendigkeit des zweigleisigen baues der Bahnen häufig hervortreten. Die Statistik lehrt, sich der Eisenbahnverkehr in 12 Jahren verdoppelt, und kommt bald die Grenze für die Leistungsfähigkeit der einsigen Bahnen. Der zweigleisige Ausbau verschlingt aber Geld, da er in der Regel einem vollständigen Neubau der n gleichkommt. . . .

roße Anforderungen an die Bahnen stellt das Verlangen öffentlichen Meinung, die Planübergänge durch schienene Wegkreuzungen, sowie die hölzernen Eisenbahnwagen ch eiserne zu ersetzen. Die eisernen Wagen haben den hteil, daß sie erheblich schwerer sind als die hölzernen gen, wodurch die Anforderungen an die Lokomotivzugft und den Oberbau wesentlich gesteigert werden. Auf den platz bezogen, ist das Gewicht eines eisernen amerikanischen Personenwagens etwa dreimal so groß wie das eines gewöhnlichen englischen Personenwagens. Hierzu kommt die Einrichtung der durchgehenden Streckenblockung und die stark gesteigerten Ansprüche an die Ausgestaltung der Empfangsgebäude. . . .

Es ist allgemein bekannt, daß es den Eisenbahnen in letzter Zeit nicht gelungen ist, in dem gewünschten Umfange langfristige Schuldverschreibungen auszugeben. Statt dessen mußten sie kurzfristige Anleihen aufnehmen, die dann immer wieder bei ihrem Ablauf erneuert werden mußten. Der Käufer von Eisenbahnschuldverschreibungen wünscht vor allen Dingen Sicherheit, und der Umstand, daß über 65 000 km amerikanischer Bahnen noch heute in Zwangsverwaltung stehen, schreckt geradezu davon ab, Eisenbahnschuldverschreibungen zu erwerben. Wenn die Eisenbahnen aber keine Schuldverschreibungen ausgeben können, sind sie auch nicht imstande, ihr Anlagekapital zu erhöhen.

Sogar die Pennsylvaniabahnn, die eines der verkehrsreichsten Gebiete der Welt bedient, war nicht imstande, mehr als 6 % zu verteilen. Warum sollte das Publikum Eisenbahnwerte kaufen, wenn die Verzinsung und die Sicherheit geringer sind als bei anderen Wertpapieren? Und wenn die amerikanische Bevölkerung die Eisenbahnwerte nicht kauft, so ist unter den heutigen Verhältnissen ein Absatz im Ausland ausgeschlossen. Der europäische Geldmarkt wird nur die eigenen Bedürfnisse befriedigen können.

So scheinen mir die Aussichten für die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnen trüber geworden zu sein, als sie es bei meinem letzten Besuche vor drei Jahren waren. Die Eisenbahnen bedürfen mindestens einer durchschnittlichen 5 prozentigen Tariferhöhung, aber eine Umfrage hat ergeben, daß die öffentliche Meinung sich einer solchen Tariferhöhung gegenüber fast durchweg ablehnend verhält.

Günstig für die Eisenbahnen ist es, daß das Bundesverkehrsamt den festen Willen zu haben scheint, den Eisenbahnen zu helfen. Seine jüngsten Entscheidungen sprechen dafür. Günstig ist weiter der Umstand, daß eine der politischen Parteien fordert, die Eisenbahnaufsicht den einzelnen Staaten zu entziehen und allein dem Bundesverkehrsamt zu übertragen. Dadurch würde beispielsweise das Schreibwerk stark vermindert werden, da die Eisenbahnen jetzt jährlich etwa 2 Millionen statistische Berichte an die verschiedenen Aufsichtsbehörden erstatten müssen. Damit würde auch eine Vereinheitlichung der Tarife erreicht werden, die jetzt fast in jedem Bundesstaat verschieden sind.

Von günstigem Einfluß wird schließlich auch die vom Bundesverkehrsamt vorgenommene Wertschätzung der Eisenbahnen sein, denn sie wird voraussichtlich ergeben, daß der wirkliche Wert der Eisenbahnen heute viel höher als ihr Kapitalwert ist."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Inkraftsetzung der die Besteuerung des Güterverkehrs betreffenden Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1917.** Die Verordnung vom 4. d. M. besagt folgendes:

1. Die die Besteuerung des Güterverkehrs betreffenden Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1917 über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs (Reichs-Gesetzbl. S. 329) treten, soweit sich nicht aus § 34 des Gesetzes für die § 11 Abs. 5 daselbst bezeichneten Beförderungsunternehmungen etwas anderes ergibt, für den öffentlichen Eisenbahngüterverkehr mit dem 1. August 1917, im übrigen mit dem Oktober 1917 in Kraft.

Die Vorschriften des § 15 des bezeichneten Gesetzes über Zulassung privater Beförderungsunternehmungen zum rechnungsverfahren nach § 14 des Gesetzes treten mit der Verkündung dieser Verordnung in Kraft. § 2. Als Güterverkehr im Sinne dieser Verordnung gilt nicht der nach den Sätzen des Gepäcktarifs abgefertigte Gepäckverkehr.

— **Ausführungsbestimmungen zur Reichsverkehrssteuer.** Das „Zentralblatt für das Deutsche Reich" vom 6. Juli, 45. Jahrgang, Nr. 20, enthält die Ausführungsbestimmungen zur Reichsverkehrssteuer, soweit die die Besteuerung des öffentlichen Eisenbahn-Güterverkehrs betreffenden Vorschriften des Reichsgesetzes vom 8. April 1917 in Frage kommen. § 1 der Ausführungsbestimmungen lautet: „Unter Eisenbahnen im Sinne dieser Bestimmungen sind auch die Kleinbahnen und die Straßenbahnen zu verstehen. Die Beförderung von Gütern auf Straßenbahnen unterliegt der Besteuerung nicht, soweit es sich lediglich um die Abfuhr und Zufuhr von Gütern von und zu Bahnhöfen oder Schiffsladeplätzen oder sonst um einen nicht dem allgemeinen Verkehr eröffneten Betrieb handelt und in beiden Fällen die Beförderung nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht planmäßig stattfindet." Zum § 12 des Gesetzes, abgabepflichtige Güter, ist bestimmt: „Zu den Gütern, deren Beförderung der Abgabe von 7 % unterliegt, gehören außer den unter die Gütertarife der Eisenbahnen und den Militärtarif fallenden auch lebende Tiere und Fahrzeuge, die auf Frachtbrief oder Beförderungsschein abgefertigt werden, Expreßgut mit Einschluß des nach den Sätzen des Expreßguttarifs abgefertigten Reisegepäcks und Leichen. Der Abgabe von 7 % unterliegen

auch die Gebühren für die Beförderung von Schutzwagen, für Leerläufe von Privatgüterwagen und Leerläufe von Sonderzügen und besonders bestellten Wagen, die der Beförderung von Gütern gedient haben oder dienen sollen, sowie die Bahnbewachungsgebühren für Gütersonderzüge. Leerlaufgebühren, die bei Abbestellung von Sonderzügen oder besonders bestellten Wagen erhoben werden, sind abgabefrei. Bei gemischten Sonderzügen ist die Abgabe von 7 % von dem Anteil zu erheben, der von dem Gesamtbeförderungspreise auf die Güterbeförderung entfällt."

— **Sammlung von Obstkernen zur Ölgewinnung.** Wie im vorigen Jahre sollen auch in diesem Jahre wieder Obstkerne zur Ölgewinnung gesammelt werden. Zur Förderung der Sammlung werden den Bahnhöfen und Haltestellen hierauf hinweisende Werbeplakate des Kriegsausschusses für pflanzliche und tierische Öle und Fette von den eingerichteten örtlichen Sammelstellen in der erforderlichen Anzahl zum unentgeltlichen Aushang geliefert werden.

— **Die Arbeiterpensionskasse der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten** (APK.) hat soeben ihren Verwaltungsbericht für 1916 veröffentlicht, dem zu entnehmen ist, daß sich die Kasse auch in diesem Jahre trotz des Krieges in erfreulicher Weise entwickelt hat. Bei der A b t e i l u n g A. betrug die Mitgliederzahl im Jahresdurchschnitt 36 337 (gegen 35 154 im Jahre 1915) männliche und 6497 (3873 im Vorjahre) weibliche Versicherte; die Zahl der Mitglieder, namentlich jene der weiblichen, ist demnach gegenüber dem Vorjahre erheblich, und zwar um 1183 bzw. 2624 gestiegen. An Rentenempfängern waren am Ende des Jahres 1916 vorhanden 4278 (gegen 3585 im Vorjahre), so daß ein Zuwachs von 693 Rentnern eintrat. Die Einnahmen der Abteilung A. überstiegen die Ausgaben um 503 451 ℳ (gegen 525 844 ℳ im Vorjahre). Das Gesamtvermögen der Abteilung A. hat am Schlusse des Jahres 1916 9 656 865 ℳ (gegen 9 165 764 ℳ im Vorjahre) betragen, wovon 911 447 ℳ auf das Gemeinvermögen und 8 745 418 ℳ auf das Sondervermögen entfallen; der Vermögenszuwachs bezifferte sich demnach auf 491 101 ℳ gegen 513 835 ℳ im Vorjahre). Befriedigend waren die Ergebnisse des im Jahre 1916 von der Abteilung A. eingeleiteten Heilverfahrens: von den wegen Lungen- und Kehlkopftuberkulose einer ständigen Heilbehandlung zugeführten 117 Mitgliedern ist bei 93, von den wegen anderer Krankheiten in Heilbehandlung genommenen 45 Mitgliedern ist bei 38 ein voller Heilerfolg erzielt worden. Der Kostenaufwand für das Heilverfahren belief sich auf 406 ℳ (gegen 396 ℳ im Vorjahre) für eine Person.

Bei der A b t e i l u n g B. hat die Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 1916 25 886 betragen (gegen 26 920 im Vorjahre), ist also, während sie bei der Abteilung A. erheblich gestiegen ist, um 1034 zurückgegangen, was in den Einwirkungen des Krieges und der Verwendung zahlreichen unständigen, namentlich weiblichen Personals seinen Grund hat. An Rentenempfängern waren bei der Abteilung B. am Schlusse des Jahres 1916 vorhanden 2013 (1942) Zusatzrentenempfänger, 3033 (2834) Witwenzusatzrentenempfängerinnen und 2328 (2201) Waisenzusatzrentenempfänger, zusammen 7374 (6977); die Zahl der Rentenempfänger ist daher um 397 (876) gestiegen. An laufenden Beiträgen haben die Mitglieder 482 629 ℳ (482 544 ℳ), die arbeitgebenden Verwaltungen 965 258 ℳ (965 098 ℳ) entrichtet; die Einnahmen an Beiträgen sind daher trotz erheblichen Rückgangs der Mitgliederzahl sogar etwas höher gewesen als im Vorjahre, was auf den Übertritt zahlreicher Mitglieder (780) in höhere Lohnklassen zurückzuführen ist. An Zusatzrenten hat die Kasse 780 586 ℳ (626 373 ℳ), an Witwenzusatzrenten 482 698 ℳ (442 974 ℳ), an einmaligen Abfindungen an Witwen 16 348 ℳ (8778 ℳ), an Waisenzusatzrenten 76 856 ℳ (72 855 ℳ) und an Sterbegeldern 29 886 ℳ (40 284 ℳ) gezahlt. Auffallend ist die Steigerung der Zusatzrenten um 154 213 ℳ; sie findet ihre Erklärung aber darin, daß vom 1. Januar 1916 ab die Renten der vor dem 1. Januar 1912 invalide gewordenen Arbeiter (sog. Altpensionäre) auf die nach der Satzung vom 1. Januar 1912 sich ergebenden höheren Sätze aufgebessert wurden. Das Gesamtvermögen der Abteilung B bezifferte sich am Schlusse des Jahres 1916 auf 31 518 336 ℳ gegen 30 136 368 ℳ Ende 1915, ist demnach um 1 381 968 ℳ gestiegen (gegenüber einer Mehrung um 1 540 178 ℳ im Jahre 1915).

Die mit Nachtrag vom 29. September 1916 zur Satzung eingeführte Anfügung von zwei neuen Lohnklassen mit einem rechnungsmäßigen Lohneinkommen von 1750 ℳ und 1900 ℳ, die eine wesentliche Verbesserung der Bezüge der älteren Arbeiter mit höherem Lohneinkommen zur Folge haben wird, ist erst am 1. Januar 1917 in Kraft getreten. — An Kriegsanleihen hat die APK. in Gemeinschaft mit den drei Krankenkassen der Verkehrsverwaltung bis jetzt 10 Millionen Mark gezeichnet.

— **Spar- und Darlehnskasse des Personals der Sächsisch Staatseisenbahnen.** Auch der Abschluß auf das Rechnung jahr 1916 weist eine außerordentliche, durch den Krieg u die Kriegsanleihen beeinflußte Tätigkeit auf. Die Geschäf übersicht schließt in Einnahme und Ausgabe mit 10 229 999 gegenüber 10 295 568 ℳ im Jahre 1915 ab. Die Einlagen d Mitglieder sind von 2 319 996 ℳ im Jahre 1915 auf 2 207 198 gefallen, während die außerordentlichen Einlagen von 150 s Mark auf 366 196 ℳ gewachsen sind. Da die Einlag 2 573 395 ℳ, die Abhebungen 2 643 140 ℳ betragen, si 69 745 ℳ im Jahre 1916 mehr abgehoben als eingelegt worde Das Einlegerguthaben hat sich gleichwohl noch um 27 670 vermehrt, weil 86 337 ℳ Zinsen nach 3½ %, 7969 ℳ Gewin anteile für die Mitglieder nach je 10 Pf. für 1 ℳ Zinsen u 3109 ℳ Belohnungen den Einlagekonten gutgeschrieben w den sind. Die Mitgliederguthaben haben sich von Ende 19 bis Ende 1916 um 1 020 172 ℳ verringert. Die Zahl der M glieder (einschließlich Werkstättenlehrlingen) betrug En 1915 9446, Ende 1916 nur noch 9215. Zwar sind 485 M glieder im Jahre 1916 zugewachsen, dagegen 716 meist infol Kriegsdienstes ausgeschieden.

An Darlehen standen aus: 137 814 ℳ Ende 1915, 160 439 Ende 1916. Das Darlehnsbedürfnis der Mitglieder wächst i folge der wirtschaftlichen Bedrängnisse fortgesetzt.

An Rücklagen waren 101 241 ℳ Ende 1915 vorhanden, En 1916 betragen sie 143 228 ℳ, demnach 41 987 ℳ mehr. Diese recht ansehnlichen Zuwachse im Jahre 1916 steht aber e noch höherer rechnungsmäßiger Kursverlust gegenüber, näm lich 67 852 ℳ. Der Kursunterschied zwischen dem Ankauf werte der vorhandenen Papiere an 1 104 788 ℳ und ihre Kurswerte Ende 1916 an 966 561 ℳ beträgt 138 227 ℳ, dem d obige Gesamtbetrag der Rücklagen an 143 228 ℳ gegenüb steht, so daß auch für die bedeutende rechnungsmäßige We minderung der Papiere im letzten Jahre durch die vorsorgli seit Jahren erfolgten größeren Zuführungen zu dem Au gleichsfonds und den Gewinn aus dem Kriegsanleihegeschä Deckung vorhanden ist.

Die an dem Vierteljahrsersten fälligen Mietzinsbeträge b zifferten sich auf 508 964 ℳ im Jahre 1916, gegen 488 943 im Jahre 1915; die Mietzinsrücklagen steigen fortgesetzt. D Wünsche der sächsischen Beamtenschaft auf Auszahlung d Wohnungsgeldzuschüsse v i e r t e l j ä h r l i c h im vora statt wie jetzt monatlich, werden immer häufiger und dri gender. Der Wunsch ist verständlich.

Auch im Jahre 1916 haben die Kriegsanleihen die Ge gebarungen der Kasse außerordentlich beeinflußt. Bis je hat sie als Zeichnungsstelle insgesamt 8 285 000 ℳ Krieg anleihe vermittelt. Zur sofortigen Bezahlung der Anleih hat sie Bankdarlehen aufnehmen müssen, wovon Ende 19 noch 3 668 000 ℳ ungetilgt waren. Anderseits standen d Kasse Ende 1916 noch 2 531 859 ℳ Forderungen aus der Ve mittlung der Zeichnungen zu, so daß die Kasse selbst von d Bankdarlehnsschuld Ende 1916 noch 1 136 144 ℳ zu vertret hat, das ist in der Hauptsache der Betrag, um den sich s 1914 die Mitgliederguthaben vermindert haben, zu dess Deckung sich weder Hypothekendarlehen zurückziehen no Wertpapiere veräußern ließen.

— **Verpflegung der Militärurlauber während der Eisenba fahrt.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Die beurlaub Offiziere und Mannschaften erhalten, da sie während der U laubszeit auf Selbstverpflegung angewiesen sind, Lebensmit nur in dem Umfange, wie sie der Zivilbevölkerung gewä werden. Die zur Beschaffung der Lebensmittel erforderlich Ausweiskarten oder Marken werden ihnen durch die A gabestelle der Gemeinde des Urlaubsortes — in Berlin a den Bahnhöfen durch die Bahnhofsmeldestellen der Komma dantur Berlin — gegen Vorlegung des Urlaubspasses a gehändigt, und zwar für die Tage des Aufenthalts am U laubsort und für die Tage der Rückreise zur Truppe.

Für die Fahrt von der Truppe zur Heimat können den U laubern nach Beendigung der Reise Lebensmittelkarten ni mehr ausgehändigt werden. Eine Ausgabe von Lebensmitt karten vor Antritt der Reise oder während der Reise ist al nicht durchführbar. Die beurlaubten Offiziere und Ma schaften, sowie die sonstigen einzeln reisenden Militärp sonen können sich daher während der Reise Lebensmit die öffentlich bewirtschaftet werden, nicht beschaffen. werden also gut tun, sich vor Antritt der Reise ausreich mit derartigen Lebensmitteln zu versehen. Eine Ausnah für Militärpersonen ist zugestanden, die die Reise von d Front zur Heimat in Uniform und in einem Zuge mit ein stelltem Speisewagen zurücklegen. Diese können von Wirtschaftern der Speisewagengesellschaften Fleisch Fleischwaren gegen eine besondere Empfangsbescheinigu die den Gesellschaften als Unterlage für die Ergänzung ih Vorräte zu dienen hat und von den Empfängern der Fleis speisen unter Angabe des Dienstgrades und des Truppente

der Formation unterschrieben werden muß, erhalten. Die ...angsbescheinigung wird dem Reisenden im Speisewagen ...er Bestellung einer Fleischspeise zur Unterschrift vor... ...t.

...l Brot müssen sich die ins Heimatgebiet reisenden Heeres...hörigen für die ganze Fahrtdauer vor Antritt der Reise ...ren Truppenteilen versehen. In den Speisewagen haben ...eine Gelegenheit, Brot zu kaufen.

...ur Kohlenförderung. In der Wirtschaftlichen Wochen...: der „Köln. Ztg.“ findet sich folgende Betrachtung: In ...dustrie selbst muß jetzt alles daran gesetzt werden, die ...enförderung zu steigern. Das braucht man den Zechen...ltungen nicht zu sagen, denn die wissen nur allzu gut ...eid. An den maßgebenden Stellen aber scheint man die ...lichkeit der ganzen Frage noch immer nicht recht zu ...gen. Andernfalls wäre es nicht zu verstehen, daß schon ...litte April dringend um Hilfe gebeten wird, daß man aber ...erst anfängt, den Zechen das zu gewähren, was sie zur ...erung der Förderung in erster Linie nötig haben. Da...st die kostbare Zeit von mehr als zwei Monaten ver... gegangen, in der man einige Millionen Tonnen mehr ... fördern und für den Herbst bereitstellen können. Jetzt ... schon der Wasserstand des Rheines langsam an zu sin...so daß der Schiffahrt Beeinträchtigung droht, wie sie ...rlich im Spätsommer kommt. Aber auch die Ernte be... schon hier und da und wird in wenigen Wochen die ...bahn in Anspruch nehmen. Die soll dann zugleich auch ...r das befördern, was die Schiffahrt bis dahin nicht mehr ...isten vermag. Daß dann wieder Wagenmangel kommen ... ist vorauszusehen. Wie groß dann aber auch bis dahin die ...enförderung sein mag, sie kann nichts nutzen, wenn die ...derten Mengen nicht da sind, wo man sie braucht.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt: Der ...nd der Ruhrkohlenzechen im Juni war der höchste Mo...ersand, der bisher im Kriege erreicht worden ist. Die ...udzunahme gegenüber dem Vormonat verteilt sich ziem...leichmäßig auf Kohle, Koks und Briketts; besonders der ...ersand ist bei einer hohen Ziffer angelangt. Die Lager...ide haben sich infolge der guten Verkehrsverhältnisse ...lich vermindert. Die Nachfrage ist unvermindert stark.

— **Wirklicher Geheimer Oberbaurat Franz Siegert †.** Wir ...hmen einem im „Zentralbl. d. Bauverw.“ veröffentlichten ...ruf, den Exzellenz Wirklicher Geheimer Rat Dr. Ing. ...eder verfaßt hat, Folgendes: Nahezu 92 Jahre alt, ent...f am 22. Juni d. J. der Wirkliche Geheime Oberbaurat ...z Siegert. Mit ihm ist ein Mann dahingeschieden, der ...besonders um den Ausbau der preußischen Eisenbahnen ...rragende Verdienste erworben hat. Siegert wurde am ...eptember 1825 in Reppow, Kreis Neustettin, geboren. Er ...ete sich dem Baufach und fand Ende 1853 als Baumeister ...äftigung im Eisenbahnbau. Bereits 1858 wurde er zum ...glichen Eisenbahnbauinspektor ernannt und vier Jahre ...f, im Jahre 1862, zum Mitgliede der Königlichen Direk...der Oberschlesischen Eisenbahn befördert. Im Februar ... erfolgte seine Ernennung zum Baurat und im Oktober ...lben Jahres die zum Regierungs- und Baurat. Im März ... wurde Siegert zur Beschäftigung in der Eisenbahn...ung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffent... Arbeiten einberufen und im Juni desselben Jahres in An...nung seiner hervorragenden Tüchtigkeit als theoreti... und praktischer Eisenbahntechniker zum Geheimen Bau... Vortragenden Rat in diesem Ministerium befördert. ...n Ende des Jahres 1870 erfolgte auch im Hinblick auf die ...bung, mit der er sich neben seinen Amtsgeschäften den ...ten der stellvertretenden Exekutiv-Kommission für die ...penbeförderung im Kriege mit Frankreich während der ...tlichen Abwesenheit des Ministerialdirektors in dessen ...retung gewidmet hatte, seine Ernennung zum Geheimen ...baurat.

...l Oktober 1872 wählte der Verwaltungsrat der Berlin-An...schen Eisenbahngesellschaft Siegert einstimmig zum Mit...e der Direktion dieser Gesellschaft. Es geschah dies im ...lick auf die wiederholten Mahnungen des die Aufsicht ...nden Ministeriums, den mangelhaften Zustand der Eisen... zu bessern und mit dem steigenden Verkehr in Einklang ...ringen. Mit Rücksicht auf diese Vorgänge wurde der ...Siegert beantragte Austritt aus dem Staatsdienste zwar ...bedauert, aber doch genehmigt. Dadurch eröffnete sich ...wie er in seinem Antrage ausführt, ein weites Feld nütz...r Tätigkeit und dabei erwünschte Gelegenheit, nach ...ten dahin zu wirken, daß die Verwaltung des Unter...ens der Gesellschaft den berechtigten Anforderungen der ...sregierung und der beteiligten Bevölkerung entsprechend ...t werde. Zum Beweise dessen, was in dieser Beziehung ...dem Eintritt von Siegert in die Direktion geleistet wurde, mag daran erinnert werden, was hier in Berlin geschah. An Stelle des vollständig unzureichenden Bahnhofes am Askanischen Platze entstand eine neue, weiträumig und großzügig gestaltete Anlage, deren Hochbau, das Bahnhofshaus mit der großen Bahnsteighalle, in allen Teilen und Beziehungen als hervorragend gelungen allgemein anerkannt worden ist, und, obwohl seit seiner Fertigstellung nahezu 38 Jahre vergangen sind, noch den Anforderungen des steigenden Verkehrs entspricht. Das wurde erreicht im verständnisvollen Zusammenwirken des leitenden Eisenbahnbautechnikers mit dem in richtiger Erkenntnis seiner hohen Begabung ausgewählten Baukünstler, dem damaligen Baumeister Franz Schwechten. Gerade dieses erkennbare Zusammenwirken ist auch als ein besonderes Verdienst von Siegert hervorzuheben. Es kann als vorbildlich bezeichnet werden, weil es stets wesentlich zur Erzielung des jeweilig besten Erfolges beitragen wird.

Etwa ein Jahrzehnt danach ging das Unternehmen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft auf den preußischen Staat über. Siegert wurde zunächst zum Vorsitzenden der Direktion bis zu deren Übergang an die Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt ernannt, und dann mit seiner Zustimmung im Jahre 1883 wieder in die Eisenbahnabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übernommen. In dieser hat er noch mehr als zehn Jahre erfolgreich weiter gewirkt. Während dessen wurde er durch die Ernennung zum Mitgliede der Akademie des Bauwesens und zum Wirklichen Geheimen Oberbaurat ausgezeichnet. Am 1. Juli 1894 trat er, nahezu 69 Jahre alt, auf seinen Antrag in den Ruhestand.

In Siegerts Wesen vereinigten sich vornehme Gleichmäßigkeit und gewinnende Freundlichkeit. In seiner wohlverdienten Muße waren besondere Merkpunkte die Feiern zur Vollendung seines achtzigsten und seines neunzigsten Lebensjahres. Zu beiden erhielt er im Auftrage Seiner Majestät des Kaisers und Königs von dem Minister der öffentlichen Arbeiten warme Glückwünsche, und auch der Verein für Eisenbahnkunde, dem Siegert seit 1867 angehörte, benutzte diesen Anlaß, um ihn wegen seiner hohen Verdienste um die Förderung des Eisenbahnwesens zum Ehrenmitgliede zu ernennen. Ein sanfter Tod hat dann sein im Gleich- und Ebenmaß verlaufenes, an Arbeit und Mühe, aber auch an Erfolgen reiches und gesegnetes Leben abgeschlossen. Ehre sei seinem Andenken.

Österreich.

— **Das Kladnoer Kohlenkartell.** Meinungsverschiedenheiten bestehen seit langer Zeit zwischen der Staatsbahnverwaltung und der Buschtiehrader Bahn über die Auslegung der seinerzeit zwischen der vormaligen Staatseisenbahngesellschaft und der Buschtiehrader Eisenbahn abgeschlossenen Kartellvereinigung, betreffend die Verkehrsteilung im Buschtiehrad-Kladnoer Kohlenreviere. Die Staatsbahnverwaltung beansprucht die Einbeziehung von Schächten in die Kartellabrechnung, bezüglich deren die Buschtiehrader Eisenbahn die Verpflichtung zur kartellmäßigen Verkehrsteilung bestreitet, indem sie dem kartellierten Verkehrsgebiete unter Berufung auf ihre konzessionsmäßige Umschreibung des Buschtiehrad-Kladnoer Kohlenreviers eine engere Auslegung gibt als die Staatsbahnverwaltung. Wie aus Prag gemeldet wird, ist es nicht gelungen, die bestehenden Gegensätze auf gütlichem Wege beizulegen. Da für die Staatsbahnverwaltung hierbei nicht unbedeutende finanzielle Interessen in Frage kommen, dürfte die Angelegenheit zu einer gerichtlichen Austragung kommen.

— **Die Prag-Duxer Eisenbahn** legt der diesjährigen Generalversammlung einen Rechenschaftsbericht mit einem Bilanzüberschuß von 567 555 K. vor. Mit Hinzurechnung des Vortrages stehen zur Verfügung der Generalversammlung rd. 587 000 K. Der Verwaltungsrat verzichtet auf Gewinnanteile. Auf die Prioritätsaktien kommt eine 4prozentige Dividende zur Verteilung, während die Stammaktien, die im Vorjahre 2 % Dividende erhielten, diesmal leer ausgehen. Dieser ungünstige Geschäftsabschluß ist in dem gegenwärtigen hohen Markkurs zu suchen. Die Ansuchen des Verwaltungsrates um eine staatliche Aushilfe blieben erfolglos.

— **Friauler Eisenbahngesellschaft.** Kürzlich wurde die 23. ordentliche Generalversammlung der Friauler Eisenbahngesellschaft abgehalten. Infolge der außergewöhnlichen Verhältnisse enthält die Rechnung über das Geschäftsjahr 1916 größtenteils nur Einnahmen und Ausgaben, die sich auf frühere Geschäftszeiten beziehen. Der Betriebsabgang beträgt 21 189 K. Zur Deckung des Schuldendienstes wurde die Staatsgarantie mit dem Betrag von 244 153 K. (i. V. mit 240 084 K.) in Anspruch genommen. Auf die Prioritätsaktien entfällt eine Dividende von 4 %. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden einstimmig genehmigt.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Der Verwaltungsrat hat in seiner am 23. Juni abgehaltenen Sitzung beschlossen, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 5 %, wie für das Jahr 1914, in Antrag zu bringen. Gegenüber dem Jahre 1915 mit 6½ % ergibt sich demnach in der Dividende für 1916 ein Rückgang um 1½ %, der in erster Linie auf die Erhöhung der Gestehungskosten des Bergbaues infolge gesteigerter Materialpreise und erhöhter Löhne zurückzuführen ist. Diese Steigerung konnte im Berichtsjahr durch Erhöhung der Kohlenpreise mit Rücksicht auf die bestehenden Schlüsse nicht ausgeglichen werden.

— **Die Valsugana-Eisenbahngesellschaft im Kriege.** Kürzlich wurde die Generalversammlung der Gesellschaft im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs abgehalten. Nach dem vom Verwaltungsrat erstatteten Geschäftsbericht hatte die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse bedingte Einschränkung und teilweise Einstellung des Verkehrs einen ungünstigen Einfluß auf die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1916. Die Gesamteinnahmen für 1916 betragen 666 488 K. (i. V. 424 060 K.), die Gesamtausgaben 3 133 629 K. (850 781 K.). Die Staatsgarantie wurde mit dem Betrag von 2 992 340 K. (i. V. 951 921 K.) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluß wurden einstimmig genehmigt.

— **Zwei Personen vom Schnellzug getötet.** Ein gräßlicher Unfall, dessen Vorgeschichte noch nicht ganz aufgeklärt ist, hat sich am 29. Juni nachmittags in Wien bei der Haltestelle Erdbergbrücke ereignet. An dieser Stelle stand auf einem toten Gleis ein Wagen, in dem Kühe eingestellt waren. Bei diesem Wagen fuhr ein Schnellzug vorbei. Als sich der Zug der Stelle näherte, sprangen aus dem Wagen drei Personen, zwei Soldaten und ein Knabe. Alle drei Personen wurden von der Lokomotive erfaßt und niedergeworfen. Einer der Soldaten und der Knabe wurden von dem Zuge gerädert und blieben auf der Stelle tot; der zweite Soldat wurde nur verletzt. Aus den Aussagen dieses Soldaten läßt sich annähernd die Ursache des Unfalles erklären, doch steht die Darstellung noch nicht ganz fest. Der Gerettete erzählte, daß er und sein Freund in den Wagen gestiegen sind, um die Kühe zu melken. Ein kleiner Junge, der sie hineinsteigen sah, folgte ihnen neugierig und sah ihnen zu. Während sie die Kühe molken, hörten sie den schrillen Pfiff der Lokomotive des heranbrausenden Schnellzuges. Sie gerieten in Furcht und sprangen aus dem Wagen. Der Knabe folgte ihnen. Unglückseligerweise sprangen sie auf das Gleis, auf dem der Zug nahte.

— **Maßnahmen zur Erhöhung der Kohlenförderung.** Wie die „Zeit" berichtet, ist die Rückberufung der Kohlenarbeiter aus dem Felde bereits in die Wege geleitet. Es sind nun weitere Maßnahmen im Zuge, um insbesondere die Braunkohlenförderung, die in der letzten Zeit zurückgegangen ist — hauptsächlich infolge der verminderten Leistungsfähigkeit der Arbeiter — wieder auf den regelmäßigen Stand zu bringen. Insbesondere soll der Tagbaubetrieb im nordwestböhmischen Braunkohlenbergbau stärker betrieben werden. Im letzten Friedensjahr wurden rd. 60 Mill. Meterzentner der 227 Mill. Meterzentner betragenden Braunkohlenförderung Böhmens im Tagbaubetrieb gewonnen.

— **Die Kohleneinfuhr aus Oberschlesien.** Im Ministerium des Äußern haben zwischen Vertretern dieses Amtes, der österreichischen und der ungarischen Regierung einerseits, dem neuen deutschen Reichskommissär für die Kohlenversorgung Oberbergrat Stutz anderseits Besprechungen stattgefunden. Bekanntlich wird die Einfuhrmenge der oberschlesischen Kohle immer von Monat zu Monat im gegenseitigen Einvernehmen geregelt. Bei den diesmaligen Besprechungen wurde vereinbart, daß aus Oberschlesien im Juli dieselben Mengen wie im Juni, nämlich 600 000 t für Österreich und 300 000 t für Ungarn, geliefert werden sollen.

— **Erdölschürfungen in Oberösterreich und Salzburg.** Vor kurzem wurde die „Albus" Alpenländische Bohr- und Schurfgesellschaft in Wien mit einem Kapital von einer Million Kronen gegründet, deren Zweck es ist, Bergbauberechtigungen auf Erdöl in Oberösterreich und Salzburg zu erwerben, Erdölgebiete zu erschürfen, Schächte anzulegen usw. — Auch von anderen Unternehmern wird in den genannten Kronländern eifrig nach Erdöl geschürft. Eine Bohrung der vor kurzem neugegründeten Salzburgischen Erdölgesellschaft m. b. H. in der Gemeinde Lengfelden (Salzburg) hat bereits eine Tiefe von rund 190 m erreicht. Das gewonnene Erdöl eignet sich besonders zur Erzeugung von Schmierölen. In Oberösterreich wird derzeit unter anderem auch in der Gemeinde Wallern eine Bohrung auf Erdöl unternommen.

— **Die Kohlenfrage in Galizien.** Vor einigen Tagen [illegible] wegen der Lösung der Kohlenfrage in Galizien eine K[illegible] ferenz stattgefunden, an der Ministerpräsident Dr. v. Sei[illegible] ler, der Leiter des Ministeriums der öffentlichen Arbei[illegible] Sektionschef v. Homann und der Leiter des Ministeriu[illegible] für Galizien Sektionschef Dr. Twardowski teilnahm[illegible] während der Polenklub mehrfach vertreten war. Gehei[illegible] Rat v. Homann stellte in längeren Ausführungen die La[illegible] auf dem Kohlenmarkte dar, wobei er besonders die För[illegible] rungsverhältnisse und den Bedarf für öffentliche und m[illegible] tärische Zwecke erläuterte. Die Förderung der heimisc[illegible] und die Einfuhr der preußischen Kohle sind geringer gew[illegible] den, während die Bedürfnisse der Bahnen und der Krie[illegible] industrie sich erhöht haben. Daraus erklärt sich der Man[illegible] an Kohle für die Zivilbevölkerung. Die Regierung wird [illegible] Grund der gesammelten Daten demnächst ausführliche V[illegible] schriften über den Handel und Verbrauch von Kohle hera[illegible] geben, wobei der Bevölkerung weitgehende Beschränkun[illegible] auferlegt werden sollen, zum Beispiel in der Beheiz[illegible] größerer Wohnungen, Gasthäuser, Theater usw. Zugle[illegible] werden den einzelnen Ländern bestimmte Kohlenmengen [illegible] gewiesen werden. In der darauf folgenden Besprechung [illegible] Geheimer Rat Dr. Leo die Forderung erhoben, man möge ni[illegible] bis zum Herbst warten, sondern mit Hilfe der Gemeindev[illegible] waltungen die größeren galizischen Städte sofort mit den [illegible] forderlichen Kohlenmengen versehen, weil sich sonst [illegible] ganze Sache verspäten könnte, zumal in Galizien der Win[illegible] früher als in anderen Kronländern beginnt.

Niederlande.

— **Die Niederländische Staatseisenbahnbetriebsgesellsc[illegible] im Jahre 1916.** Aus dem Geschäftsbericht über das Jahr [illegible] sei folgendes hervorgehoben. Neue Bahnen wurden [illegible] nicht in Betrieb genommen, die Länge des Netzes betrug 19[illegible] 1499 km Hauptbahnen, 364 km Nebenbahnen und 12 [illegible] Dampfkleinbahn, zusammen 1875 km. Dazu kommen 135 [illegible] die nur im Mitbetriebe der Gesellschaft sich befinden, so [illegible] die Gesamtlänge 2010 km beträgt; die Linie Elten-Emme[illegible] wird seit Ausbruch des Krieges von der Preußischen Sta[illegible] bahn betrieben.

Die Gesamtverkehrseinnahmen betrugen 1916: 51 191 992 [illegible] gegen 45 231 170 fl. im Jahre 1915, das ergibt eine Zunah[illegible] von 13,18 %. An der Zunahme der Einnahmen ist beteil[illegible] der Personenverkehr mit 11,19 % (er stieg von 21 849 679 [illegible] auf 24 295 644 fl.), der Güterverkehr mit 15,15 % (er st[illegible] von 20 729 551 fl. auf 23 870 422 fl.). Das Überwiegen [illegible] Personenverkehrs über den Güterverkehr gibt den holl[illegible] dischen Bahnen ihr eigenartiges Gepräge. Auf das Betrie[illegible] kilometer umgerechnet betrug die Gesamteinnahme 19[illegible] 27 302 (1915: 24 121) fl., die Einnahmen aus dem Person[illegible] verkehr 12 957 (1915: 11 652) fl., die aus dem Güterverk[illegible] 12 730 (1915: 11 055) fl. Stärker noch als die Einnahm[illegible] stiegen die Ausgaben des Betriebes, nämlich von 29 256 52[illegible] auf 34 822 909 fl., das bedeutet eine Zunahme von 19,02 [illegible]

Im einzelnen sei noch folgendes bemerkt. Auch im Ja[illegible] 1916 war ein großer Teil der Betriebsmittel für militäris[illegible] Zwecke dem allgemeinen Verkehr entzogen. Infolgedes[illegible] mußte der Dienst der Personenzüge eingeschränkt blei[illegible] In der zweiten Hälfte des Jahres nötigte die vermind[illegible] Kohlenzufuhr die Gesellschaft zu einer weiteren Einsch[illegible] kung des Betriebes, die jedoch erst im Januar 1917 durch[illegible] führt wurde. Da bei dem großen Umfang des Personen[illegible] kehrs der verfügbare Platz in den Zügen kaum ausreic[illegible] genehmigte der Minister eine Erhöhung der Personenta[illegible] (außer dem Militärverkehr) um 20 %. Diese Erhöhung [illegible] Anfang 1917 in Kraft und soll, wie der Bericht sagt, [illegible] dienen, den Zulauf der Reisenden einigermaßen zu verring[illegible] Eine Erhöhung der Gütertarife um 10 % war dagegen s[illegible] am 20. April 1916 in Kraft getreten, und diese Maßregel [illegible] mit 1½ Millionen Gulden zur Erhöhung der Einnahmen [illegible] dem Güter- und Tierverkehr bei. Die Zunahme des Gü[illegible] verkehrs hatte ihren Ursprung fast allein im Innenverk[illegible] Der direkte Verkehr mit Belgien und Frankreich sank [illegible] 6420 fl. auf 1,84 fl., der mit Deutschland um 866 172 fl. ([illegible] 5 134 257 auf 4 268 084 fl.), d. h. um etwas mehr als 1915. [illegible] Verkehr mit England wird, wie 1915, nicht mehr nachge[illegible] sen. Zur Vermehrung des inländischen Verkehrs trug [illegible] Limburgische Kohlenverkehr wesentlich bei. Befördert w[illegible] den 2 411 228 t gegen 2 154 549 t im Jahre 1915, das ergibt [illegible] Zunahme von 11,91 %. Von der beförderten Menge blie[illegible] 2 358 570 (gegen 1 916 562) t, d. h. 23 % mehr in Holland. [illegible] Verkehr an Zuckerrüben stieg um 38,26 %, von 115 030 [illegible] 159 000 t.

Die Gesamteinnahmen betrugen 52 392 597 fl. ge[illegible] 46 391 403 fl. für 1915. Im Verhältnis hierzu betrugen [illegible] Betriebsausgaben 66,465 %, während 1915 die Betriebsz[illegible]

[.] 63,065 % betragen hatte. Auf das Betriebskilometer be[.]n betrug die Gesamteinnahme 27 910 fl. (gegen 1915 + [.] fl.), die Betriebsausgabe 18 571 (gegen 1915 + 2968 fl.), [.] Überschuß 9370 (gegen 1915 + 231 fl.)

[.]e Hauptursachen der Zunahme der Betriebskosten waren [.]e höheren Ausgaben für Löhne; 2. die höheren Ausgaben [.] Heizstoffe. Hierfür wurden 1916: 2 241 998 fl. mehr auf[.]endet, und zwar nicht nur wegen des höheren Kohlen[.]ses, sondern auch wegen der minderen Güte der Kohle [.] der Zunahme der Lokomotivkilometer (um 9,59 %); 3. die [.]re Ausgabe für den Unterhalt der Betriebsmittel [.]985 fl. mehr als 1915) und für Beleuchtung, Heizung und [.]igung der Züge (144 653 fl. mehr als 1915); 4. die höhere [.]gabe für Erneuerung des Oberbaus (98 658 fl. mehr); [.]e erhöhten Ausgaben für Abholen und Zuführen der Güter [.] 708 fl. mehr als 1915).

[.]e ordnungsmäßigen Lohnzulagen erforderten 1916: [.] fl., die Kriegsteuerungszulagen 2 163 000 fl. (bei rund [.] Bediensteten).

[.]r Reingewinn ermöglicht es, wie im vorigen Jahre 5 % [.]idende zu verteilen, außerdem erhält der Staat von dem [.]inn 224 197 fl. Der besonderen Rücklage für Abnutzung [.] Betriebsmittel usw. werden, wie im vorigen Jahre, [.]000 fl. überwiesen; für die allgemeine Rücklage verbleiben [.]ssen nur 1 587 000 fl. (1915: 2 160 000 fl.); die allgemeine [.]lage beträgt nunmehr 14 492 338 fl. bei einem Aktien[.]tal von 18 000 000 fl.

[.]r 1917 sind die Aussichten nicht günstig. Infolge der zu[.]ehmenden Teuerung haben die ersten Monate bereits einen [.]ust von 1 320 000 fl. ergeben, wobei für Dividende und [.]klage noch nichts gerechnet ist. Das gibt gegen 1916, [.]ein Überschuß von 730 000 fl. bereits erzielt war, einen [.]erschied von 2 050 000 fl. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

Die kommende wirtschaftliche Revolution in England. [.] der Julinummer von „Nineteenth Century" schreibt Dr. [.]hur Shadwell über eine kommende wirtschaftliche Re[.]lution in England, der Krieg habe die Kluft zwischen Ka[.]l und Arbeit vertieft. Die Bildung eines Arbeiterdrei[.]es der Bergleute, Eisenbahner und Transportarbeiter, [.] Wachsen des Syndikalismus, das Verlangen des Arbeiter[.]s nach mehr Freiheit und Gleichheit seien deutliche An[.]chen, wie der Wind wehe. Der Schreiber prophezeit für [.] nahe Zukunft eine Mehrheit der Arbeiterparteiler im [.]rhause, die zunächst das Oberhaus abschaffen, sodann [.] Bergwerke, Eisenbahnen und Kanäle, möglicherweise [.] das Land verstaatlichen, schließlich das Erziehungs[.]en und Steuerwesen durchgreifend umgestalten werde. [.]s der „Nordd. Allg. Ztg.")

Die unbrauchbare Murmanbahn. Trotz der schon längst [.]lgten „Eröffnung" ist die Murmanbahn noch immer nicht [.]ande, ihren Beruf zu erfüllen, wie die Schilderung eines [.]respondenten der „Nowaja Schisn", der auf der Murman[.] die am Weißen Meer belegene Strecke Kem-Kusem be[.] hat, zeigt. Der Zug, schreibt er, ging statt um 2 Uhr [.] abends gegen 7 Uhr ab und fuhr ganz langsam. Im [.]ter war der gefrorene Erdboden fähig, einen schweren Eisenbahnzug zu tragen, aber jetzt im Sommer hat sich der Bahnwall an vielen Stellen gesenkt, und es treffen häufig Unglücksfälle ein. Längs des Bahnweges sieht man denn auch hier und da zertrümmerte Wagen. Gegenwärtig verkehren nur Arbeitszüge. Jeder andere Betrieb hat aufgehört, weil die Bahn einer gründlichen Verbesserung bedarf. — Somit bleibt für die Zufuhren, die Rußland auf dem Seewege um das Nordkap erhält, für die Weiterbeförderung ins Innere auch in diesem Sommer nur die nicht sehr leistungsfähige Bahn Archangelsk-Wologda übrig, während man gerade die größten Hoffnungen auf die Murmanbahn gesetzt hatte. M.

Allgemeines.

— Bedeckte oder gedeckte Wagen? Vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt geht uns folgende Zuschrift vom 4. d. M. zu:

Das Heft Nr. 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthält auf Seite 347 unter „Allgemeines" eine Abhandlung über die Frage, ob für einen G-Wagen die Bezeichnung „bedeckt" oder „gedeckt" richtiger ist.

Ohne auf diese Frage näher einzugehen, gestatten wir uns ergebenst darauf hinzuweisen, daß die Staatsbahnwagenvorschriften einen G-Wagen ursprünglich als „gedeckten" Wagen bezeichneten. Später haben in diesen Vorschriften die Bezeichnungen „gedeckt" und „bedeckt" wiederholt gewechselt, bis die Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. April 1909 den Begriff „bedeckt" für einen G-Wagen endgültig gesetzlich festlegte.

In Übereinstimmung hiermit ist im Tarif ebenfalls vom 1. April 1909 ab der frühere Ausdruck „gedeckt" durch „bedeckt" ersetzt worden. Vergl. Seite 233 der Niederschrift über die Unterausschußsitzung der ständigen Tarifkommission in Wiesbaden am 24./25. September 1908.

Bei dieser Sachlage erscheint es kaum angängig, den Ausdruck „bedeckt" für einen G-Wagen ohne vorherige Änderung des Wortlauts der Eisenbahnverkehrsordnung durch „gedeckt" zu ersetzen. gez. Sarre.

Nach Vorstehendem erscheint uns die Frage allerdings endgültig erledigt. Die Schriftl.

— Achsenschruppbank. Eine von der Maschinenfabrik Schieß in Düsseldorf gebaute Bank dient zum Schruppen der Schenkel, Notläufe und Radsitze an Achsen bis 200 mm Durchmesser. Die durchweg recht kräftig gehaltene Maschine eignet sich zur Abnahme stärkster Spanquerschnitte. Nachstehend die Hauptabmessungen der Bank: Spitzenhöhe 400 mm, Bohrung der Hohlspindel 270 mm, größte Achsenlänge 2800 mm, Entfernung zwischen den Vorderflächen der Futter 900 mm. Zum Antrieb der Bank dient ein Stufenmotor von rd. 40 bis 50 PS, dessen Umdrehungszahlen sich im Verhältnis 1 : 3 von 400 bis 1200 regeln lassen. Durch zahlreiche andere Vorrichtungen hat man die Leistungsfähigkeit der Maschine aufs Beste gesteigert. Es ist Vorsorge getroffen, daß die entstehenden großen Spanmengen auf schnellem und bequemem Wege fortgeschafft werden können. Die abfließende Kühlflüssigkeit wird in einem Bett gesammelt und abgeleitet. Die Bank dürfte auch hohen Anforderungen entsprechen und soll imstande sein, im Dauerbetriebe bei 10stündiger Arbeitszeit 18 Wagenradachsen an Schenkeln, Notläufen und Radsitzen auszuschruppen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

[.]nen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

[.]t Gültigkeit vom 1. August 1917 [.] im Abschnitt B, Besondere Tarif[.]schriften, auf Seite 7 unter 2 e) die [.]on Fleißen gestrichen und im [.]hnitt C, Nebengebührentarif, Ziffer [.], eine Ausführungsbestimmung [.]getragen, daß im Verkehr zwischen [.] sächsisch-österreichischen Grenz[.]onen unter sich und zwischen ihnen [.] den Binnenstationen der Sächsi[.]n Staatseisenbahnen auf österreichi[.]m Gebiet keine Gebühren für die [.] oder steueramtliche Behandlung [.]echnet werden. Die Ausführungsbestimmung ist nach den Vorschriften unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 10. Juli 1917. (947)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ost - Mitteldeutsch - Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1917 wird für Holz des Spez. Tar. III, wie in dieser Tarifstelle unter Ziffer 5 genannt, der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) nur gewährt, soweit der Verkehr nicht über bayerische Strecken geleitet wird. Ferner tritt zum gleichen Zeitpunkte der Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif) für die Stationsverbindungen außer Kraft, deren Verkehr über bayerische Strecken geleitet wird. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 10. Juli 1917. (961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird bis auf Widerruf und längstens für die Dauer des Krieges eine Bestimmung über die Frachtberechnung bei Verwendung von Beutewagen eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 10. Juli 1917. (946)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen vom 1. Juli 1917 Tfv. 1132.

In vorgenanntem Tarif sind folgende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen:

1. auf Seite 16 ist die Station Dorum als Empfangsstation nachzutragen.
2. auf Seite 66 ist für die Stationsverbindung Homberg (Niederrhein)-Reine der Frachtsatz auf 71 richtig zu stellen.

Essen, den 4. Juli 1917. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 20. Juli d. Js. ab wird die Station Rothenfelde-Wolfsburg des Direktionsbezirks Hannover in den direkten Verkehr mit den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen rechts des Rheins einbezogen. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 8. Juli 1917. (951)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2.

Am 15. Juli d. J. wird die Station Osnabrück Gbf. als Versandstation in den Ausnahmetarif 6u für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Münster (Westf.), 10. Juli 1917. (953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden für den Verkehr mit Stationen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen die Umladegebühren für 100 kg wie nachstehend angegeben festgesetzt.

1. bei Eil- und Frachtstückgut 7 ₰, mindestens für die Frachtbriefsendung 10 ₰;
2. bei Wagenladungen 5 ₰, mindestens für den Wagen 2,50 ℳ.

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

Breslau, den 11. Juli 1917. (954)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif, Gütertarife Baden-Pfalz und Baden-Elsaß-Lothringen-Luxemburg.

Mit Wirkung ab 10. September 1917 wird der Ausnahmetarif 9b für Eisen und Stahl usw. mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen von den Rheinumschlagsplätzen nach Basel ohne Ersatz aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte ab werden für Eisensendungen die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs II berechnet.

Karlsruhe, den 9. Juli 1917. (944)
Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden die Frachtsätze und Tarifentfernungen für die württembergische Station Göppingen geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 10. Juli 1917. (945)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Der im Tarifheft 7 bestehende Ausnahmetarif 31 für rohen, nicht gemahlenen Phonolith (Klingstein), dessen Frachtsätze um 30 % niedriger sind als die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III, wird mit Wirkung vom 15. September 1917 ohne Ersatz aufgehoben. Der bei diesem Ausnahmetarif für Kempenich-Diesdorf (Lothr.) vorgesehene Frachtsatz von 19 ₰ wird mit sofortiger Gültigkeit auf 49 ₰ berichtigt.

Frankfurt (Main), 7. Juli 1917. (955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.

Von München-Laim nach ungarisch-rumänischen Grenzstationen sind Frachtsätze der Stückgutklasse I eingeführt worden. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 5. Juli 1917. (956)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr Tarif Teil II Heft 1 vom 15. Mai 1912.

Mit Ablauf des Monats September 1917 tritt der vorgenannte Tarif samt Nachträgen und den im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen außer Kraft.

München, den 3. Juli 1917. (957)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 tritt ein Nachtrag zum Binnentarif für den Güterverkehr enthaltend Änderungen infolge Einführung der Kohlen- und Verkehrssteuer in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 11. Juli 1917. (959)
Die Direktion.

Zur Berechnung der Verkehrsabgabe für Güter (ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art) werden zum 1. August 1917 Hilfstafeln ausgegeben. Die Tafeln A, B und C dienen bis zur Neuausgabe der Tarife der Berechnung der Frachten und Gebühren einschließlich der Abgabe nach den deutschen Tarifen. Nach einer vierten Tafel ist die Abgabe in den internationalen Tarifen zu berechnen. Die Tafeln sind verkäuflich. Für die internationalen Verkehre werden von den geschäftsführenden Verwaltungen Tarifanhänge ausgegeben werden, die Anweisungen über die Art der Berechnung der Abgabe enthalten.

Berlin, den 10. Juli 1917. (943)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 31. Mai 1917 eingeführten erhöhten Gebührensätze für das Aus- oder Einladen verpackter und unverpackter Güter werden vom 15. Juli 1917 an auch für das im Nebengebührentarif unter VIII, D 1 und 2 bezeichnete Laden berechnet.

Dresden, am 11. Juli 1917. (949)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August
treten Nachträge zu den Binnentar
enthaltend Änderungen infolge
führung der Kohlen- und Verk
steuer in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Di
stellen.

Crefeld, den 11. Juli 1917. (
Die Direktion.

**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaf
Neuauflage des Lokalgütertarife
Teil II, für die Beförderung
Leichen, Gütern und lebenden Ti
auf den österreichischen und den
Gebiete der Länder der heiligen ung
schen Krone gelegenen Linien der
priv. Südbahn-Gesellschaft.**

Mit Gültigkeit vom 1. August
tritt eine Neuauflage die
Tarifes in Kraft. — Durch die N
auflage wird die Auflage des Lok
gütertarifes, Teil II, v
1. Januar 1915 samt dem Na
trage I, aufgehoben und
setzt.

Exemplare des neuen Tarifes
durch die Zentralverkaufsstelle
Tarife in Wien, I., Biberstraße 16.
im Wege der Stationen zum Preise
K. 5,— für das Stück zu erhalten.

Wien, am 9. Juli 1917. S. B. Z
5342/C. 1917. (

2. Personen- und Gepäckverkeh

Am 1. August 1917 erscheint ein N
trag XIV zum Personen- und Gep
tarif der Königlich Sächsischen Sta
eisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1
der Änderungen der besonderen
führungsbestimmungen und der
lagen enthält. Der Nachtrag liegt
allen Stationen des Sächsischen St
bahnnetzes zur Einsicht aus und k
durch die Fahrkartenausgaben für
bezogen werden.

Dresden, den 14. Juli 1917. (
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseise

3. Verdingungen.

Verdingung von 4870 kg Terpent
auch Sangajol oder gleichwertiger
satz, 1995 kg Sikkativ, 3275 kg T
bine und 4000 kg Deckenfirnis für
Eisenbahndirektionsbezirke Cöln,
berfeld, Essen, Frankfurt (Ma
Mainz und Saarbrücken. Die Ver
gungsunterlagen können bei uns
Hausverwaltung, Kaiser-Fried
Ufer 3, hierselbst eingesehen oder
derselben gegen porto- und bestellg
freie Einsendung von 1 ℳ in
(nicht in Briefmarken) bez
werden. Die Angebote sind versie
und mit der Aufschrift: Angebot
Lieferung von Terpentinölersatz
versehen, bis zum 8. August 1917
mittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte
Eröffnung, porto- und bestellgeld
an uns einzureichen. Die vorgesch
benen Proben sind schon vor dem
öffnungstermine, und zwar bis
25. Juli 1917, abends an die Königl
Eisenbahndirektion Cöln, Kaiser-Fr
rich-Ufer 3 (Zimmer 254), einzusend
Ende der Zuschlagsfrist bis 16. Aug
1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Juli 1917. (9
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 55. | 18. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Von der landschaftlichen Schönheit der Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 54.)

ollte man alle schönen Brücken nennen, so würden ihre en allein einen stattlichen Band füllen — darum sollen nur einige als Beispiel herausgegriffen werden.

e neuen Brückenbauten in Cöln sind noch so frisch in aller chtnis, daß ein näheres Eingehen darauf sich erübrigt. der Fluß, so haben auch seine Brücken ihren festen Platz erzen des Deutschen und jeder Um- oder Neubau wird mit ter Teilnahme verfolgt. Die Erneuerung der alten er Brücken, über die täglich neben dem großen Fußer- und Wagenverkehr an 500 Züge liefen, ohne Unterung ihrer Benutzbarkeit, war ein Wunder der Technik. alte schöne Bild, das den Dom als Brückenkopf erscheiläßt, ist glücklicherweise durch die Neubauten nicht zer- worden.

i der 1899 erbauten Brücke bei Bonn ist, wie bei vielen ren eisernen Brücken, die Fahrbahn an versteiften Bogen Hängestangen befestigt; so tritt der Gegensatz des Eisens zu den mit reicherer Architektur ausgestatteten Türscharf hervor.

ch großartiger wirken die Brückenbauten der neuen Umagsbahn bei Mainz. Die beiden Flußarme und die dahen liegende Insel sind mit mächtigen, bis 116 m weiten nen Bogen überspannt, die auf 16 Pfeilern ruhen. Die an andseiten und auf der Insel errichteten Türme sind vom at Schwechten den alten Denkmälern des goldenen Mainz ich angepaßt. Einfacher in der Ausführung, aber nicht ger schön ist die Mainbrücke derselben Bahn, die überreich ist an bemerkenswerten Bauten. In jedem Einzelst das Auge von der Lösung vollkommen befriedigt.

den Seitentälern des Rheinlandes, wo der Flußverkehr ger Rücksichten verlangt, sind noch mancherlei Brücken ler ersten Versuchszeit des Eisenbaus erhalten, so die brücke bei Nassau — noch eine echte, alte „Mausefalle" lassizistischen Türmen, die sich aber so bescheiden in die dlichen Hügel hineinschmiegt, daß sie kaum stört. Auch nge, grade Moselbrücke bei Bernkastel fällt wenig auf. che hervorragenden landschaftlichen Wirkungen durch den ang zwischen Natur und Kunstbau hervorgebracht werden können, zeigt sich am Beispiel eines Bauwerks, wie der Kaiser-Wilhelm-Brücke bei Müngsten im Wuppertal mit seiner Höhe von 107 und der Spannweite von 170 m, die einmal als weitestgespannte Brücke der Welt berühmt war. Der Naturfreund steht vor diesem Bauwerk in Ehrfurcht und Bewunderung des Gewaltigen, das der Menschengeist zu schaffen fähig ist, sowohl in Überwindung der durch die Natur gebotenen Hindernisse, als auch in der Anpassung seiner Werke an die Natur. Ein großartiges Bauwerk ist die in der früheren Zeit des Eisenbahnwesens errichtete Göltzschtalbrücke, auf der die Bahn 78 m über der Talsohle geführt ist. Vier Stockwerke kleiner Bogen leiten zur eigentlichen Brücke über, die in zwei hohen Öffnungen übereinander das Tal überspannt. Ähnlich ist die Elstertalbrücke derselben Bahnlinie, die sich mit 2 Stockwerken begnügt. Beide Brücken bestehen aus Elbsandstein und Ziegeln ohne Zuhilfenahme des Eisens, dem man zur Zeit ihres Baues im Jahre 1846 noch nicht genug Festigkeit für ein so kühnes Unternehmen zutraute.

Noch größere Aufgaben als die Gebirge und Flüsse des Deutschen Reiches stellen die Hochgebirge Österreichs und die breiten Ströme Ungarns. Das Österreichische Alpenland ist von einem Netz großartiger Verkehrswege durchzogen, die neben den vielbesprochenen Tunnelbauten auch eine große Zahl von Brücken und Viadukten erforderten. Auf der Tauernbahn zeichnet sich besonders die Angertalbrücke im Gasteiner Tal durch ihre Schönheit aus, die wie alle Bauten dieser Strecke in dem am Ort gebrochenen Gestein ausgeführt ist. Schon die wenigen Jahre ihres Bestehens haben genügt, um sie als untrennbar in die Landschaft gehörig erscheinen zu lassen. An die Tauernbahn schließen sich die Karawanken- und die Wocheinerbahn an, in deren Zuge die große Brücke über den heißumstrittenen Isonzo bei Salcano ihrer eigenartigen Schönheit wegen berühmt ist. Die Verbindung zwischen dem gewaltigen Bogen und der Fahrbahn ist nicht voll ausgemauert, sondern durch fünf abgestufte Bogen hergestellt, die zu den hohen Wölbungen der Anfahrt überleiten. Nicht weniger reich an großartigen Bauwerken ist die das Alpenland durchquerende Arlbergbahn, deren das Trisannatal überspannende

Eisenbrücke mit dem ruhigen, flachen Bogen in der erhabenen Bergwelt sehr zierlich und leicht erscheint*).

Da sich vielfach breite Ströme in tief eingeschnittenen Tälern dem Bahnbau entgegenstellen, finden wir in Österreich bedeutendere Spannweiten als im Deutschen Reiche. So überspannt der berühmte Kervena-Viadukt der Mährischen Transversalbahn ein Tal von 67 m Tiefe und 300 m Breite. Eine Brücke mit der beträchtlichen Stützweite von 100,5 m besitzt die ungarische Staatsbahn zwischen Steinamanger und Stuhlweißenburg, deren einziger, auf zwei schlanken gemauerten Pfeilern ruhender Bogen nach unten gekehrt ist. Die Marie-Valerie-Brücke bei Gran übersetzt die Donau mit drei Öffnungen von 81 und 117 m in einer Breite von 480 m. Von den vielen Donaubrücken mag hier auch noch die 1895 fertiggestellte rumänische bei Cernavoda erwähnt sein, deren Formgebung freilich dem Schönheitssinn nicht in ausreichendem Maße Rechnung trägt.

Daß insbesondere die schweizerischen Alpenbahnen reich sind an großartigen Bauwerken, ergibt sich aus der Natur des Landes, das wie kein anderes dem Bahnbau gewaltige Hindernisse in den Weg stellt. Von den neuen Bahnen bietet die Albula-Bahn eine reiche Auswahl von schönen Bauten aller Art. Da ist zuerst die eiserne Brücke über den Rhein bei Thusis, dann der wundervolle Wiesener Viadukt bei Filisur, ein Betonbau von wunderbarer Formenschönheit, und die große Solisbrücke, die wie die meisten andern aus Bruchsteinen besteht, die den Tunnelbauten dieser Strecke entstammen. Sie gibt einen schönen Rahmen für das entzückende Landschaftsbild, dem sie sich einfügt wie ein Edelstein in seine Fassung. Geradezu eine Verschönerung der Gegend bedeutet die große Schleife bei Preda, wo die Bahn auf hohen Bogen fast genau im Kreise durch das Tal geführt ist, um für die erforderliche Steigung bis zum nächsten Tunnel die nötige Anfahrlänge zu gewinnen, und eine Stelle bei Bergün, von der man drei Bogenreihen der Bahn überblickt.

Eine ähnliche Schleife wie bei Preda befindet sich bei Brusio an der Berninabahn. An der Lötschbergbahn sind besonders auffallend die langen Anfahrrampen zum Lötschbergtunnel, die nur mittels Kehren und Schleifen auf mächtigen Bogenreihen herzustellen waren, die 78 m hohe Bietschbrücke und die in zwei Stockwerken übereinander liegende Führung der Bahn bei der Felsenburg.

Frankreich, das einst bahnbrechend auf dem Gebiet des Brückenbaus vorging, ist in letzter Zeit etwas zurückgetreten. Der Viadukt des Fades bei Clermont-Ferrand hat zwar eine beträchtliche Spannweite, bietet aber mit seinen glatten Fachwerkbalken keinen besonders erfreulichen Anblick. Englands berühmteste Eisenbahnbrücken über den Firth of Forth und Firth of Tay gehören zu den größten Brücken der Welt. Besonders reich an gewaltigen Eisenbahnbrücken sind die Vereinigten Staaten von Amerika. Hier finden sich Brücken von überwältigender Kühnheit und Großartigkeit sowohl in wildester Bergeinsamkeit als auch vielfach dem Straßenverkehr dienend, in menschenwimmelnden Millionenstädten, wie insbesondere Neuyork, aber die vollkommene Beschränkung auf das baulich Notwendige läßt die älteren von ihnen oftmals etwas schwächlich und unzuverlässig erscheinen. [...] nun auch für Eisenbahnen noch die Hängebrücken vielfa[...] angewandt werden, und überdies so manche allzu kühn u[...] sorglos geplante Brücke schon im Bau zusammenbrach, w[...] das Mißtrauen gegen die Brückenbaukunst der neuen W[...] nicht so ganz unberechtigt. Die neueste Brücke bei Neuyo[...] die Hellgate-Brücke, stellt sich aber in Bezug auf Schönh[...] und gediegene Ausführung den europäischen Brückenbau[...] würdig zur Seite, tragen doch auch ihre Erbauer deuts[...] Namen.

Kehren wir nun aus der Weite ins Deutsche Reich zurü[...] so finden wir hier in den letzten Friedensjahren einen Brü[...] kenbau im Werke, der jetzt nach seiner Vollendung all[...] bisher Erreichte weit hinter sich läßt, veranlaßt durch [...] Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Die Hochbrück[...] bei Levensau und Grünental waren von vornherein so an[...] legt, daß sie auch bei doppelter Breite des Wasserspieg[...] ausreichten; die schon erwähnte Drehbrücke bei Rendsbu[...] mußte jedoch durch einen Neubau ersetzt werden, da ih[...] Länge sich nur auf Kosten ihrer Beweglichkeit steigern li[...] und sie doch nicht alle Wünsche befriedigt hätte. Der ei[...] zige Ausweg blieb die Errichtung einer Hochbrücke, 42 [...] über dem Wasserspiegel, aber wie war die Höhe zu erreich[...] bei vollständig flachen Ufern und nur 1 km Entfernung [...] zum Bahnhof Rendsburg? Die Anlage einer Anfahrram[...] war ausgeschlossen auf dem engen Raume, es blieb nur d[...] Bau einer Schleife übrig wie bei den Gebirgsbahnen. Di[...] Schleife verlängert bekanntlich die Entfernung von Ren[...] burg nach der nächsten Station um 4,5 km und ruht auf [...] eisernen Stützen von 27—33 m Höhe. Die beiden 70 m hoh[...] Träger der eigentlichen, 140 m breiten Brücke sind am Kan[...] ufer 17 m tief auf Beton gegründet und erheben sich schla[...] und leicht in die Luft. An ihnen hängt die Brücke mit lei[...] ten Bogen, deren seitliche Versteifung auf das Mindestm[...] beschränkt ist, so daß das Bauwerk einen fast zierlichen, a[...] durchaus zuverlässigen Eindruck macht. Unter der Eis[...] bahnfahrbahn läuft eine Schwebefähre für Fußgänger u[...] Wagen. Die ganze Länge des Eisenbaues beträgt 2500 [...] und seine durchsichtige Klarheit leuchtet als Wahrzeich[...] meilenweit ins Land.

Mit diesen kurzen Hinweisen ist das große Gebiet der Eis[...] bahnbauten, die die Landschaft bereichern und zieren, kein[...] wegs erschöpft. Die Aufzählung muß immer lückenhaft [...] willkürlich bleiben, ganz besonders in der Kriegszeit, die d[...] Beschaffung der erwünschten Unterlagen und Bilder oftm[...] ein sehr verständliches und gerechtfertigtes Verbot der Mi[...] tärbehörden entgegenstellt. Vollständigkeit ist auch ni[...] der Zweck dieser Zeilen; diese möchten dahin wirken, d[...] bei neuen Bahnbauten, die zur Kenntnis weiterer Kreise [...] bracht werden sollen, nicht immer nur von den Tunneln [...] Rede ist, sondern mehr von den zutage liegenden Baut[...] die wahrlich den Anspruch machen dürfen, für Kunstwe[...] zu gelten. Der Tunnelbau mit seinen geheimnisvollen Schw[...] rigkeiten und Gefahren soll gewiß nicht unterschätzt werd[...] aber er ist eine rein technische Aufgabe und bedeutet in la[...] schaftlicher Beziehung nicht viel, da man nur das schwar[...] Loch der Einfahrt sieht. Die Brücken und Viadukte a[...] liegen im hellen Tageslicht, und wir sollten dankbar [...] Meister gedenken, die sie planten und ausführten, und de[...] der Platz gebührt neben den Erbauern der schönen Hallen [...] ragenden Bauten der Bahnhöfe.

*) Anm. Der Trisanna-Viadukt ist leider im Umbau, das neue Bauwerk wird hoffentlich dem alten an Schönheit nicht nachstehen.

Ein Stück pfälzisch-verkehrswirtschaftlicher Geschichte.

Von **Amandus Korn**, Kgl. Bahnverwalter, Ludwigshafen a. Rh.

Am 11. Juni d. J. waren es 70 Jahre, seit die Rheinpfalz ihre Eisenbahn bekam, und zwar war es die Teilstrecke der „Pfälzischen Ludwigsbahn“, die Linie Ludwigshafen-Neustadt-Schifferstadt-Speyer. Die ganze Bahn von der preußischen Grenze bei Bexbach bis Ludwigshafen (116 km) — einschließlich Schifferstadt-Speyer — wurde am 26. August 1849 eröffnet. Bei der Betriebseröffnung der ersten pfä[...] schen Linie befand sich das Direktorium der „Pfälzisc[...] Ludwigsbahn“ noch in Speyer. Der erste Direktor di[...] Bahn, aus der sich nach und nach die ehemalige „Pfälzis[...] Eisenbahn“ (A.-G.), das heutige pfälzische Netz der bay[...] schen Staatseisenbahn entwickelte, war Herr P. Denis [...]

ren in Dürkheim). Er war der erste technische Direktor und überhaupt der Erbauer des ersten Schienenweges in Deutschland, der am 7. Dezember 1835 eröffneten Nürnberg-Fürther Bahn, und führte den amtlichen Titel „Bahningenieur“. Denis war Kgl. Kreisbaurat. Die erste Verwaltungsratssitzung wurde am 25. September 1844 in Dürkheim abgehalten, in der die Wahl des definitiven Direktoriums „für die Bauzeit“ erfolgte. Das Direktorium bestand aus fünf Personen. Nachdem die Bahn dem Betrieb übergeben war, wählte der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 10. Oktober 1849 P. Denis als Betriebsdirektor und den Regierungs-Accessist Albert Jaeger als stellvertretenden Direktor. In derselben Sitzung wurde auch „eingetretener Verhältnisse“ wegen die Verlegung des Direktionssitzes von Speyer nach Ludwigshafen a. Rh. beschlossen. — Die eigentliche Idee für eine Bahnverbindung zwischen der Rheinschanze (dem heutigen Ludwigshafen a. Rh.) und Bexbach entstammte einer Gesellschaft von Kaufleuten; sie regten diese Bahnverbindung bei der Kgl. bayer. Regierung an, ohne daß der Sache jedoch weitere Folge gegeben wurde; es war dies bereits im Jahre 1837, in einer Zeit, als man in Deutschland anfing, dem neuen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Erst als König Ludwig I. die Bildung einer Aktiengesellschaft anregte, bekam die Angelegenheit die richtige Grundlage. Es war dies in einem Allerhöchsten Reskript vom 23. Dezember 1837. Das allgemeine Projekt: Rheinschanze-Bexbach erforderte zu seiner Ausführung [illegible]00 000 Gulden. Erst auf eine erneute Bitte der Generalversammlung an den König erfolgte im Dezember 1842 die Übernahme einer 4prozentigen Zinsgarantie. Die Bedeutung der Linie Ludwigshafen-Bexbach war in den wenigen Prospektworten zusammengefaßt: „Die Rheinschanze-Bexbacher Eisenbahn hat zunächst den Transport der Steinkohlen aus den überreichen bayerischen und preußischen Plätzen in der Nähe der Saar, sowie jene Produkte der zahlreichen dortigen Eisen-, Stahl- und Blech-Werke, Alaun- und Glashütten nach dem Rhein und nach erfolgtem Anschlusse an die französischen Bahnen, die direkte Communikation von Mitteldeutschland mit Frankreich zum Zwecke“. — Die Länge der Bahn von der pfälzischen Landesgrenze bei Bexbach bis Ludwigshafen beträgt 106,55 km. An diese erste Bahnlinie reihten sich dann in rascher Reihenfolge die Anschlüsse nach Rheinhessen (Worms-Mainz) und nach dem Elsaß und der Schweiz [illegible]. Am 19. Juli 1852 wurde die „Maximiliansbahn“ Neustadt-Landau-Weißenburg i. Els. gegründet, mit einem Baukapital von 4 400 000 Gulden; sie wurde am 26. November 1855 eröffnet.

Am 18. Juli 1856 wurde Baudirektor Paul von Denis an die Spitze der A.-G. der „bayerischen Ostbahn“ berufen. An dessen Stelle trat nun der stellvertretende Direktor Albert Jaeger. Im Frühjahr 1860 erfolgte dann die Konzessionierung der „Alsenzbahn“, die mit ihrem Anschlusse nach Bad Münster a. St. unter dem Kollektivnamen „Nordbahn“ genannt wurde. Am 17. April 1866 erhielt sie den offiziellen Namen A.-G. der Pfälzischen Nordbahnen“. — Unter schwerem Ringen mit finanziellen Verhältnissen hatte eine Aktiengesellschaft in Mainz — die hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft — es unternommen, in den Jahren 1846/47 eine Bahn von Mainz nach Worms bzw. bis zur bayerisch-rheinpfälzischen Grenze zu bauen; aber erst 1851 konnte das Projekt durch eine Staatssubvention zur Ausführung kommen. Daran anschließend konnte die Linie Ludwigshafen-Grenze-Worms mit einer Bausumme von 1 400 000 Gulden in Angriff genommen und am 15. November 1853 mit 19 km betriebsfertig gestellt werden; nun stand auch der Weg von Paris nach Mainz durch die Pfalz offen. Um den direkten Wagenverkehr für Güter und Kohlen nach dem rechtsrheinischen Bahnnetz zu ermöglichen, einigten sich die pfälzische (Privat) Eisenbahn-Verwaltung und die badische Regierung zur Errichtung einer Trajektanstalt mit Dampfschiff zwischen Ludwigshafen und Mannheim, die von Januar 1863 bis [illegible]67 ausgezeichnete Dienste leistete. Diese Einrichtung einer Trajekt-Anstalt konnte natürlich bei der vorauszusehenden starken Verkehrsentwicklung nur provisorisch sein und der Plan einer „festen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim“ wurde zur Ausführung vorbereitet. Die Leitung des Unterbaues wurde von badischer Seite dem Oberbaurat [illegible]ller und der Oberbau von bayerischer Seite dem Oberingenieur Basler (Ludwigshafen) übertragen. Mit der Gründung der Brücke wurde im Februar 1865 begonnen; die Betriebseröffnung der Brücke erfolgte am 25. Februar 1867. Die Eisenbahnschiffbrücke Maxau (badisch) - Maximiliansau (pfälzisch-bayerisch), für deren bauliche Konstruktion keinerlei Muster und Erfahrung vorlagen, wurde nach den genial begründeten Plänen des pfälzischen Bahn-Oberingenieurs Basler erbaut und am 8. Mai 1865 eröffnet. Es war damals die erste Eisenbahnschiffbrücke Deutschlands, deren Modell auf der Weltausstellung in Paris 1867 großes Aufsehen in der technischen Welt erregte. Die feste Rheinbrücke bei Germersheim wurde am 15. Mai 1877 eröffnet. Die Eisenbahnschiffbrücke Speyer-Rheinbahn wurde am 10. Dezember 1873 eröffnet.

Unter der überaus mustergültigen und tatkräftigen Direktion Jaegers (gestorben im Februar 1884) entwickelte sich das pfälzische Eisenbahnnetz in großzügiger Weise und in volkswirtschaftlich richtiger Berechnung. Viele Haupt- und Seitenlinien des pfälzischen Netzes verdanken ihre Entstehung dieser tüchtigen Verwaltung. Von hochwichtiger Entscheidung in finanzpolitischer Hinsicht war die am 1. Januar 1870 ins Leben getretene Vereinigung sämtlicher pfälzischen Eisenbahngesellschaften: 1. Ludwigs-, 2. Maximilians- und 3. Nordbahn. Diese Vereinigung hatte den Zweck, den Betrieb und Ertrag in eine Gemeinschaft zu bringen, unter Fortbestand der früheren rechtlichen Verhältnisse dieser drei großen Eisenbahn-Gesellschaften. Die Staatsregierung war berechtigt gewesen, im Jahre 1905 das Gesamtbesitztum der drei Bahngesellschaften gegen Ersatz der Baukosten zu erwerben. Von diesem Erwerbungsrecht machte der bayerische Staat an dem festgesetzten Zeitpunkt keinen Gebrauch, sondern erst am 1. Januar 1909 nach Erledigung der gesetzlichen Förmlichkeiten. Der letzte Direktor der Aktien-Gesellschaft „Pfälzische Eisenbahnen“ war der Kgl. Geheimrat v. Lavale, bayerischer Reichsrat, der erste Präsident der Kgl. bayerischen Eisenbahndirektion der stellvertretende Direktor der ehemaligen Pfälzischen Eisenbahnen v. Gayer, gestorben 1917. Es würde den Rahmen dieses Aufsatzes weit übersteigen, wollte man das ganze statistische Material in der Entwicklungsgeschichte dieser Bahnen hier aufrollen, doch einigen Zahlen sei hier Raum gestattet. Vor 70 Jahren wurde die Bahn mit einer Strecke von 36 Kilometern Ludwigshafen am Rhein-Neustadt a. Hdt.-Schifferstadt-Speyer eröffnet. 1837 wurde für die Linie Rheinschanze-Bexbach ein Geldbedarf von 4 500 000 Gulden verlangt, es war dies ein „generelles Projekt“. — 1844 wurde ein Baukapital von 8 501 161 gefordert, nachdem Denis seinen Revisionsbericht eingereicht hatte, der die früheren Pläne in ihrer gesamten technischen Ausführung wesentlich umgestaltete. Bei dem Übergange an den Staat — 1. Januar 1909 — war die Gesamt- und Betriebslänge der Pfälzischen Eisenbahnen 872 Kilometer. Das Gesamt-Anlage-(Aktien- und Prioritäts)-Kapital der drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften stellte sich bei der Verstaatlichung auf 214 486 914 ℳ. Nach Übernahme der Prioritätsanleihensreste von 161 951 100 ℳ blieb ein noch zu deckender Kaufpreisrest von 92 467 417 ℳ, der vom Staate in 3½prozentigen Bayerischen Eisenbahnschuldverschreibungen bereitgestellt wurde. Zwischen diesen Endzahlen liegt die ganze Entwicklungsgeschichte des Eisenbahn-Privat-Betriebes der ehemals Pfälzischen Bahnen.

Die Hoffnung, daß die unversiegliche Lebenskraft der Pfalz, ihre günstige geographische Lage an den Hauptverkehrszentren Deutschlands und ihre geschickte Einfügung durch ihr Eisenbahnnetz in die großen Weltstraßen des Verkehrs von Osten nach Westen und von Norden nach Süden der ganzen Pfalz einen großen Aufschwung in wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen bringen werden, diese Hoffnung hat sich erfüllt und zwar in glänzendster Weise. Dank der fleißigen, betriebsamen einsichtsvollen Bevölkerung der Pfalz, ihres tüchtigen, wägenden und wagenden Handels, ihrer weitschauenden, energischen Industrie, die sich einen Weltruf sicherte, ihres gediegenen Handwerkerstandes und ihrer tüchtigen Landwirtschaft und nicht zuletzt der Eisenbahnverwaltung selbst. Zu diesem gesunden wirtschaftlichen Grunde der Pfalz haben die Pfälzischen Eisenbahnen viele und kräftige Bausteine geliefert. Das sei ihnen zu ihrem 70. Ehrentage dankend und lobend gesagt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Leitung des Baues und Betriebes von Neubaustrecken.** [illegible]n Allerhöchster Erlaß vom 1. Juni d. J. ordnet auf entsprechenden Bericht des preußischen Eisenbahnministers zur Ausführung des Eisenbahnanleihegesetzes vom 22. April d. J. an, daß die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebs der im § 1 Nr. III 2 des Gesetzes aufgeführten Güterumgehungsbahn von Stolberg Hbf. über Kornelimünster und Astenet nach Herbesthal der Eisenbahndirektion in Cöln übertragen wird. Zugleich ist bestimmt worden, daß das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung des Grundeigentums, das zur Bauausführung nach den vom Eisenbahn-

minister festzustellenden Plänen notwendig ist, nach den gesetzlichen Bestimmungen für diese Umgehungsbahn und weiterhin für die im § 1 Nr. II 2 des Gesetzes vorgesehene Bauausführung Anwendung finden soll, und zwar bei letzterer insoweit, als das Enteignungsrecht nicht schon nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen oder früherem landesherrlichen Erlasse Platz greift.

— **Rechtzeitiger Bezug der Wintervorräte.** Die Schwierigkeiten, die im vorigen Herbst und Winter bei der Gestellung von Eisenbahnwagen eingetreten sind, geben vielfach Anlaß zu der Annahme, daß auch jetzt noch die Erschwernisse im Wirtschaftsleben, insbesondere die nicht allen Ansprüchen gerecht werdende Kohlenversorgung auf unzureichende Gestellung von Eisenbahnwagen zurückzuführen sind. Diese Annahme entspricht in keiner Weise den Tatsachen. Seit mehr als einem Vierteljahre sind in den großen Kohlenrevieren die für die Verladung von Kohle, Koks und Briketts angeforderten offenen Wagen regelmäßig vollzählig gestellt. Schon seit längerer Zeit sind in diesen Revieren die Bestände an offenen für die Kohlenbeförderung in Frage kommenden Wagen so groß, daß — soweit das zur Verfügung stehende rollende Eisenbahnmaterial in Frage kommt — ein nicht unerheblicher Mehrversand an Kohle ohne weiteres möglich wäre. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den bedeckten Wagen, die vornehmlich für die Beförderung der Lebensmittel und Düngemittel in Frage kommen. Mit Rücksicht auf die in den Herbstmonaten beim Einsetzen der starken Erntetransporte zu erwartende stärkere Inanspruchnahme des Wagenparks ist es unter diesen Umständen dringend erwünscht, daß — dem vielfachen Ersuchen der Eisenbahnen entsprechend — alle Sendungen, deren Auflieferung und Abbeförderung schon jetzt sich erreichen läßt, sobald als möglich auf den Weg gebracht werden. Hierdurch dienen die Versender nicht allein ihren Interessen, indem sie sich die Vorteile einer pünktlichen und ausreichenden Wagengestellung nach Möglichkeit sichern, sondern auch den Interessen der Allgemeinheit, indem sie die Eisenbahn für den Herbstverkehr entlasten und ihr die Bewältigung der für das wirtschaftliche Durchhalten besonders wichtigen Erntetransporte erleichtern.

— **Kohlentransportausschuß in Essen.** Zur Ermöglichung eines regelrechten Bahn- und Wasserverkehrs im Interesse höchster Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens ist nach einer den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin zugegangenen amtlichen Mitteilung ein Kohlentransportausschuß in Essen, Bismarckplatz 1 (Telegrammadresse: Kotra Essen) eingerichtet worden, der aus Vertretern der Generalbetriebsleitung West, des Feldeisenbahnchefs und der Schiffahrtsabteilung beim Chef der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabes, sowie dem Unterkommissar für die Kohlenverteilung in Essen besteht. Diesem Ausschuß steht ein Beirat, gebildet aus Vertretern der rheinisch-westfälischen Interessenverbände für Kohlen- und Reedereibetrieb sowie der zuständigen Eisenbahndirektionen zur Seite. Die Aufgaben des Ausschusses sind: a) Sicherstellung der Kohlen- und Kokszufuhr nach den vom Reichskommissar ausgehenden Weisungen hinsichtlich der Dringlichkeit der Belieferungen, b) Anpassung der Kohlen- und Koksverteilung an die Transportverhältnisse und die jeweilige Transportlage.

— **Oldenburgischer Eisenbahnrat.** In der am 7. Juli stattgefundenen Sitzung des oldenburgischen Eisenbahnrats wurden überaus bedeutungsvolle Beschlüsse gefaßt, die sich einmal an ähnliche Maßnahmen anderer Eisenbahnverwaltungen anlehnen und zum andern in wirtschaftlichen Veränderungen begründet sind, wie sie sich für den Binnenverkehr im Laufe der Zeit, insbesondere auch infolge der Kriegseinwirkungen ergeben haben. 1. Erhöhung der regelmäßigen Einheitssätze für den Personentarif. Entsprechend den Verhandlungen im preußischen Landeseisenbahnrat sollen künftig für das Kilometer folgende Sätze zur Anwendung kommen: 1. Klasse 9 ₰, 2. Klasse 5,7 ₰, 3. Klasse 3,7 ₰ und 4. Klasse 2,4 ₰. Für den Arbeiter- und Schulverkehr tritt eine Erhöhung nicht ein, wie er auch steuerfrei bleibt. Der Vorlage wurde zugestimmt. 2. Aufrundung der Fracht- und der Tarifsätze. Fortan sollen die Fracht- und die Nebengebühren, soweit es sich nicht um die Preisfestsetzung für Vordrucke usw. handelt, auf volle 10 ₰ aufwärts abgerundet und ferner bei Berechnung der Tarifsätze für 100 kg Bruchteile von 1 ₰ ebenso behandelt werden. Die Vorlage wurde angenommen. 3. Änderung der Streckensätze in den Stückgutklassen. Mit Rücksicht darauf, daß die jetzigen Sätze als angemessenes Entgelt für die Leistungen der Eisenbahn nicht mehr angesehen werden können, wurde folgende Staffel vorgeschlagen und angenommen: 1 bis 300 km = 11 ₰, 301 bis 400 km = 10 ₰ (Anstoß), 401 bis 500 km = 9 (Anstoß), über 500 km = 6 ₰ (Anstoß). Die vorstehe Erhöhung der Sätze für die allgemeine Stückgutklasse bed eine gleiche Maßnahme für den Spezialtarif für stimmte Stückgüter, schon deswegen, um eine zu hohe S nung zwischen Stückgut I und II zu vermeiden. Man stim einer Staffel zu, die diesem Umstande Rechnung trägt sich folgendermaßen aufbaut: 1 bis 300 km = 9 ₰, 301 400 km = 8 ₰, 401 bis 500 km = 7 ₰, über 500 km = Absichtlich ist die Staffelung für die weiteren Entfernu günstiger gewählt als für die näheren, da dadurch Hebung des Sammelladungsverkehrs der Spediteure zugun einer Entlastung der Eisenbahn begünstigt werden 4. Neuordnung der Ausnahmetarife für Binnenverkehr der oldenburgischen Staa bahnen. Die mannigfachen Veränderungen der wirtsc lichen Verhältnisse vor dem Kriege und während desse ergeben die Notwendigkeit, zu prüfen, inwieweit die im nenverkehr der oldenburgischen Staatsbahnen geltenden nahmetarife ihre Berechtigung verloren haben und dem aufzuheben bzw. umzugestalten sind. Z. T. handelt es dabei um veraltete Ausnahmetarife. Zum andern lassen außerordentlichen Mehraufwendungen an Personen- und S kosten es notwendig erscheinen, Begünstigungen gegen den allgemein gültigen Tarifen, soweit sie sachlich mehr berechtigt sind, aufzuheben. Diesen Gesichtspun gemäß hatte die Eisenbahndirektion vorgeschlagen, eine R von Ausnahmetarifen, so für Schlengenpfähle, für Kleib und Schlick, für Dünger usw., für Sand, für Steine vers dener Art, ferner mehrere Seehafen-Ausnahmetarife, so Torfstreu, für Korkholz, für Getreide, für Ei erz usw., aufzuheben, umzugestalten oder sammenzulegen, bzw. vorläufig oder endgültig fortbest zu lassen. Im allgemeinen stimmte der Eisenbahnrat Vorschlägen zu, wie sie der ständige Ausschuß des Ei bahnrats beschlossen hatte.

— **Frachterhöhung für gebrauchte Packmittel.** Wäh der letzten größeren Verkehrsstockungen hat sich gez daß der Eisenbahnstückgutverkehr durch den Versand Packmittel (Kisten, Körbe, Harasse usw.) in sehr erhebli Umfange belastet wird, so daß eisenbahnseitig darauf dacht genommen werden mußte, diesen Verkehr auf das umgänglich notwendige Maß zu beschränken, zumal da gebrauchten Packmittel auf den Empfangsstationen nicht abgenommen wurden und oft wochenlang in den G böden und Rampen auf den Bahnhöfen lagern mußten. der Handelskammer zu Berlin mitgeteilt ist, wird 20. Juli d. J. ab die bisherige Frachtvergünstigung, wo bei gebrauchten Packmitteln nur das halbe wirkliche Ge der Frachtberechnung zugrunde gelegt wurde, bis auf teres aufgehoben. Von dem genannten Termin ab we die gebrauchten Packmittel zum vollen Gewicht und zw nach Beschaffenheit nach der Allgemeinen Stückgutkl oder dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter abgefer Die Vergünstigung für die Beförderung gebrauchter, le Bierfässer und gebrauchter leerer Gebäckkasten in Pr güterwagen bleibt bestehen.

— **Seidenbau in Deutschland und die Eisenbahnverwalt** Zur Schaffung einer neuen Hilfe für Kriegsbeschädigte den gegenwärtig von der preußisch-hessischen Staatsb verwaltung Versuche angestellt mit dem Anbau von M beerbäumen zur Seidenzucht. Im Frühjahr 1916 wurden Veranlassung der Behörde bereits 12 000 Maulbeerbäum auf Eisenbahngelände angepflanzt, weitere Anpflanzu waren in diesem Frühjahr in Aussicht genommen. Viele lionen Mark sind bisher an das Ausland jährlich für seide von Deutschland bezahlt worden; man hofft, daß d den Seidenbau im Inlande diese Summen sich erheblich ringern werden.

— **Weitere Verbandsbildung in der Eisenbahnwagen industrie.** Diejenigen Wagenbaufabriken, die nicht in der deutschen Wagenbauvereinigung zusammengeschlossen haben sich nunmehr auch vereinigt und den Wagenbau gebildet, der seinen Sitz in Berlin hat. Beide Vereinigu sowohl die Norddeutsche Wagenbauvereinigung wie der Wagenbaubund sind zusammengeschlossen in dem g Verband deutscher Waggonfabriken und bilden Gruppe I Gruppe II des letzteren. Damit ist die gesamte Wage industrie vereinigt.

— **Personalnachrichten.** Der vortragende Rat im Ministerium der öffentl. Arbeiten Geheimer Regierun Paul Grunow ist zum Geheimen Oberregierungsrat er worden.

Österreich.

Die Leistungen der Eisenbahner während der zehnten Isonzoschlacht. Der Chef des Generalstabes General der Infanterie Freiherr v. Arz hat folgende Zuschrift an die beteiligten Bahnverwaltungen gerichtet: „Während der zehnten Isonzoschlacht wurden von den Bahnverwaltungen im Bereiche der Isonzoarmee unter der Führung der Feldtransportleitung Laibach ganz besondere, das gewöhnliche Maß übersteigende Leistungen vollbracht. Das Personal der Südbahn sowie der Staatsbahndirektion Triest hat unter schwierigen Verhältnissen in aufopferungsvoller Weise, selbst unter Gefährdung des Lebens, seine Dienstpflicht eifrigst erfüllt und zum Gelingen der großen Abwehrschlacht wesentlich beigetragen. Im Allerhöchsten Auftrage spreche ich daher dem gesamten Personal der beteiligten Südbahn- und Staatsbahnstrecken den besonderen Dank und die vollste Anerkennung aus."

— **Die Staatsbahnverwaltung und die Südbahn.** Die „N. Fr. Pr." schreibt: Der Verwaltungsrat der Südbahn hat beschlossen, an die Regierung mit dem Ersuchen heranzutreten, Verhandlungen einzuleiten, um das Mißverhältnis in der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft auszugleichen. Das Ersuchen, das die Südbahn an die Staatsverwaltung gestellt hat, erklärt sich, abgesehen von der finanziellen Lage der Gesellschaft, wohl auch dadurch, daß sich bei den Staatsbahnen die gleichen Erscheinungen, nämlich eine unverhältnismäßig hohe Steigerung der Ausgaben, im verschärften Maße fühlbar machen müssen, was die Leitung der Südbahn zu der Annahme veranlaßt, daß die Staatsbahnen genötigt sein werden, angesichts der ungewöhnlichen Zunahme der Betriebserfordernisse auch die Einnahmen zu steigern. Für diesen Fall melden die Vertreter der Südbahn rechtzeitig ihre Ansprüche an. Über die Lage der Südbahn ist wiederholt, und so auch in den letzten Verwaltungsratssitzungen Bericht erstattet worden. Die Gesellschaft hat überwiegend Militärtransporte, und die Tarife hier sind zwar hinaufgesetzt worden, bleiben aber bekanntlich unter den normalen Frachtsätzen erheblich zurück. Die Einnahmen des ersten Vierteljahrs sind im Vergleiche zu derselben Zeit des Vorjahres wesentlich geringer, was teilweise auch darauf zurückzuführen ist, daß in das Frühjahr 1915 große Kämpfe im Süden gefallen sind, welche der Gesellschaft einen außerordentlichen Zufluß an Transporten brachten. Das ist heuer nicht in gleichem Maße der Fall gewesen, die Einnahmen sind zurückgegangen, die Ausgaben aber sind gestiegen. Die letztere Tatsache erklärt sich vorwiegend durch Mehraufwendungen für das Personal. Die Löhne sind erhöht, es müssen Vorsorgen für die ins Feld Gerückten und für ihre Angehörigen getroffen, für die im Militärdienst befindlichen Personen Ersatzkräfte verwendet und den Arbeitern vielfach Lebensmittel zu billigeren Preisen zur Verfügung gestellt werden. Dazu kommt die außerordentliche Verteuerung der Materialpreise. Im ersten Vierteljahr hat sich daher heuer ein E r t r a g s a u s f a l l von ungefähr 4 Millionen Kronen ergeben und im zweiten Vierteljahr ist keine Besserung eingetreten, so daß die Südbahn sich an die Regierung gewendet hat.

Die S t a a t s b a h n v e r w a l t u n g erwägt jetzt gleichfalls Schritte, um annähernd ein Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Diese Maßregeln werden bei den Staatsbahnen auf t a r i f a r i s c h e m Gebiete liegen, und die Südbahn, die bei Fürsorgeaktionen für das Personal der Staatsbahnen folgen muß, hat anderseits nach den Sanierungsübereinkommen das Recht, auch Tariferhöhungen der Staatsbahnen zu übernehmen. Die Staatsbahnverwaltung beschäftigt sich mit der Absicht, in der nächsten Zeit verschiedene A u s n a h m e t a r i f e aufzuheben. In erster Reihe dürfte hierbei die Beseitigung der Ausnahmetarife für Holz- und B r a u n k o h l e in Erwägung gezogen werden, welche die Staatsbahnen in solchen Mengen verfrachten, daß die erwähnte Maßregel wohl auch finanziell ins Gewicht fallen dürfte. Als im vorigen Jahre die neuen Verkehrssteuern eingeführt worden sind, ist in dem Motivenberichte der betreffenden kaiserlichen Verordnung mitgeteilt worden, daß für die vom Eisenbahnministerium durchgeführten Änderungen auf dem Gebiete der Verkehrssteuern und des Personentarifs der Staatsbahnen ein finanzieller Effekt von 4 Millionen jährlich veranschlagt werde. Diese Wirkung kann jedoch erst unter normalen Verhältnissen voll zur Geltung gelangen. Die weiteren Maßregeln, welche die Staatsbahnen in dieser Richtung in absehbarer Zeit neu einführen dürften, würden von selbst auch bei der Südbahn zur Verwirklichung gelangen. Bei dieser Gesellschaft könnte die Aufhebung der Ausnahmetarife für Braunkohle und Holz allein Mehreinnahmen von einigen Millionen bringen. Sollte auf den Staatsbahnen überdies eine E r h ö h u n g d e r A b f e r t i g u n g s g e b ü h r e n eintreten, so würde das gleiche bei der Südbahn der Fall sein. Welche Wirkung die Steigerung der P e r s o n a l a u s g a b e n auf die Verkehrsunternehmungen hat, geht unter anderem daraus hervor, daß beispielsweise bei einer Schiffahrtsgesellschaft die Aufwendungen dieser Art in den letzten drei Jahren von 9 auf 17 Millionen in die Höhe gegangen sind. Nach Ansichten, die im Kreise der Staatsbahnverwaltung bestehen, ist es aber ungewiß, ob die angeführten Maßregeln genügen würden, das Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben auch nur annähernd auszugleichen. Auch in Deutschland, wo kürzlich ebenfalls im Personen- und Güterverkehr eine Verkehrssteuer eingeführt wurde, beschäftigt sich die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen mit dem Plane, Tariferhöhungen, die ursprünglich erst nach dem Kriege in Aussicht genommen waren, schon in der nächsten Zeit einzuführen. In einem früheren Stadium sind bereits alle Privatbahnen an die Regierung mit dem Ersuchen um Entschädigungen auf Grund der durch den Krieg gebotenen Leistungen herangetreten. Diese Frage wird wohl erst nach Beendigung des Krieges entschieden werden.

Die Südbahn verlautbart folgende Mitteilung: „Der Verwaltungsrat hat in seinen Sitzungen vom 21. und 27. Juni auf Grund des Berichtes der Generaldirektion, welcher gegenüber dem Vorjahre eine namhafte Steigerung der Betriebsausgaben bei gleichzeitigem Rückgang der Einnahmen feststellt, die finanzielle Lage der Gesellschaft eingehend erörtert und beschlossen, an die Regierung mit dem Ersuchen um Einleitung von Verhandlungen behufs Ausgleichung des Mißverhältnisses in der Entwicklung der Einnahmen und der Ausgaben heranzutreten. Der Julikupon der dreiprozentigen und der fünfprozentigen Obligationen gelangt termingemäß, und zwar zu den bisher üblichen Sätzen zur Einlösung."

— **Die Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Halbjahr.** Die Einnahmen der Bahn betrugen im Monat Juni 1 365 157 K. (um 75 675 K. weniger als im Juni des Vorjahres). Von diesen Einnahmen entfallen 1 038 157 K. (— 98 595 K.) auf die Linien des alten Netzes, und 327 286 K. (+ 22 920 K.) auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg. Die endgültige Abrechnung ergab im März für das alte Netz ein Mehr von 9763 K., für die Lokalbahn ein solches von 43 421 K. Die Gesamteinnahmen im ersten Halbjahr Januar—Juni betrugen 7 714 656 K. (— 974 948 K.), wovon auf das alte Netz 5 901 442 K. (— 953 460 K.), auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 1 813 214 K. (— 21 486 K.) entfallen.

— **Die Brünner Handelskammer über die Wasserstraßen.** In der Sitzung vom 18. Juni befaßte sich die Brünner Kammer mit einem vom Sekretär Dr. L i e b l i c h vorgelegten Bericht in Wasserstraßenangelegenheiten. Der Bericht betont die Notwendigkeit, das europäische Wasserstraßennetz zu ergänzen. Wenn auch die Brünner Kammer vor allem die Herstellung des Stichkanals nach Brünn und dessen gleichzeitige Inbetriebsetzung mit dem Hauptkanal dringend verlangen müsse, so werde sie doch auch die Bestrebungen nach tunlichst rascher Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau mit allen Kräften fördern.

— **Die Eisenbahnwagenleihgesellschaft.** Die in der letzten Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagenleihgesellschaft beschlossene Änderung der Satzungen hat die Genehmigung der Staatsverwaltung erhalten. Die Gesellschaft hat eine Änderung der Satzungen vorgenommen, um die Möglichkeit zu besitzen, Maschinen-Einrichtungen, die sie während der Kriegszeit angeschafft hat, auch im Frieden verwerten zu können. In erster Linie wird hierbei an die Erzeugung von Schrauben und Nieten gedacht.

— **Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur".** Zu der Kaiserlichen Verordnung über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur" in Österreich sind, wie wir dem „Zentralbl. der Bauverw." entnehmen, eine Reihe von Ausführungsbestimmungen erlassen und in der Österreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst veröffentlicht. Danach soll im amtlichen Verkehr das abgekürzte Kennwort „Ing." dem Namen der zur Führung des Titels Ingenieur berechtigten Person vorgesetzt werden. Weiter werden an technische Beamte, denen die Standesbezeichnung Ingenieur nach der Kaiserlichen Verordnung jetzt nicht mehr zusteht, neue Amtstitel verliehen, und es wird darauf hingewiesen, daß bei Neugründung von Vereinen in dem Vereinsnamen das Wort Ingenieur nur dann zulässig ist, wenn den Mitgliedern die Standesbezeichnung Ingenieur zusteht.

— **Generalversammlung des österreichischen Lloyd.** Am 30. Juni fand die ordentliche Generalversammlung des Lloyd statt. Dem Geschäftsbericht ist folgendes zu entnehmen: Das

finanzielle Ergebnis des Jahres 1916 hat sich im Vergleich zum Vorjahr dank der stärkeren Inanspruchnahme der Lloyd-Flotte für Zwecke der Kriegsmarine und der Heeresverwaltung sowie des Roten Kreuzes und zufolge der gebotenen und geübten äußersten Sparsamkeit in der Verwaltung günstiger gestaltet. Die Bezüge der Angestellten wurden nicht nur ungekürzt aufrechterhalten, sondern es fanden auch die in der Dienstvorschrift vorgesehenen Vorrückungen der Beamten, Kapitäne und Maschinisten in höhere Gehaltsstufen unverändert statt. Von den gesellschaftlichen Angestellten standen im Jahre 1916 im Militärdienst: 246 Beamte, 89 Kapitäne, 93 Maschinisten, 27 Kommissäre, 16 Ärzte, 1066 Unterpersonal und Arbeiter, somit zusammen 1537 Personen. Der Besitzstand der Flotte hat sich durch Verlust zweier kleinerer, im dalmatinisch-albanischen Dienst tätig gewesener Dampfer verringert. Der Ozeandampfer „Marienbad“ ist im Hafen von Eleusis (Griechenland) von den Franzosen beschlagnahmt worden. Die Umwandlung des früheren Vergnügungsfahrtendampfers „Thalia“ in einen Warendampfer ist vollendet worden. Von den Unternehmungen, an denen der Lloyd beteiligt ist, hat die Schiffswerft San Rocco in Triest ein befriedigendes Ergebnis für das Betriebsjahr 1916 aufzuweisen, da sie, soweit es die einschränkenden Verhältnisse gestattet haben, erfolgreiche Arbeit geleistet hat.

Das Jahr 1916 schließt mit einem Betriebsüberschuß von 4 126 212 K.; nach Abzug der Abschreibungen und sonstigen Verbindlichkeiten ergibt sich im ganzen ein Verlust von 3 023 386 K., zu dessen Deckung der Reservefonds und der Kapitalreservefonds von 215 262 K. entnommen wird, während der erübrigende Betrag von 2 808 123 K. zusammen mit dem Verlust vom Jahre 1915 von 1 757 605 K., somit der Betrag von 4 565 729 K. auf neue Rechnung vorzutragen ist.

Die Forderung des Lloyd an die Staatsverwaltung auf die restliche Beihilfe für das Jahr 1914 ist noch nicht ausgetragen. Auf die fünfte Kriegsanleihe hat der Lloyd den weiteren Betrag von 1 Million Kronen gezeichnet; die Gesamtbeteiligung der Gesellschaft an den österreichischen Kriegsanleihen beziffert sich mit 5 Millionen Kronen. Der Assekuranzfonds, der eine Höhe von 12 051 264 K. im vorigen Jahre aufwies, erfährt durch Auffüllung mit 640 088 K. die Höhe von 12 691 353 K. Der Geschäftsbericht und die Anträge der Verwaltung wurden einstimmig genehmigt.

Ungarn.

— **Die Programmrede des Ministerpräsidenten Graf Eszterházy, mit Rücksicht auf das Verkehrswesen und die soziale Fürsorge der Eisenbahner.** In der am 22. Juni im ungarischen Abgeordnetenhause gehaltenen Programmrede stellte der neu ernannte Ministerpräsident Graf Eszterházy in Aussicht, die so wichtige Kohlenfrage einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Ferner wird die Regierung auf Beschaffung von Verkehrs- und Transportmitteln bedacht sein und auch eine entsprechende Sorgfalt dem Ausbau der Wasserwege widmen.

Der Ministerpräsident ging dann auf den wirtschaftlichen Ausgleich mit Österreich über, wobei er erwähnte, daß die Regierung beim Amtsantritt den von der früheren Regierung mit der österreichischen Regierung am 24. Februar d. J. geschlossenen wirtschaftlichen Ausgleich fertig vorgefunden habe. Die neue Regierung übernimmt dafür diese Vereinbarung, auf deren Grundlage die im Vorjahre mit dem Deutschen Reiche begonnenen Verhandlungen fortgesetzt werden. Die endgültige Erledigung der Ausgleichfragen wird dem nächsten Reichstage vorbehalten.

Im Rahmen der sozialen Reformen wird die Regierung ein besonderes Augenmerk der Verbesserung der Lage der Staatsbeamten und Eisenbahnangestellten der ungarischen Staatsbahnen widmen; entsprechende Beträge werden schon in der Indemnitätsvorlage Aufnahme finden. Ferner wird die Regierung die Erhöhung der Familienbeiträge in Vorschlag bringen, die Statusregelung durchführen und eine Dienstpragmatik schaffen.

— **Kriegsteuerungsbeihilfen für Arbeiter der Staatsbahnen.** Die Direktion der Staatsbahnen hat für Werkstättenarbeiter ansehnliche Zulagen genehmigt, um ihnen die durch den Krieg verursachte Teuerung erträglich zu machen. Die Kriegsbeihilfe wurde für jeden Arbeiter in Budapest monatlich von 10,50 K. auf 20 K., in der Provinz von 7.50 K. bzw. 6 K. auf 15 K., für jedes unversorgte Kind des Arbeiters in Budapest von 7,50 K. auf 15 K., in der Provinz von 6 bzw. 4,50 K. auf 12 K., der Zuschlag an Stundengeldern in Budapest für die Stunde von 7 auf 10 h., in der Provinz von 5 bzw. 3 auf 7 h. erhöht.

Ferner werden für Arbeiter aller Dienstzweige die bereits früher zugestandenen Zuschüsse auf 60 h. im Taglohn erhöht, wobei für verheiratete Bedienstete ohne oder mit unverso[rgten] Kindern nach Maßgabe der Anzahl der Familienmitg[lieder] eine weitere Zulage flüssig gemacht wird. Jenen Au[s]bremsern, welchen der Lohn bisher nur für die Tage [ange]wiesen wurde, an denen sie im Dienste standen, wird mehr für jeden Tag der Tageslohn zugeschieden. Auß[erdem] werden ihnen jährlich 300 K. Kriegshilfe gewährt.

— **Großer Brand auf der Rakoser Rangierbahn.** [In der] Nacht zum 12. d. M. brach auf der Rakoser Rangierba[hn in] der Nähe der Hauptstadt Budapest ein großer Brand aus[. Ein] Rangierzug fuhr in einen aus 75 zum Teil mit Petr[oleum] und Benzin beladenen Güterwagen bestehenden Zug h[inein,] der sofort in Brand geriet. 29 mit Petroleum und 4[6 mit] anderen Waren beladene Wagen fielen dem Brand [zum] Opfer. Menschenleben sind nicht zu beklagen. Der Sc[haden] beträgt etwa 450 000 K.

Übrige europäische Länder.

— **Die Kanaltunnelgesellschaft.** Die englischen F[ach]blätter besprechen den soeben erschienenen Jahresberic[ht der] Kanaltunnelgesellschaft, der diesmal besonderes Interes[se er]weckt. (Die seit 36 Jahren bestehende Gesellschaft ist e[igent]lich ein Propagandaunternehmen, da ihr Kapital von [...] Pfd. Sterl. natürlich für den Bau ganz unzureichend [sein] würde; sie unterhält aber die von der South Eastern-[Eisen]bahngesellschaft angelegte Versuchstunnelstrecke von [...] Ellen.) Der Bericht sagt, daß die Baupläne jetzt im [Lichte] der Erfahrungen und im Einklang mit den Änderunge[n der] Strecke der South Eastern-Bahnlinie überarbeitet w[erden] müssen, die durch den Klippeneinsturz zwischen Folke[stone] und Dover nötig geworden sind; deshalb ist der leiten[de In]genieur der Bahn, Crosland Tempest, Ingenieur der G[esell]schaft geworden und wird als solcher mit Sir Franci[s ...] zusammenarbeiten. Der Bericht sagt laut „Financial T[imes“] ferner, daß der Bau des Tunnels im Unterhause viel [Auf]merksamkeit gefunden hat und ebenso im großen Pub[likum] und daß man erwarte, der Plan werde von der Regi[erung,] wenn nicht im Kriege, so doch nach Beendigung der [Feind]seligkeiten ernstlich erwogen werden. Dazu bemerk[t die] „Financial Times“: Der Krieg hat die Aussichten des [Unter]nehmens sehr stark verändert, kann aber auch eine [grund]sätzliche Änderung in der Frage herbeiführen, unter [wessen] Obhut sich gegebenenfalls der Bau vollziehen wird. [Die] Gesellschaft kann sehr wohl ihre Pflicht als Werbungs[unter]nehmen getan haben und der ganze Plan unmittelba[r vom] Staat in die Hand genommen werden. Solch ein Untern[ehmen] ist in Wirklichkeit ein internationales und würde am [besten] von beiden beteiligten Regierungen ausgeführt werden[; sie] würden ja jedenfalls solche Schutzanlagen zu errichten [haben] und in der Hand behalten, die Frankreich oder Engla[nd für] nötig halten sollten. Der Ablauf eines Vierteljahrhu[nderts] hat eigentlich die Beurteilung des Unternehmens nach [jeder] Richtung hin revolutioniert. Nicht nur ist die Notwen[digkeit] des Tunnels für den Handel und sein Nutzen größer [gewor]den, sondern sein Bau viel leichter und billiger und [seine] Verteidigung sehr viel einfacher. Der Krieg hat ge[zeigt,] wie wertvoll solch eine unterirdische Verbindung mit [Frank]reich für beide Länder während der jetzigen Kris[e sein] würde, und für Friedenszwecke würde er kaum weniger [ge]bringend sein.

— **Eisenbahnerausstand in Finnland.** Wie aus Pete[rsburg vom] 10. Juli, gemeldet wird, erklärte an diesem Tage das P[ersonal] der Eisenbahnen Finnlands, dem seine Forderung [auf Er]höhung seines Gehalts um 30 % nicht bewilligt worde[n war,] auf der Strecke Petersburg-Wiborg die Arbe[itsein]stellung. Man hofft jedoch den Ausstand bald beizule[gen.]

Allgemeines.

— **Eine neue Universal-Stehbolzen-Drehbank** wir[d vom] Mammutwerk (Werkzeugmaschinenfabrik Berner & C[o.,] Nürnberg, gebaut. Durch eine gesetzlich geschützte, [...]reiche Vereinigung und Verstellbarkeit der Dreh- u[nd Ge]windeschneidwerkzeuge ist es mit dieser Maschine m[öglich,] die Gewinde an beiden Stehbolzenköpfen gleichzei[tig zu] schneiden, einerlei, ob die Köpfe gleichen oder verschi[edenen] Durchmesser haben. Nach den Angaben der Herstell[er hat] die Erfahrung gelehrt, daß Stehbolzen mit Köpfen gl[eichen] Durchmessers wohl das Loch in der Feuerbuchswand [...] ausfüllen, hingegen in der gegenüberliegenden Kesse[lwand] nicht dicht sitzen. Dieser Übelstand rühre daher, [daß es] praktisch nicht möglich sei, mit Hilfe der zum Schneid[en]

...lzenlöcher gewöhnlich verwendeten tragbaren Bohr...inen ohne Benutzung einer Bohrerführung zwei hinter...der liegende Löcher mit genau gleichem Durchmesser ...stellen. Nun werde zwar durch das Vernieten der Steh...enden eine meistens die Wasserdruckprobe aushaltende ...htung erzielt, jedoch vergehe in der Regel nach Indienst...ng der Lokomotive nur eine kurze Zeit, bis die Bolzen ...t werden, und der Kessel zu „lecken" beginnt.

... Stehbolzen, als wichtige Bestandteile des Lokomotiv...s, dürfen eben nicht wie gewöhnliche Massenartikel, ...nen es auf Genauigkeit nicht besonders ankommt, her...lt werden. Es muß daran festgehalten werden, daß zur ...rleistung einer guten Arbeitsausführung das Gewinde ...r und scharf ausgeschnitten und an beiden Köpfen so ge...nzupassen ist, daß der Stehbolzen auch ohne Vernietung ...uerndes Dichthalten des Kessels gewährleistet. Die ...fast selbsttätig arbeitende Maschine verbürgt nach An...der Firma die Herstellung der Stehbolzen in einem bis...i Kupfer- und Eisenstangen nicht erreichten Ge...keitsgrade.

...illt die Maschine die geltend gemachten Vorzüge, so ...int mit Rücksicht auf die durch die Kupferbeschlag...n gegebene Notwendigkeit, die Stehbolzen aus Eisen an...igen, ihre Einführung unter den heutigen Verhältnissen ...lers wichtig. Eine genauere Beschreibung der nütz... Maschine gibt die Firma in einem mit Abbildungen ...statteten Sonderhefte.

Bücherschau.

Banlära Järnvägars Byggnad och Underhåll. (Bahn... Bau und Unterhaltung der Eisenbahnen.) Herausgege...on der Königlichen Generaldirektion der Schwedischen ...isenbahnen. Erster Band unter Leitung von Hemming ..., Bahndirektor, Stockholm, Schwedische Druckerei-Ak...sellschaft, 1915.

... diesem groß angelegten Lehrbuch über den Bau und ...alt der Eisenbahnen ist der 1. Band im September 1915 ...enen, während der zweite Band etwa ein Jahr später ...kam.

...dem Vorwort zum 1. Bande erklärt die Herausgeberin, ...e bisher in der schwedischen Literatur an einem zweck...en Lehrbuch für das Personal gemangelt, welches die ...chnische Aufsicht sowohl beim Bau als auch beim Un... der Bahnen ausübt. Dieses Verhältnis habe ihr An...geben, das Handbuch ausarbeiten zu lassen, von dem ...er 1. Band vorliege. Mit diesem Buch sei auch die ...it verbunden, den jüngeren Ingenieuren, welche die ...dungskurse bei der Bahnabteilung der Staatsbahnen ...nachen, eine Fachanleitung zu geben.

...er Zweck ist nun in der Weise erreicht worden, daß ... ersten Bande nicht nur eisenbahnliche Dinge behan...nd, sondern alle diejenigen Grundlehren der Natur...schaften, die für den angehenden Eisenbahntechniker ...ehrlich sind. Als Beispiel führen wir den Anfang des ...s I an. Da heißt es: Naturlehre, A. Körper und auf ...rkende Kräfte, 1. Die verschiedenen Zustände der Kör... Die Körper kommen in der Natur in drei verschiedenen ...den vor — sogenannte Aggregatzustände — nämlich ...ste, fließende und gasförmige usw. Unter 2. heißt es: ...eine Eigenschaften der Körper. d) Alle in der Natur ...mmenden Körper haben einen Teil gemeinsamer oder ...einer Eigenschaften. Unter diesen mögen genannt ...: Teilbarkeit, Trägheit und Schwere usw. Dies vor...chickt geben wir nachstehend eine etwas ausführlichere ...sangabe.

... hier zur Besprechung stehende erste Band dieses Wer...handelt auf 512 Seiten, unterstützt durch eine Fülle vor...her Abbildungen und Prinzipskizzen, in 3 großen ...kapiteln: I. Die Naturlehre; II. Die allgemeine Bau... III. Den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen, ...ließlich des Brückenbaues, der im zweiten Bande des ...s behandelt wird.

...der Unmöglichkeit, auf dem engen Raum einer Bespre... in den Stoff eines solchen umfassenden Werkes selbst ...nzudringen, soll hier versucht werden, an Hand dieser ...lung dem deutschen Eisenbahnfachmann einen kurzen ...ick über Inhalt und Stoffanordnung des vorliegenden ... zu geben.

...ie Naturlehre. Sie behandelt die Hauptabschnitte: ... mechanischen Physik. Innerhalb ihrer in weit geglie... Unterteilung die Körper und die, auf sie einwirkenden ...: Molekularkraft, Haftfestigkeit, Reibung, die Schwer...lehre; sodann die Bewegung der Körper, Zentrifugal... und mechanische Leistung, die Eigenschaften der chemi... Flüssigkeiten und der Gase; B. der Wärme und ihrer ...schaften, die Einwirkung der Wärme auf die Körper, die Verteilung der Wärme, Dampf, Wärme und Arbeit; C. der Elektrizitätslehre, des Magnetismus, der Elektrizität, des Elektromagnetismus, der Induktion und der elektrischen Maschinen. Ein vierter Hauptabschnitt D. führt in die geologischen Verhältnisse Schwedens ein. Er vermittelt die Bekanntschaft mit seinem vulkanischen Urgebirge und den reichen Gewinnungsstätten der schwedischen Granite, Syenite usw., aber auch mit den sedimentären Schichtungen des Landes; innerhalb ihrer sind besonders berücksichtigt die Flora, die Leitfossile und die Vorkommensformen der Steinkohlenperiode, ferner die für den Eisenbahnbau wichtigen Bettungsstoffe der Kiese und Sande, aber auch der Lehm- und Lößablagerungen. Ein weiterer Unterabschnitt behandelt das Vorkommen der bekannten reichen Erze des Landes (Eisen, Kupfer), ein letzter die Tragfähigkeit der verschiedenen Bodenschichten.

II. Das Hauptkapitel des Werkes, die allgemeine Lehre vom Eisenbahnbau, umfaßt: A. die Materialienkunde mit den Unterabteilungen der Hauptstoffe (Holz, Stein, Kunststein, Beton, Metalle), der Verbindungsstoffe (Mörtel, Asphalte, Kitte), der Hilfsstoffe (Glas, Anstrich- und Dichtungsmittel, Pappen und anderes) und der Sprengstoffe. B. Die Meßkunde umfaßt die Bekanntschaft mit den Geräten und Instrumenten des Feldmessers und Markscheiders, mit den Absteckungen, Längenmessungen, dem Flächennivellement und der Herstellung von Niveaukurvenplänen, kurz die messerische und rechnerische Tätigkeit des leitenden Ingenieurs bei Eisenbahnvorarbeiten, immer im Hinblick auf die orographisch-geologische und meteorologische Beschaffenheit des Landes, welche für das Eisenbahnwesen eines Landes durch die Trassierungselemente, aber auch baulich und betrieblich kennzeichnend werden. Ein dritter Unterabschnitt C. behandelt die Entwürfe (Skizzen, Pläne, Längen- und Querprofile). Man sieht, daß die beiden letzten Abschnitte in der Hauptsache den Kapiteln von der Anfertigung allgemeiner und ausführlicher Eisenbahnvorarbeiten entsprechen, während ihnen durch A die Vorbedingungen für den nächsten großen Hauptabschnitt hinzugefügt werden.

III. Der Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen nimmt, entsprechend seiner Bedeutung, die Hälfte des ganzen Bandes ein. Dieser Abschnitt macht, nach einer geschichtlichen Übersicht A., mit dem Hauptabschnitt B. Unterbau bekannt, welcher Erd- und Transportarbeiten im allgemeinen, Bergbau-, Sprengungs- und Tiefarbeiten umfaßt. Mit den Profilen des lichten Raumes, den Bettungs- und Bahnkörperquerschnitten des Dammes, der Einschnitte und der Anschnittsprofile im Flach-, Berg- und Gebirgsgelände wird die Bekanntschaft mit dem eigentlichen Bahnbau Schwedens vermittelt. C. Der Oberbau. Wie in den Handbüchern anderer Eisenbahnländer werden hier zunächst die Bestandteile des Oberbaues, die Schienen, Schwellen und das verbindende Kleineisenzeug (Hakennägel, Schwellenschrauben, Laschenbolzen) und der Bettungskörper selbst behandelt. Der in Schweden fast allein in Anwendung stehende Holzschwellenoberbau füllt fast diesen ganzen Unterabschnitt aus, indem Eisen- und Betonschwellen lediglich der Vollständigkeit halber, unter der Angabe erwähnt sind, eine Eisenschwelle von 70,6 kg Gewicht koste in Deutschland etwa 7 ℳ. Der Oberbau Schwedens verwendet fast ausschließlich die Vignolschiene von 30—40 kg Gewicht für 1 m Hauptbahn, von 20 bis 30 kg für Nebenbahnen. Den geringeren Verkehrsbeanspruchungen seiner Eisenbahnlinien entsprechend, herrscht im allgemeinen der Holzschwellenoberbau ohne Unterlagsplatten und mit direkter Schienenbefestigung durch den Schwellennagel vor. Im Kapitel vom Oberbau werden weiter die Weichen, ihre Bauart, das Verlegen der Weichen und des Gestänges auf dem hergerichteten Bettungskörper, sodann die Unterhaltung des Oberbaues eingehend besprochen. D. Stationsgebäude und Bahnsteighallen. Die vorherrschende Einfachheit der Empfangs- und Stationsgebäude nach Herstellung und Größenabmessungen scheint es mit sich gebracht zu haben, daß hier weniger ausgeführte Beispiele*) von Grundrissen schwedischer Stationsgebäude, als die Hochbauelemente (Maurer-, Zimmerer-, Tischler-, Dachdecker-, Schlosser- usw.-Arbeiten) zur Behandlung gelangt sind. Die Abschnitte E. und F., mit vielen Abbildungen, umfassen Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände der Bahnhöfe und der Strecke: Ladebühnen, Bahnsteige, Rampen, Gepäck- und Güterwagen, Drehscheiben, Wasserkräne, Ladekräne, Ladelehren, Prellböcke, Licht- und Wasserversorgungsanlagen und -leitungen einerseits, Einfriedigungen, Bahnsteigschranken, Schienenkontakte, Blockappaarte, Einteilungs-, Merk- und Kontrollzeichen des Streckenbewachungsdienstes, Schneeverwehungsvorkehrungen (Hürden, Zäune, Galerien), Schneeräumungsapparate (Schnee-

*) Diese ausgeführten Beispiele typischer Stationsgebäude der verschiedenen Grade dürften übrigens noch einem besonderen Kapitel des zweiten Bandes vorbehalten sein.

pflüge) u. a. m. Unterabteilung G. endlich macht mit den in Schweden gebräuchlichen elektrischen Telegraphenanlagen und -leitungen (den Telegraphengestängen, Isolatoren, Leitungen, Fernsprech- und Fernschreibapparaten, Kabeln und dem elektrischen Beleuchtungswesen) bekannt.

Den Beschluß bildet ein sorgfältiges Sachregister, welches es dem der schwedischen Sprache nicht mächtigen Techniker (unter Zuhilfenahme eines technischen Wörterbuches) erleichtert, einen bestimmten Gegenstand aufzufinden und zu verfolgen.

Diese Einteilung läßt erkennen, daß das Eisenbahnwesen Schwedens hier im großen und ganzen in ähnlicher Stoffanordnung dargestellt ist, wie in den meisten Sammelwerken europäischer Eisenbahnländer. Der Inhalt des ersten Ba läßt bereits die Gründlichkeit des ganzen Werkes erken welcher sozusagen den „trockenen Elementen“ des Eisenb wesens gewidmet ist; er berechtigt zum Schluß, daß der zw „angewandte Teil“ in der zusammenfassenden Darstellung unbeweglichen Anlagen der Strecke, der Personen-, G und Verschiebebahnhöfe, der Signal- und Sicherungsanla der Darstellung der beweglichen Fahrbetriebsmittel (der komotiven und Wagen), der Bahnunterhaltung, des Betrie des Verkehres, der Verwaltung und der finanzwirtschaftlic Ergebnisse dieses nordischen Reiches mit seiner tatkräfti germanischen Bevölkerung der deutschen Eisenbahnfach noch viel Wissenswertes bringen werde. F

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Vorübergehende Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einer Abfertigungsstelle. Die Abfertigungsstelle Wien-Zwischenbrücken ist bis auf Widerruf, längstens bis zur Eröffnung einer eigenen Abfertigungsstelle für das neuerbaute Lagerhaus der Firma Caro & Jellinek, Ges. m. b. H. auch für die Auf- und Abgabe von Sendungen aller Art und in jedem Gewichte der Firma Caro & Jellinek, Ges. m. b. H. eröffnet worden. Ausgenommen sind explosionsgefährliche Gegenstände, brennbare Flüssigkeiten, lebende Tiere, Getreide, neralische Kohle und Koks, Brenn- und Langholz, St Ziegel, Schotter, Sand, Erden und Erze.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. IV 11 vom 6. Juli d. Js. an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend die Kündigung des Art. 13 des Über kommens zum Vereins-Betriebsreglement (Leitung von tern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen) (abgesandt 13. Juli d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 1. August 1917 wird zum Ausnahmetarif für Holz vom 15. September 1916 eine neue Frachttafel mit erhöhten Sätzen eingeführt und die bisherige Frachttafel aufgehoben. Als Empfangsstation wird Pockau-Lengefeld vom 20. Juli 1917 ab einbezogen. Am 1. August 1917 tritt auch zu dem von der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau herausgegebenen Ausnahmetarif für Obst vom 29. Juli 1916 eine neue Frachttafel mit erhöhten Sätzen in Kraft. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung. Auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger wird verwiesen.

Bromberg, den 12. Juli 1917. (969)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 30. September d. J. treten in den vorstehend bezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife für Steinkohlen und Koks usw. einschließlich der im Bekanntmachungswege durchgeführten Ergänzungen vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

im Heft 1:
der Ausnahmetarif 125 A und B (Steinkohlen usw. und Steinkohlenkoks);

im Heft 2:
der Ausnahmetarif 125 A (Steinkohlen und Koks usw., ausgenommen Gaskoks).

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

Breslau, den 13. Juli 1917. (965)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Am 20. Juli 1917 treten bis auf Widerruf die dem § 34 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B entsprechenden Ermäßigungen auf Seite 8 des Tarifs unter (6) und (7) für gebrauchte Bierfässer und Petroleumfässer außer Kraft.

Das Inkrafttreten der hierdurch eintretenden Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. S. 1914, S. 455).

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 13. Juli 1917. (967)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 1.

Mit Ablauf des 3. Oktober 1917 treten die Frachtsätze der Abteilung II des Ausnahmetarifs 14 (Papier aller Art) außer Kraft.

Stuttgart, den 11. Juli 1917. (966)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. September 1917 wird aufgehoben:

1. Der Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen usw. nach Kufstein Übergang und Lindau Stadt Übergang,
2. im Ausnahmetarif 6b der Frachtsatz Mittelsteine Übergang-Kufstein Übergang von 126,5 Pf. für 100 kg nebst Anmerkung.

München, den 11. Juli 1917. (962)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Bayern rechts des Rheins — Österreich nördlich der Donau (ausgenommen Galizien und Bukowina). Gütertarif, II, Heft 7 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. August wird von Krumau (k. k. ö. St. nach Marktredwitz ein Fracht des Spezialtarifs III von 110 Pf. 100 kg eingeführt.

München, den 11. Juli 1917. (
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahn band. Tarif, Teil II, vom 1. Septe 1907. Aufhebung von Frachtsätzen Papier sowie des Ausnahmetarife (Schwefelsäure usw.)

Mit 31. Juli 1917 werden die im schnitt K (Besondere Frachtsätze über Gibraltar usw. zur Beförder gelangende Frachtgutsendungen) Papier von Glatz, Hermsd (Kynast) und Stahlhammer gesehenen Frachtsätze sowie der A nahmetarif 21 (für Schwef säure [Nordhäuseröl, Oleum, Vit öl]) unter dem Vorbehalte der spät Wiedereinführung aufgehoben.

Wien, am 10. Juli 1917, S. B. 5837/C 1917. (
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaf namens der beteiligten Verwaltun

2. Personen- und Gepäckverkeh

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch garisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgar Orientalischer Personen- und Ge tarif.

Zur Bekanntmachung in Nr. 42 die Zeitung. Die Fahrpreise und Ge sätze für den Verkehr aus Ungarn Deutschland bleiben noch bis 31. 1917 in Kraft.

Stuttgart, den 11. Juli 1917.
Generaldirektion der K. W. Staa eisenbahnen,
namens d. bet. deutschen Verwaltu

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ımmer 56. | 21. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Nikolaus Riggenbach.

Zur 100. Wiederkehr seines Geburtstags.

E: Toben des Krieges hält unsere Sinne so sehr gefesselt. ß die Mehrzahl der Dinge, die nicht damit zusammenirien, fast unbeachtet vorüberzieht. So ist es auch mit na Gedenktag gewesen, den vor allem die Schweiz zu in Anlaß hatte: Mit der 100. Wiederkehr des Geburtsg Nikolaus Riggenbachs, den die Geschichte der Eisenhen als Vater der Berg- und Zahnradbahnen nennt. Am . ai 1817 ist Riggenbach in dem damals noch französischen ächen Gebweiler geboren worden, wo sein Vater eine erfabrik besaß. Über seinen Werdegang und sein späre Leben hat er uns in seinen „Erinnerungen eines alten edanikers" (4. Aufl. 1900, Basel, R. Reich) selbst unterchtet. Was an Einzelzügen noch fehlte, hat Prof. K. Keljüngst in einer im 7. Bande der „Beiträge zur Geschichte r Technik und Industrie" (1917, Berlin, Jul. Springer) erhienenen Skizze hinzugefügt. Diesen Quellen ist zu ehmen, daß seines Vaters blühendes Geschäft, wie e andere Zuckerfabriken, nach dem Sturze Napoleons mit m Ende der Kontinentalsperre zusammenbrach, so daß die nilie, als ihr Ernährer bald darauf starb, in äußerst beäkten Verhältnissen zurückblieb. Trotzdem wurde Nils — damals 10 Jahre alt — auf das Baseler Gymnasium eickt, doch vermochte er weder den klassischen Studien e den toten Sprachen Geschmack abzugewinnen. Bei st sich bietender Gelegenheit ging er infolgedessen in praktische Laufbahn über und zwar versuchte er sich nhst in einem Tuchgeschäft, dann in einer Bandfabrik, in dem Fünfzehnjährigen, den die Webstühle mehr inreierten, als die ihm anvertraute Aufgabe, Geschäftsi abzuschreiben, die Überzeugung reifte, daß er es nur echaniker zu etwas bringen werde. Seine Mutter war glich gegen diesen Plan, doch Nikolaus blieb dem eingefaßten Entschlusse treu und setzte es durch, daß er ehrling in eine Bandstuhlwerkstätte kam, wo er von 3-1836 blieb. Nach Beendigung der Lehrzeit, während e sich auch die Mutter mit seinen Plänen ausgesöhnt, er auf die Wanderschaft, die ihn zunächst nach Lyon ie Präzisionswerkstätte führte, dann als Werkführer in eidenstoffabrik der gleichen Stadt und schließlich (Ende 1837) nach Paris, wo er zwar nur zeitweilig Arbeit fand, dafür aber eine Reihe guter Kameraden, mit denen er — von einem jungen Studierenden der Ingenieurschule angeleitet — eifrig nach Vervollkommnung seiner theoretischen Fachbildung strebte, mit dem Erfolg, daß er gute Kenntnisse in Mathematik, Mechanik und Physik erwarb. Diese Studienzeit, die in abwechselnder körperlicher und geistiger Arbeit verfloß, währte bis zum Jahre 1839, das die Eröffnung der ersten französischen Eisenbahnlinie mit Lokomotivbetrieb auf der Strecke Paris-St. Germain sah, ein Ereignis, das für Riggenbachs fernere Laufbahn bestimmend wurde. Der tiefe Eindruck, den die Lokomotive auf ihn machte, verdichtete sich zu dem Wunsche, sich fortan dem Bau von Lokomotiven zu widmen, und da es der Zufall wollte, daß um die gleiche Zeit August Erhardt, der zweite Direktor der neugegründeten Keßlerschen Maschinenfabrik in Karlsruhe, in Paris eintraf, um unter Riggenbachs Freunden, die er von früher her kannte, Umschau nach einigen tüchtigen Arbeitern zu halten, die in der Karlsruher Fabrik beim Lokomotivbau helfen sollten, finden wir Riggenbach kurze Zeit später in Karlsruhe wieder, wo er in eifriger praktischer Tätigkeit und im Verkehr mit den Lehrern des dortigen Polytechnikums, vor allem mit Ferd. Redtenbacher und Wilh. Eisenlohr, die Grundsteine für sein Lebenswerk, den Bergbahnbau, legte.

In Karlsruhe blieb Riggenbach von 1840 bis 1853, nur mit einer kleinen Unterbrechung in den Jahren 1842/43, wo er sich auf Zureden alter Freunde und Verwandter in Basel an einer kleinen mechanischen Werkstätte beteiligte, ohne indessen mit diesem ersten Versuch, sich selbständig zu machen, Glück zu haben. Das Geschäft ging so schlecht, daß Riggenbach gern dem Vorschlag Erhardts Gehör schenkte, von neuem in den Betrieb der Keßlerschen Maschinenfabrik einzutreten, diesmal jedoch nicht mehr als Monteur, sondern als Werkführer. Bis zum Jahre 1853 wurden von der Fabrik unter Riggenbachs Mitwirkung 150 Lokomotiven gebaut, darunter auch die vier ersten Maschinen für die erste schweizerische Eisenbahnlinie Zürich-Baden. Eine dieser Lokomotiven, die erste, brachte Riggenbach im Frühjahr 1847 selbst in die Schweiz, und zwar zunächst auf einem festen Wagen auf der

Landstraße von Karlsruhe nach Basel und dort über die alte hölzerne Rheinbrücke zum schweizerischen Bahnhof. Wenige Monate später, am 9. August des gleichen Jahres, hatte er die Freude, die Maschine bei der Arbeit zu sehen; er führte auf ihr den ersten schweizerischen Eisenbahnzug von Zürich nach Schlieren.

Das Jahr 1852 ließ ihn, nachdem er sich Ende 1847 mit Emma Socin, einer Schweizerin, verheiratet hatte, vom Werkführer zum technischen Leiter der Keßlerschen Maschinenfabrik aufrücken, da Keßler selbst auf Grund eines an ihn ergangenen Rufes der württembergischen Regierung die Gründung und Leitung einer großen Fabrik zur Herstellung von Eisenbahnbedarf in Eßlingen übernahm. Die neue Stellung vermochte Riggenbach aber kaum ein Jahr zu behalten, da ihm die Schweizerische Zentralbahn 1853 den Antrag stellte, als Vorstand der Maschinenhauptwerkstätte in ihre Dienste zu treten, ein Anerbieten, das er um so lieber annahm, als ihm die Schweiz von jeher eine zweite Heimat gewesen war. In den Beginn der umfassenden Tätigkeit, die er hier entwickelte, fällt eine dienstliche Reise zur Semmeringbahn mit dem Auftrag, bei den damals stattfindenden Probefahrten auf dieser ersten großen Gebirgsbahn (erbaut 1848—1854 von v. Ghega) Erfahrungen für den weiteren Ausbau des Zentralbahnnetzes zu sammeln. Im Jahre 1856 beginnt dann seine eigentliche Tätigkeit als Maschinenmeister der Hauptwerkstätte, die inzwischen von Basel, wo man sie vorläufig untergebracht hatte, in eine Neuanlage nach Olten übergesiedelt war. Die Arbeiten, die ihm hier oblagen, bestanden nicht nur in der Reparatur von Lokomotiven und Wagen, sondern auch in Neukonstruktion, z. B. im Bau von Eisenbahnbrücken für die neuen Zentralbahnlinien, und selbst im Neubau von Lokomotiven, mit dem man auf seine Veranlassung begann.

In diese Zeit fällt das Ereignis, das seiner Tätigkeit die Richtung gab, in der er nachmals so Großes leistete. Beim Betrieb der unter seiner Mitwirkung von 1855—1857 erbauten ersten H a u e n s t e i n l i n i e zeigte sich nämlich, daß die Triebräder insbesondere bei der Fahrt auf der 2,49 km langen Tunnelstrecke auf den Schienen glitten und daß sich das hierdurch verursachte Schleudern der Räder auch durch Aufstreuen von Sand nicht aufheben ließ. Diese Beobachtung ließ in Riggenbachs Hirn einen Plan entstehen, der ihn fortan nicht mehr loslassen sollte: Den Gedanken, bei Gebirgsbahnen durch eine gezähnte Eisenschiene, in die ein an der Maschine angebrachtes Zahnrad eingreift, die Reibung (Adhäsion) der glatten Räder an den glatten Schienen zu unterstützen und so die Schwierigkeiten, die sich auf der Hauensteinlinie zeigten, zu umgehen. Im August 1863 erhielt er ein französisches Patent, das zwei Zahnstangenkonstruktionen und zwei Lokomotiven beschrieb, die eine für reinen, die andere für gemischten Zahnradbetrieb. Die Idee einer eigentlichen Bergbahn allerdings lag ihm vorderhand noch fern. Erst mehr als ein Jahr später begann der Gedanke der Bewältigung großer Steigungen mittels des gleichen Gedankens ihn zu beschäftigen, nachdem er in der Zwischenzeit eine Reise nach Amerika unternommen hatte, von der er im Mai 1866 wieder in Olten eintraf. Etwa um diese Zeit begann er, sich mit der Konstruktion von Bergbahnlokomotiven zu beschäftigen, anfänglich unter dem Einfluß spottender Freunde stark zweifelnd, ob seine Pläne wirklich ausführbar seien, dann aber — als er (1867) von dem schweizerischen Generalkonsul H i t z hörte, daß in Amerika schon eine Bergbahn im Bau begriffen sei, die mit 37 % Steigung auf den Mount Washington (New Hampshire) führe — immer überzeugter von dem Wert der ihn bewegenden Ideen und schließlich so erfüllt von den Möglichkeiten, die sich ihm im Laufe seiner Studien erschlossen, daß er sein berühmtes Wort aussprach: „Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes genießen können."

Sein ferneres Wirken hat dieses Wort zur Wahrheit gemacht. Als erster Versuch wurde die Strecke Vitznau-Rigistaffel der vom Vierwaldstättersee ausgehenden Rigibahn Angriff genommen, an deren Planung und Ausführung au Riggenbach Oberst N ä f f von St. Gallen und Ingenieur O vier Z s c h o k k e von Aarau stark beteiligt waren. E 1869 begannen die Arbeiten am Bahnkörper und Bahnunt bau. Im Mai des folgenden Jahres war trotz der Ungunst Witterung in den Wintermonaten und der Schwierigkeit Materialbeförderung, für die nur Schlitten und Schleifen Verfügung standen, bereits eine so große Strecke fertig stellt, daß am 21. des Monats zur Feier von Riggenbachs Geburtstag mit der ersten fertigen Lokomotive die er Probefahrt unternommen werden konnte, die in jeder ziehung zufriedenstellend ausfiel. Genau ein Jahr spä fand die Eröffnung der ganzen Strecke statt, unter Teilnah der obersten Behörden der Eidgenossenschaft.

Der Erfolg, der diesem ersten Versuche beschieden w brachte Riggenbach eine solche Fülle von Aufträgen und fragen ein, daß er sich bald genötigt sah, seine Stelle als V stand der Maschinenwerkstätte Olten niederzulegen und da als technischer Direktor in die Dienste der 1873 gegründe „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen" (Aarau), auch N ä f f und Z s c h o k k e zu Direktoren berief, zu tret Bis 1880 baute er (zum größten Teil im Auftrag dieser (sellschaft) 4 Bergbahnen mit reinem, 5 mit gemischtem Za radbetrieb, darunter eine zweite Rigibahn von Arth am Zug see aus und eine Verlängerung der ersten von Rigistaffel Rigikulm, weiter eine Anzahl Seilbahnen, bei denen er zur höhung der Betriebssicherheit für den Fall eines Seilbru die von ihm konstruierte Leiter-Zahnstange zwischen Laufschienen einbauen ließ. Das System hat sich im Betri so gut bewährt, daß es mit geringen Abänderungen auch den meisten späteren, nicht von Riggenbach ausgeführ Bahnen dieser Art angewendet worden ist.

Leider war der Aufstieg der Jahre 1870/80 nicht von Dau Die auf die Wiener Weltausstellung folgende allgeme Krise, die schon 1873 eingesetzt hatte, zog auch die Inter tionale Bergbahn-Gesellschaft in ihren Bann und zwang Ende 1880, ihre Werkstätten zu schließen, da sich für zahlreichen Arbeiter nicht genügend Beschäftigung m fand. Riggenbach hatte versucht, den Niedergang aufzuh ten, indem er sich trotz seiner 63 Jahre persönlich nach dien begab, wo man damals gerade den Bau einer Bahn die „Blauen Berge", im Gebiet der Präsidentschaft Mad plante. Aber es gelang ihm trotz eifrigster Bemühung nicht, eine feste Bestellung zu erhalten, so daß er, als wieder in der Heimat ankam, sein ihm lieb gewordenes schäft schon aufgelöst antraf.

Entmutigen ließ er sich aber von diesem sch ren Schicksalsschlage nicht. Er richtete sich in Ol ein Bureau als Zivilingenieur ein und arbeitete Anfrage Entwürfe und Voranschläge, sowie nach schluß fester Bestellungen die nötigen Konstr tionszeichnungen für Berg- und Seilbahnen aus, deren A führung er zumeist der Maschinenfabrik Eßlingen übertr deren Gründer, Emil Keßler, sein früherer Arbeitgeber nachmaliger Freund, damals noch lebte. Das Vertrauen seine Fähigkeiten, mit dem er trotz der Einschränkung zu denen er anfänglich gezwungen war, seine neue Tätigkeit begann, wurde schnell belohnt. Die Krise machte wie ruhigeren Zeiten Platz, und damit trafen auch wieder stellungen in Hülle und Fülle ein, teils aus der Schwz teils aus dem näheren und weiteren Ausland (so aus Ita und Portugal), teils sogar von jenseits des Ozeans (aus silien und aus Afrika), zu deren Erledigung Riggenb trotz seines Alters noch drei Auslandreisen machte. allen dreien kehrte er mit befriedigenden Ergebnissen rück, und auch sonst konnte er über Mangel an Beschäftig nicht klagen, wurden doch in den Jahren 1884/89 auf Gru seiner Pläne nicht weniger als 23 verschiedene Bergbahn (davon 12 mit reinem Zahnradbetrieb, 11 mit gemischtem

…) nach seinem System gebaut und ferner 11 Seilbahnen …seiner Sicherheitszahnstange. Zugleich erlebte er die …gtuung, daß sein System für eine ganze Anzahl Berg-…en verwendet wurde, an deren Bau er keinen Anteil …, u. a. bei der Lokomotivbahn auf die Schynige Platte, … Lauterbrunnen-Scheidegg-Bahn, der Grindelwald-Schei-…-Bahn (alle drei 1893 eröffnet) und der Seilbahn Thuner-…Beatenberg (1889), die jedem Besucher des Berner Ober-…s bekannt sind. Die Anerkennung, die in diesem Sieges-…seiner Gedanken und Schöpfungen lag und die vielfachen …ungen, die ihm in dieser Zeit zuteil wurden, erleichterten … den Abschied von der Arbeit sehr, zu dem er sich nach der Rückkehr von der italienischen Reise im 70. Lebensjahr auf Drängen seiner Freunde endlich entschloß. Über 10 Jahre durfte er in selbstgewählter Einsamkeit noch der Ruhe pflegen, bis er am 25. Juli 1899 schmerzlos und friedlich entschlief.

Was die, die ihn kannten, von ihm hielten, hat der Stadtammann von Olten bei der Bestattung in die Worte zusammengefaßt: „Sein Andenken wird geehrt sein als das eines der besten und verdienstvollsten unserer Mitbürger, an dessen Beispiel sich noch weiter stärke, wer sich schon stark fühlt und aufrichte, wer verzagen möchte; er war vom Scheitel bis zur Sohle ein ganzer Mann."

F. R.

Jahresbericht des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen für 1916.

…er am 20. Februar 1904 in Cassel gegründete Verband hat …März d. J. sein 13. Geschäftsjahr vollendet. War bereits …Geschäftsjahr 1915 die Zahl der Mitglieder unter … Einfluß des Krieges um rund 20 800 zurückgegangen, so …dieser Rückgang leider auch im Geschäftsjahr 1916 an-…lten. Die Mitgliederzahl betrug zu Beginn des Berichts-…es 531 737 in 860 Vereinen, am 30. März 1917 waren es nur …t 512 186 Mitglieder in 865 Vereinen. Von der Abhaltung … Verbandstages wurde auch diesmal der Kriegslage halber …and genommen, die Sitzung des Verbandsausschusses … am 5. April 1916 in Leipzig statt. Dort wurden nur … zur satzungsmäßigen Fortführung der Kassengeschäfte …rendigen Angelegenheiten erledigt und Wohlfahrtsmaß-…nen aus Anlaß des Krieges beraten. Bei Ausschluß aller …lligen Zwecke erstreckte sich die Tätigkeit der Eisen-…vereine fast nur auf das Gebiet der Wohlfahrtsaufgaben …e auf wirtschaftliche Maßnahmen. Auch die Geschäfts-…keit des Verbandes war überwiegend der Kriegsfürsorge …idmet.

…en Mitteilungen des Geschäftsberichts über den Stand … Verbandseinrichtungen ist zu entnehmen, daß … Tarif I der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse …finanzielle Entwicklung unter den Einwirkungen des …ges weiter stark gelitten hat. Der Tarif ist nach Auf-…ch des 3-Millionen-Mark-Fonds auf eigene Füße gestellt; … das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben …ustellen und die Rücklage zum Reservefonds stellen zu …nen, mußte der monatliche Beitrag jedesmal verdoppelt …en. Eine entsprechende dauernde Erhöhung der regel-…igen Beiträge wird sich voraussichtlich nicht umgehen …n. — Seit Beginn des Krieges sind aus Tarif I etwa …000 *M* an Ehrengaben gezahlt, wovon rund 135 000 *M* auf … Jahr 1916 entfallen. Tarif II bleibt nach wie vor in …stiger Entwicklung, trotz des Krieges ist ein weiteres …achsen der Mitgliederzahl zu verzeichnen. Der Über-…ß bei Tarif II ist noch nicht ermittelt, doch wird er vor-…ichtlich hinter dem Überschuß des Vorjahres, der sich … rd. 228 400 *M* stellte, nicht zurückbleiben. An Ehrengaben … Tarif II wurden bisher rd. 5000 *M* gezahlt. Tarif III …amtenversicherung) zeigt, wie nicht anders zu erwarten, …ächst eine allmähliche Entwicklung, die Mitgliederzahl …von 1739 auf 1761 gestiegen. Bei der Eigenart dieser … Versicherung muß damit gerechnet werden, daß einige … vergeht, ehe der neue Versicherungsgedanke in den …isen der Beamtenschaft festen Fuß gefaßt hat. Der …rschuß, der im Jahre 1915 rd. 58 770 *M* betrug, wird sich … abgelaufenen Jahr etwas höher stellen. An den Zeich-…gen auf die Kriegsanleihen konnte sich die Verbands-…kenkasse bisher mit 1 045 000 *M* beteiligen. — Auf Grund eines Abkommens mit der deutschen Beamten-Lebensversicherung, Anstalt des Verbandes deutscher Beamtenvereine in Berlin wurden im Berichtsjahr 703 Versicherungen über rd. 0,955 Millionen Mark, im ganzen seit 1911 rd. 7900 Versicherungen über rd. 9,16 Millionen Mark abgeschlossen. — Die Verbandswochenschrift „Die Eisenbahn" erfreut sich auch weiterhin bei den Mitgliedern der Eisenbahnvereine großer Wertschätzung, sie hat sich insbesondere während der Kriegszeit als treffliches Mittel bewährt, ihrem ausgedehnten Leserkreise nützliche Vorschläge und Anregungen in Ernährungsfragen sowie über zweckmäßiges Wirtschaften im Haushalte, Kleintierzucht, Anbau von Feld- und Gartenfrüchten u. a. m. zu vermitteln. — Bei der Verbandskasse der Spar- und Darlehnskassen betrug der Umsatz Ende Februar d. J. rd. 20,77 Millionen Mark, durch Vermittlung der angeschlossenen Kassen sind insgesamt rd. 15 Millionen Mark für die bisherigen Kriegsanleihen gezeichnet worden. — Die gemeinnützigen Bestrebungen der Eisenbahn-Erholungsheime finden beim Verbande Förderung und Unterstützung. Für den gewöhnlichen Betrieb waren im Berichtsjahr nur die Heime in Bomblin, Carlshafen, Festenburg und Lubmin geöffnet, die übrigen dienten mit ihrem Gesamtbetriebe nach wie vor militärischen Zwecken als Lazarett, Genesungsheim u. dgl. — Die unter der Leitung des Verbandsvorstandes stehende „Kriegssammlung der Eisenbahn" belief sich bis zum 6. Juni d. J. auf rd. 4,29 Millionen Mark. Diese hohe Summe gibt indes bei weitem nicht ein Gesamtbild von der Gebefreudigkeit der Eisenbahner, da sehr erhebliche Beträge daneben für allgemeine und örtliche Sammlungen abgeführt worden sind. Mit den vorhandenen reichlichen Mitteln ist viel Segen gestiftet worden. Zuerst wurden die Kämpfer in vorderster Front mit wärmendem Unterzeug versehen und mit Liebesgaben aller Art versorgt. Dann wurden die bestehenden großen Wohlfahrtseinrichtungen mit reichlichen Mitteln unterstützt und für die Eisenbahner und Eisenbahnersöhne eine eigene Kriegsbeschädigten-Fürsorge begründet, mit dem ausgesprochenen Ziele, alle kriegsbeschädigten Eisenbahner zu ihrem früheren Berufe wieder zu befähigen oder einem anderen geeigneten Beruf zuzuführen. Eine weitere Aufgabe von erheblicher Bedeutung hat die Kriegssammlung durch die Übernahme der Fürsorge für die Knaben gefallener Eisenbahner erhalten; über Zweck und Ziele dieser neuen Fürsorgeeinrichtung ist hier schon öfter berichtet worden. — Der Rechnungsabschluß des Verbandes für das abgelaufene Geschäftsjahr ergibt folgendes Bild: die Gesamteinnahmen betrugen rd. 162 790 *M*, die gesamten Ausgaben rd. 139 560 *M*, der Überschuß mithin rd. 23 230 *M*. Der Vermögensbestand stellte sich Ende 1916 auf rd. 102 900 *M* gegen rd. 79 670 im Vorjahre.

Nachrichten.

Deutschland.

Erhöhung der Gebühren für eine Reihe gebührenpflich-…r Bahntelegramme. Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. sind … in den deutschen Eisenbahntarifen festgesetzten Tele-…mgebühren für die nachfolgenden Bahntelegramme er-…; worden: a) für Vorausbestellung von Fahrkarten und …äckscheinen von 25 Pf. auf 50 Pf.; b) für Vorausbestellung … Abteilen von 50 Pf. auf 70 Pf.; c) für Vorausbestellung …immter Plätze in D-Zügen, auch wenn gleichzeitig Fahrkarten, Gepäckscheine und bestimmte Plätze bestellt werden, von 25 Pf. auf 50 Pf.; d) für Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen), für das Bestell- und Antworttelegramm zusammen ohne Rücksicht auf die Anzahl der bestellten Plätze, von 50 Pf. auf 1 *M*; e) für Vormeldung von Tiersendungen zwecks Fütterung oder Tränkung von 25 Pf. auf 50 Pf. (siehe Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, und Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I). — Die Erhöhung ist infolge der Steigerung der Selbstkosten der Eisenbahnen erforderlich geworden. Auch nach dieser Erhöhung stellen sich die Gebühren für obige Telegramme, sofern ihre Abfassung dem Stationsbeamten überlassen wird, noch wesent-

lich niedriger als die Reichstelegraphengebühren für Telegramme mit gleicher Wortzahl. Der Zweck dieser Einrichtung, die mehr oder weniger auch im eisenbahnseitigen Interesse liegt, besteht darin, den Reiseverkehr zu erleichtern und zu fördern. Diese Telegramme können daher ohne die für Privattelegramme bestehenden Beschränkungen bei jeder mit Bahntelegraph ausgerüsteten Eisenbahnstation während der Dienststunden aufgeliefert werden. Sie unterliegen auch nicht der nach dem Gesetz vom 21 Juni 1916 (RGBl. S. 577) zu erhebenden außerordentlichen Reichsabgabe, weil sie als innerdienstliche Telegramme der Eisenbahnen gelten.

— **Frachtberechnung für Glocken.** Infolge Beschlagnahme der Kirchenglocken aus Bronze werden jetzt häufig derartige Sendungen verfrachtet. Glocken aus anderem Metall als Eisen oder Stahl tarifieren zur Allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutklasse, insbesondere gelten sie nicht als ordinäre Metallwaren im Sinne der Ziffer 30 des Stückgutspezialtarifs. Als Ersatz werden Glocken aus Gußstahl hergestellt. Bei ihnen besteht sowohl die eigentliche Glocke als auch das Läutezubehör (Klöppel, Achse, Läutehebel und Lager) ausschließlich aus Eisen. Diese Glocken gehören als Eisen- oder Stahlwaren zum Spezialtarif I und zum Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.

— **Freie Fahrt für Begleiter von Kriegsblinden im Berliner Verkehr.** Die Berliner Verkehrsanstalten (Große Berliner Straßenbahn, Hochbahngesellschaft, Städtische Straßenbahn, Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft) gewähren nach Mitteilung der „Nordd. Allg. Ztg." den Begleitern der Kriegsblinden, die an einem Kursus zur Erlernung eines Erwerbszweiges teilnehmen, auf der Hin- und Rückfahrt freie Fahrt. Bei der Großen Berliner Straßenbahn wird der Begleitperson ein Ausweis erteilt. Voraussetzung hierfür ist, daß der Kriegsblinde für seine Person eine Zeitkarte zum tarifmäßigen Preise löst. Bei der Berliner Straßenbahn muß der Kriegsblinde ebenfalls eine Monatskarte für die Dauer der Ausbildung lösen. Diese Karten werden im Bureau der Städtischen Straßenbahn, Poststraße 13, mit dem Vermerk versehen, daß sie auch zur freien Fahrt für den Führer der Kriegsblinden berechtigen. Die Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft gewährt auf Grund der von der Großen Berliner Straßenbahn erteilten Ausweise den Begleitern freie Fahrt, während die Kriegsblinden das tarifmäßige Fahrgeld entrichten müssen. Die Hochbahngesellschaft stellt dem Kriegsblinden für die Dauer seiner Ausbildung und für die von der Wohnung des Kriegsblinden nach der Ausbildungsstelle in Betracht kommende Strecke Ausweise aus. Die Anträge der Kriegsblinden sind an die einzelnen Bureaus der Gesellschaften unter Vorlegung einer Bescheinigung der Ausbildungsanstalt über die Dauer der Ausbildung oder an das Bureau der Kriegsbeschädigtenfürsorge, Poststraße 5, zu richten.

— **Beirat für Ernährungsfragen bei den sächsischen Staatseisenbahnen.** Zur Schaffung der unter den jetzigen Verhältnissen notwendigen Fühlung zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft in der überaus wichtigen Frage der Beschaffung und Verteilung von Lebensmitteln usw. sind im Anfang Mai d. J. sowohl bei den Hauptwerkstätten wie auf den größeren Stationen Ortsgruppen von Vertrauensleuten errichtet worden. Sie haben die Aufgabe, sich eingehend Kenntnis von den in den verschiedenen Kommunalverbänden geltenden Bestimmungen über die Nahrungsmittelversorgung zu verschaffen, diese Kenntnisse unter den Bediensteten aufklärend zu verbreiten, bei der Verteilung von Lebensmitteln mitzuwirken, die Wünsche der Bediensteten auf ihre Berechtigung zu prüfen, und, wenn sie berechtigt erscheinen, sie zur Kenntnis des vorgesetzten Amtes oder der Betriebsdirektion oder auch der Generaldirektion zu bringen. Die Ortsgruppen können auch beauftragt werden, namens der Generaldirektion bei den örtlichen Behörden wegen Ernährungsfragen vorstellig zu werden.

In diese Ortsgruppen wurden Vertreter aus allen Gruppen und Schichten der Bediensteten berufen, es sind bis jetzt 98 Gruppen gebildet worden, die ihre Tätigkeit alsbald aufgenommen haben.

Um aber eine enge Fühlung zwischen den Ortsgruppen und der Generaldirektion herzustellen, wurde bei dieser ein Beirat für Ernährungsfragen gebildet, in den aus den Vertrauensmännern der Ortsgruppen 16 Vertreter aller Dienstzweige und Bedienstetengruppen berufen wurden; auch ist der Vorstand des den ganzen Bereich umfassenden Beamtenvereins mit in den Beirat gewählt worden. Auf Ersuchen hatten sich sowohl das sächsische Landeslebensmittelamt wie auch die Königliche Feldzeugmeisterei sogleich bereit erklärt, zu den Sitzungen des Beirates je einen Vertreter abzuordnen.

Die erste Sitzung des Beirats fand am 6. Juli statt. sident Dr. Ulbricht begrüßte die Versammelten, dankte Vertretern des Landeslebensmittelamtes und der Feldz meisterei für die Bereitwilligkeit zur Teilnahme und k zeichnete Zweck und Grenzen der Tätigkeit des Beir Nachdem dann Vizepräsident Dr. Mettig die weitere Lei der Sitzung übernommen hatte, gab der Referent der Gen direktion, Oberbaurat Haase, eine Übersicht über das bi in der Fürsorge für das Personal in Beziehung auf Bes fung von Nahrungsmitteln und anderer Bedürfnisse von Generaldirektion Unternommene, dabei die zu überwinde Schwierigkeiten erwähnend und das Erreichte erläut Die sich daran anschließende eingehende Aussprache, an sich fast alle Teilnehmer beteiligten, brachte viele Wün und Vorschläge der Bediensteten ans Licht, deren Erfül oder Berücksichtigung auch zum Teil zugesagt werden ko von denen aber manche auch nicht werden verfolgt we können, weil sie von Voraussetzungen ausgingen, die vom Kriegsernährungsamt gegebenen Richtlinien nicht sprachen. In dieser Beziehung wurden sowohl von den He Vertretern des Landeslebensmittelamtes und der Feldz meisterei wie auch von seiten der Generaldirektion den nehmern eingehende Erläuterungen und Erklärungen geben. Die Bestrebungen der Generaldirektion, die Lage Bediensteten nach Möglichkeit zu bessern und die Leistu fähigkeit der Beamten- und Arbeiterschaft zu erhalten, wu allseitig anerkannt und es gab sich die Überzeugung k daß sowohl die Ortsgruppen, wie auch der Beirat gee seien, die Fühlung zwischen Verwaltung und Beamten- Arbeiterschaft zu fördern und das gegenseitige Vertrauen stärken. Mit einem warmen Aufruf des Vorsitzenden, dieser ernsten Zeit fest zusammenzuhalten und dem V lande zum Wohle durchzuhalten, wurde die Versammlung schlossen.

— **Benutzung des Wasserweges zur Entlastung der E bahnen.** Der von der Schiffahrtsabteilung beim Chef Feldeisenbahnwesens eingerichtete Eildampferverk auf der Strecke Magdeburg-Königsbe Kowno eröffnet die Möglichkeit eines Versandes auf Wasserwege im Interesse der Entlastung der Eisenbahn folgende Verbindungen: Magdeburg-Berlin-Bromberg 8 Tage Transportdauer, Magdeburg - Berlin - Königsberg 14 Tage, Magdeburg - Berlin - Danzig 12 Tage, Berlin - B berg 6 Tage, Berlin - Königsberg 11 Tage. Die Dam haben sofortigen Anschluß nach Tilsit, Kowno (Wilna). Eildampfer zwischen Königsberg - Tilsit - Kowno fa dreimal wöchentlich bei einer Fahrtdauer von zwei und Tagen. Für Massengut, das mit dem fast täglichen Schl kahnverkehr zwischen Königsberg - Tilsit - Kowno und gekehrt befördert wird, beträgt die Fahrtdauer 6 Tage. den Veröffentlichungen bemerkt die Schiffahrtsabteilung Chef des Feldeisenbahnwesens: „Die Fahrten begi prompt und werden pünktlich eingehalten werden, so die Wareneigner mit einer regelmäßigen Beförderung Güter rechnen können. Anschlußverkehre mit den einze kleineren Stationen an der Elbe und den sämtlichen halb Magdeburg liegenden Stationen sind entsprechend gerichtet."

In der gleichen Angelegenheit schreibt die „B. B.-Z. Unter den mancherlei Ursachen, auf die die Schwierigk der Papierversorgung zurückzuführen sind, darf, soweit ferungen aus den sächsischen Papierfabriken in Frage men, die Eigenart der Verkehrslage nicht übersehen we Angesichts der Überlastung des Schienenweges sucht Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen eine stärkte Benutzung des Wasserweges dadurch zu errei daß sie im Benehmen mit den zuständigen Heeresstelle Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. veranlaß einen regelmäßigen Schiffsverkehr zw schen Riesa und Berlin einzurichten. Wöche verkehren zweimal ab Riesa Kähne mit etwa sechstä Reisedauer nach Berlin. Trotz aller Werbetätigkeit hat aber gezeigt, daß nicht genügend Gut zur Auslastung d Kähne aufkommt. Eines der Güter, die hauptsächlich fü Versand nach Berlin über Riesa in Frage kommen, ist Dr und Packpapier. Einige Fabriken, die derartige Er nisse herstellen, lassen jetzt ihr Ortsgut für Berlin mäßig in Riesa zu Wasser gehen. Die große Mehrzah gegen verhält sich ablehnend. Von der Heeresverwa sind demgegenüber, wie die Mitteilungen der Handelska zu Chemnitz berichten, Maßnahmen geplant, um den gang der in Frage kommenden Güter auf das Wass erzwingen. Die Handelskammer ihrerseits, um ein so Eingreifen möglichst zu vermeiden, hat Veranlassung g men, der beteiligten sächsischen Industrie die Benutzun Wasserweges erneut nahezulegen; sie hat an alle Vers von Gütern, die nach Berlin bestimmt und für die Beförd

dem Wasserwege geeignet sind, nachdrücklichst das Er-
nen gerichtet, sich der ihnen gebotenen Transportmöglich-
en zu bedienen.

**Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnver-
tungen** hielt kürzlich in Berlin eine außerordentliche
sammlung ab. Hierbei wurde einstimmig folgender Be-
uß gefaßt: „Die wirtschaftliche Notlage, in der sich
Straßen- und Kleinbahnen seit Kriegsbeginn befinden,
sich immer mehr verschärft. Materialpreise und Arbeits-
ne sind erheblich weiter gestiegen. Eine Herabminderung
im Kriege und in absehbarer Zeit nach dem Kriege nicht
rwarten. Der Mindestfahrpreis von 15 ₰ für die Straßen-
nen und eine Tariferhöhung von 50 % für die Kleinbahnen
daher das geringste, was heute als Fahrpreis verlangt
den muß, um die Betriebe lebensfähig zu erhalten.

Österreich.

Buschtiehrader Bahn. Die Einnahmen ergaben im J u n i
die A-Strecke eine Steigerung um 149 200 K. und für die
recke einen Rückgang um 54 300 K. Die gesamten Ein-
nen des ersten Halbjahrs zeigen für die A-Strecke eine
öhung um 232 087 K., dagegen für die B-Strecke eine Ver-
derung um 231 225 K.

**Aufhebung der ermäßigten Frachtsätze für böhmische
unkohle.** Mit Gültigkeit vom 1. August werden die im
algütertarif der österreichischen Staatsbahnen vorgesehe-
ermäßigten Frachtsätze für Braunkohle im Verkehr aus
nordwestböhmischen Braunkohlenrevier nach Wien, Prag
Pilsen aufgehoben. Die hierdurch eintretenden Fracht-
euerungen sind im Vergleich zu den gegenwärtigen Koh-
reisen sehr geringfügig — sie betragen im Verkehr nach
n 8 h, nach Prag 7 h und nach Pilsen 9 h für 100 kg —
können daher bei der dermaligen Lage des Kohlenmarktes
t in die Wagschale fallen zumal, wenn berücksichtigt wird,
die durch die deutsche Kohlensteuer bedingte Preis-
erung der oberschlesischen Kohle ungefähr 40 bis 45 h
100 kg beträgt. Für die österreichische Staatsbahnver-
ng bedeutet aber diese Tarifmaßnahme eine immerhin
ewicht fallende Mehreinnahme. Der Braunkohlenversand
dem nordwestböhmischen Revier nach Wien hat in der
gszeit erheblich zugenommen und stellte sich im Jahre
9 auf rund 22 400 Wagen gegen nur 13 300 Wagen für 1912.
Jahre 1916 ist die Zufuhr noch weiter gestiegen. Prag
dagegen zwar einen wesentlich größeren Braunkohlenver-
ch aufzuweisen, doch sind die Zufuhren in der Kriegszeit
nüber gewöhnlichen Zeiten nur geringfügig gestiegen.
urden im Jahre 1913 nach den Prager Bahnhöfen 65 000
en böhmischer Braunkohle zugeführt, im Jahre 1915 hin-
n 66 900 Wagen.

Umbau der Kahlenbergbahn. Dieser Gesellschaft wurde
ahre 1912 die Konzession zum Bau und Betrieb einer elek-
hen Kleinbahn von Nußdorf auf die Hochebene des Kah-
erges erteilt. Sie war verpflichtet, die Elektrisierung der
radbahn innerhalb zweier Jahre vorzunehmen. Die Frist
le sodann bis zum Jahre 1917 erstreckt und da infolge der
gsereignisse der Umbau nicht möglich war, suchte die
llschaft um eine neuerliche Fristverlängerung an. Der
trat beschloß nach einem Antrage des Stadtrates v. Steiner,
Frist bis zum Jahre 1920 zu erstrecken.

**Verzeichnis der Eisenbahntarife und Schiffahrtstarife
Personen, Güter und lebende Tiere,** zusammengestellt
der Geschäftsleitung der Zentralverkaufsstelle für Tarife,
. Im Verlage Allgemeiner Tarifanzeiger ist soeben die
e Auflage des österreichischen Tarifverzeichnisses zur
gabe gelangt. Es ist ein systematisches Verzeichnis aller
fe, an denen österreichische, ungarische und bosnische
nbahnen und Schiffahrtsunternehmungen mit Versand-
Bestimmungsstationen oder im Durchgangsverkehr be-
gt sind. Der gesamte, die österreichischen Verkehrsan-
en behandelnde Stoff ist amtlich geprüft. Die Verzöge-
im Erscheinen des Verzeichnisses — in früheren Jahren
das Buch schon im März vor — ist vorwiegend darauf
ckzuführen, daß die am 1. Februar d. J. in Österreich-
arn und Bosnien eingeführte Verkehrsabgabe Änderungen
Tarifstandes fast aller Lokaltarife und direkten Tarife
sich brachte, deren Aufnahme in das neue Verzeichnis
nteresse seiner Verwendbarkeit und Verläßlichkeit un-
ßlich erschien. Das Verzeichnis hat hinsichtlich der
reichischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen
ichen Charakter und steht auch bei den Dienststellen der
reichischen Eisenbahnen in Verwendung. Die Tarife,
an denen österreichische Eisenbahnen beteiligt sind, tragen
die Ordnungsnummern dieses Verzeichnisses. Der Preis des
Verzeichnisses ist gleich dem Vorjahre 6 K. (für Deutschland
5 ℳ).

— **Zur Kohlenfrage.** Kürzlich fand in Wien eine Sitzung des
Kohlenausschusses des Ernährungsrates statt, in der die
Kohlennot vom Standpunkt der Industrie und des Hausbrauchs
der einzelnen Länder besprochen wurde. Bergrat Angermann
vom Arbeitsministerium gab eine Darstellung der Absichten
des Ministeriums über die Maßnahmen, die zur Versorgung der
Industrie und der Bevölkerung mit Kohle für das laufende
und das nächste Jahr getroffen werden sollen. Es wurde
hierbei zum Ausdruck gebracht, daß bei gewissen Einschrän-
kungen die nötige Kohle zur Verfügung stehen wird. Diese
Einschränkungen betreffen gewisse Industrien, die zur Spar-
samkeit verhalten werden sollen, ferner den Gasverbrauch zu
Heizzwecken bei gleichzeitiger Förderung der Gaskocher.
Auch die Verwendung von Elektrizität soll Einschränkungen
unterworfen werden. Anfangs Oktober wird der Versorgungs-
plan ausgearbeitet und die Durchführung vorbereitet sein.

— **Personalnachrichten.** Den Sektionsräten im Eisenbahn-
ministerium Heinrich Ritter v. R e i n h a r d t und Dr. Gustav
S t o c k h a m m e r wurde der Titel und Charakter eines Mini-
sterialrates verliehen, ferner wurden der Ministerialsekretär
Dr. Julius Ritter v. S a g a s s e r zum Sektionsrate und die
Bauräte Zdislaw G u b r y n o w i c z und Robert H a r t i n g e r
zu Oberbauräten im Eisenbahnministerium ernannt. — Den
Ministerialsekretären Dr. Hans J a s c h k e und Dr. Anton
S t u m p f wurde der Titel und Charakter eines Sektionsrates,
dem Baurate Rudolf L e s s e l der Titel und Charakter eines
Oberbaurates verliehen.

Ungarn.

— **Die Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Eisenbahn im Jahre
1916.** Die Betriebslänge blieb im Jahre 1916 unverändert und
beträgt für die hier in Betrachtung zu ziehenden, dem öffent-
lichen Verkehre dienenden Linien zusammen 54,84 km, wovon
30,51 km mit den ungarischen Staatseisenbahnen gemeinsam
befahren werden. (Außerdem betreibt die Eisenbahn 15,9 km
Linien mit Dampf-, teilweise mit elektrischer Kraft, die je-
doch der öffentliche Verkehr nicht in Anspruch nimmt, und
1,074 km elektrische Kohlenwerkbahnen.)

Geleistet wurden: 119 268 (im Vorjahre 106 810) Nutzzugkm.,
36 749 600 (27 871 200) Rohtkm., 17 872 400 (12 756 600) Reintkm.
Befördert wurden insgesamt 253 900 (229 760) Reisende, hier-
von Soldaten 46 550 (37 387); Gepäck 2394 (1766) t, Eilgut
13 503 (14 054) t, Kohlen und Kohlenziegeln 3 410 415
(2 387 444) t, sonstige Frachtgüter 344 686 (388 170) t. Jeder
Reisende legte einen Weg von durchschnittlich 18 (17) km,
jede Tonne Gepäck einen solchen von 22 (22), Eilgut 44 (41),
Steinkohlen 47 (46), sonstige Frachtgüter 38 (38), Gepäck-,
Eil- und Frachtgüter zusammen im Durchschnitt 46 (43) km
zurück.

Eingenommen wurden durchschnittlich für jeden Reisenden
70 (70) Heller, für jede Tonne Gepäck 1001 (944), Eilgut
1798 (1550), Steinkohlen 134 (136), sonstige Frachtgüter 538
(504), Gepäck-, Eil- und Frachtgüter zusammen 177 (178) h;
hingegen betrug die Einnahmeeinheit für 1 Personenkm. 3,89
(3,96) h, für 1 tkm Gepäck 46,09 (43,66), Eilgut 41,20 (37,14),
Steinkohlen 2,83 (2,99), sonstige Frachtgüter 14,24 (13,22), Ge-
päck-, Eil- und Frachtgüter durchschnittlich 3,82 (4,38) h.

Die B e t r i e b s e r g e b n i s s e gestalteten sich wie folgt:

Einnahmen	1916	1915
a) aus dem Verkehre	848 796 K.	706 090 K.
b) aus sonstigen Quellen	1 688 288 „	1 602 712 „
Zusammen	2 537 084 K.	2 308 802 K.
Betriebsausgaben	1 194 498 K.	1 066 321 K.
sonstige Ausgaben	663 102 „	375 113 „
Zusammen	1 857 600 K.	1 441 434 K.
Betriebsüberschuß	679 484 K.	867 368 K.

Somit erhellt, daß sich die Einnahmen um 142 706 bzw.
85 576 K., zusammen um 228 282 K. erhöhten, d. i. um 20,2,
5,3 bzw. 9,9 % günstiger gestalteten. Demgegenüber steiger-
ten sich auch die Ausgaben und zwar um 128 177 bzw. 287 989,
zusammen um 416 166 K., d. i. um 12, 76,8 bzw. 28,9 %. Daher
zeigt der Überschuß einen Ausfall von 187 884 K. oder 21,7 %
und die Betriebszahl stellt sich auf 73,22 gegen 62,43 % im
Vorjahr.

Vom Betriebsüberschusse wurden 132 314 K. zur Tilgung
der Baukosten verwendet, der Restbetrag mit 547 170 K. aber
an die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft als Eigentümerin

der Bahn überwiesen, die seinerzeit die Erfordernisse für den Bau und die Ausrüstung aus ihren Mitteln bestritt.

Die Verzinsung des Anlagekapitals ergab 3,88 gegen 5,04 % des Vorjahres. An Gesellschaftssteuern wurden 126 604 (129 354) K. entrichtet.

Die Einheitssätze stellen sich für

		1 Bahnkm	1000 Rohtonnenkm
Einnahmen	1916	35 835 K.	6 566 h
	1915	32 610 „	7 720 „
Ausgaben	1916	26 238 K.	4 808 h
	1915	20 359 „	4 820 „

Mr.

Niederlande.

— **Die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1916.** Die Ergebnisse des Jahres 1916 entsprechen denen der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft. Die Verkehrseinnahmen stiegen weiter, auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr, obwohl der Militärverkehr stark zurückging. Der übrige Personenverkehr nahm dafür derart zu, daß bei dem eingeschränkten Dienst und dem Mangel an Betriebsmitteln die Züge oftmals sehr überfüllt waren. Für die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr war in erster Linie die 10prozentige Erhöhung der Tarife von Bedeutung sowie weiter ein gesteigerter Verkehr mit Lebensmitteln und Rohstoffen. Um den Wagenumlauf zu beschleunigen, wurden besondere Maßnahmen ergriffen. Anderseits stiegen aber auch die Ausgaben ganz bedeutend und zwar hauptsächlich infolge der Erhöhung der Besoldungen, Unterstützungen und Teuerungszulagen sowie der Preissteigerung für Kohle und alle anderen Materialien. Das Gesamtergebnis entsprach jedoch im wesentlichen dem des Jahres 1915.

Im einzelnen sei folgendes hervorgehoben. Neue Linien wurden nicht eröffnet. Die Anzahl der Zugkilometer erreichte mit 20 129 121 ungefähr wieder den Höchststand von 20 239 272 Zugkm. Die Einnahme aus dem Personenverkehr stieg von 19 280 479 fl. auf 22 481 762 fl., d. i. um 16,6 %, die aus dem Güterverkehr von 12 229 340 fl. auf 13 340 353 fl., d. i. um 9,08 %. (Das Übergewicht des Personenverkehrs ist noch stärker als bei der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft.) Die Gesamteinnahme stieg um 13,92 %, von 33 871 809 fl. auf 38 587 965 fl. oder auf das Betriebskilometer berechnet von 21 462 fl. auf 23 950 fl. Demgegenüber stiegen die Betriebsausgaben von 22 358 753 fl. oder 14 167 fl. für 1 km auf 26 673 725 oder 16 555 fl. für 1 km. Die Betriebsziffer betrug 69,12 % (gegen 66,01 %) und erreichte damit fast wieder den ungünstigsten Stand von 1914 (71,63 %). Der Überschuß war zwar mit 11 914 240 fl. noch höher als der 1913 erreichte Höchstüberschuß von 11 817 063 fl., auf das Kilometer bezogen betrug er jedoch nur 7395 fl. gegen 7295 fl. für 1915 und 7729 fl. in dem bislang besten Jahre 1913. Der Reingewinn war mit 1 852 466 fl. nicht wesentlich höher als 1915, wo er 1 824 966 fl. betrug. Er reichte hin, wieder eine Dividende von 5 % zu verteilen, wozu zu bemerken ist, daß seit der Neuordnung von 1890 eine höhere Dividende als 5 % noch nicht verdient worden ist, und daß der höchste Gewinn (1913) 1 990 365 fl. betrug. Der Gewinnanteil des Staates betrug 226 233 fl. (1915: 224 983 fl.); der Rücklage wurden 500 000 fl. (1915: 475 000 fl.) zugeführt. Die Rücklage beträgt 5 693 793 fl. bei einem Kapital von 22½ Millionen Gulden.

Um den Bediensteten die zunehmende Teuerung erträglich zu machen, wurden verschiedene Maßnahmen getroffen. Am 1. Januar wurde eine neue Lohnordnung eingeführt und jedem Bediensteten, dessen Besoldung niedriger als 1500 fl. war, eine Lohnerhöhung zuerkannt. Ferner wurde im Mai denselben Bediensteten, soweit sie nicht zum Heeresdienst eingezogen waren, eine einmalige Teuerungszulage in Höhe der Besoldung für eine Woche gegeben; seit Mitte Juni endlich erhalten alle Bedienstete mit Ausnahme der Hauptbeamten und der Beamten mit dem Rang eines Hilfsingenieurs und höher eine regelmäßige Teuerungszulage.

Die allgemeine Erhöhung der Gütertarife um 10 % wurde bereits erwähnt; außerdem weist der Geschäftsbericht der Gesellschaft noch besonders hin auf die Kündigung des 45-Tonnentarifs für Steinkohle, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts zur Ausfuhr aus Deutschland und der Ausnahmetarife für Stahl und Eisen im Verkehr zwischen Holland und Deutschland durch die deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Der Personenverkehr zwischen Hoek van Holland und Harwich ist auch 1916 noch nicht wieder aufgenommen worden.

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Bestrebungen zur Förderung der französischen Fremde[n]industrie.** In der Sitzung der französischen Kammer vo[m] 15. Juni wurde, nach einem Bericht der „N. Z. Ztg.“, bei d[en] Verhandlungen über die Budgetzwölftel auch über die Ei[n]künfte aus den staatlichen Kurtaxen gesprochen, die künft[ig] allgemein geltend sein sollen. 20 % der Einkünfte a[us] diesen Taxen sollen an das „Office National du Tourisme[“], das staatliche Fremdenverkehrsamt, gehen. Bei der Bespr[e]chung dieser Bestimmung führte der frühere Minist[er] Sembat aus, es handle sich darum, künftig namentlich d[ie] kleinen französischen Kurorte im Ausland besser bekan[nt] zu machen. Frankreich werde der Schweiz und Tirol nic[ht] mehr das Monopol für den Touristenverkehr überlassen. D[er] Abgeordnete Garat erhob gegen die Überlassung von 20 [%] der Einnahmen aus den Kurtaxen an das „Office Nationa[l] du Tourisme“ Einspruch. Nach seiner Meinung sei d[as] Werben für bekannte Fremdenorte nicht die Aufgabe dies[es] Bureaus, sondern die Fremden nach solchen Plätzen z[u] ziehen, wo noch wenig Verkehr sei. Die Einkünfte der G[e]meindekassen bekannter Kur- und Badeorte zu diese[m] Zweck heranzuziehen, sei ungerechtfertigt und unzulässi[g]. Finanzminister Thierry antwortete, daß der Gemeind[e]haushalt der in Frage kommenden Orte durch Abführun[g] eines Fünftels dieser Einnahmen an das „Office du To[u]risme“ nicht gefährdet werde. Die Zahl der Orte, von den[en] gesagt werden könne, daß sie aus der Tätigkeit dieses Bu[]reaus keinen Nutzen zögen, sei gering. Borrel bezeic[h]nete das Werben als unerläßlich, um Fremde heranzuziehe[n], da der Fremdenverkehr in weitgehendem Maße zur Bereich[e]rung des Landes beitrage. Landwirtschaftsminister Davi[d] betonte, daß das „Office du Tourisme“ geschaffen word[en] sei, um dem ganzen Lande Dienste zu leisten. Vor de[m] Kriege hätten die Fremden Jahr für Jahr durchschnittlic[h] etwa 300 Millionen Franken ins Land gebracht und die[se] Summe könne noch vermehrt werden, wenn man Mittel u[nd] Wege finde, die Besucher fremder Kurorte nach Frankrei[ch] zu ziehen. Es sei beabsichtigt, große Summen bereitzustelle[n], um alle französischen Fremdenstationen bekannt zu mache[n]. Angenommen wurde schließlich ein Antrag Barthe, w[o]nach die an das Fremdenverkehrsamt abzuführenden Ei[n]künfte aus den Kurtaxen je nach der Bedeutung der Kuror[te] abgestuft werden.

F. R.

Fremde Erdteile.

— **Die südafrikanischen Eisenbahnen im Jahre 1915.** W[ir] haben über die Betriebsergebnisse bereits in Nr. 27, S. 2[..] d. Ztg. berichtet. Aus dem amtlichen Jahresbericht (nach A[..] World vom 12. August 1916, Nr. 718, S. 37) wird uns noch fo[l]gendes mitgeteilt: Das Anlagekapital belief sich Ende 19[15] auf 88 494 328 £ für die Eisenbahnen und 12 326 915 £ für d[ie] Hafenanlagen des südafrikanischen Staatenbundes. [Im] Jahre 1915 wurden dem Betrieb übergeben in der Kapkolon[ie] 258, in Transvaal 55, im Oranjefreistaat 85, in Natal 38, z[u]sammen 436 englische Meilen Neubaustrecken, so daß die g[e]samte Betriebslänge sich Ende 1915 beläuft auf 3964 Meile[n] in Kapland, 2491 Meilen in Transvaal, 1265 Meilen im Oran[je]freistaat und 1203 Meilen in Natal, zusammen 8923 Meil[en] = 14 357 km. Im Bau stehen 641,5 Meilen. Am 4. August 19[15] wurde Komatipoort durch den Anschluß bei Zoekmakaar [mit] der Strecke Messina-Pietermaritzburg-Pretoria mit Messi[na] verbunden, und West-Transvaal erhielt Verbindung mit Na[tal] durch Vollendung der Bahn Westleigh-Vierfontein.

Die Roheinnahme betrug 12 197 890 £, davon 1 097 805 £ [a]s Militärverkehr; die Betriebsausgabe 7 862 642 £, dav[on] für Streckenunterhaltung 227 429 £; die Betriebszahl w[ar] demnach 64,46 %. Die gesamte Abschreibung auf das Anla[ge]kapital für Ende 1915 wurde auf 10 101 672 £, der Reinüb[er]schuß auf 1 310 380 £ festgesetzt. Die Einnahme aus d[em] Personenverkehr belief sich auf 3 457 086 £, darunter 43 [..] für 14 039 Ausflüge nach Durban. Von Pietersburg wurd[en] 11 268 Gallonen Milch und Sahne nach Pretoria und Johann[es]burg versendet. Die Güterbewegung umfaßte 5 763 61[..] Güter und 6 275 828 t Kohle. Die Maisverfrachtung betr[ug] aus Transvaal 823 294 Sack, aus Oranjefreistaat 629 714 Sa[ck], aus Natal 89 780 Sack, aus Basuto-Land 6643 Sack und [a]s Kapland 50 Sack; Gesamtgewicht 149 383 t mit einem W[ert] von 631 646 £. Ferner wurden verschifft 85 002 t Wolle [u]nd zwar 18 012 t mehr als im Vorjahr; 30 426 t Felle und Hä[ute] und zwar 3902 t mehr als im Vorjahr; 246 t Gehörne. As[..] ging im Werte von 44 488 £ nach England. An Zucker w[ur]den eingeführt 8428 t, ausgeführt 1269 t. Die Ausbeute [an] Kohle betrug in Kapland 45 841 t, in Transvaal 5 077 767[..] in Oranjefreistaat 710 125 t, in Natal 2 268 422 t, zusamm[en]

..2 155 t. Die Maisernte des Jahres 1915 war glänzend und ..tattete eine Ausfuhr von 3 000 000 Säcken. Der Handel .. Straußenfedern zeigt für 1915 einen Minderumfang an ..käufen gegen 1913 von 2 250 000 £. Infolge des Mangels ..Schiffsraum gewährten die Eisenbahnen den Obstzüchtern ..ncherlei Unterstützungen, um ihrem Betrieb neue örtliche ..rkte zu gewinnen.

..ir William Hoy beklagt den Mangel an gemeinsamem ..gehen im Handel und den Überfluß an Agenturen für die ..renverteilung. Die Deutschen, sagt er, halten zusammen .. Gewerbe, dem Frachtgeschäft und Finanzwesen; er rät Großbritannien, die besten Methoden Deutschlands und Amerikas in bezug auf Handelsunternehmen nachzuahmen.

Große Mengen von Kohle wurden von Südafrika nach dem Sudan und Argentinien versandt. Auch Ecuador und die Ost- und Westküsten von Afrika waren gute Abnehmer für Kohle. Von Interesse ist ein Vergleich der Preise für Bunkerkohle an den verschiedenen Häfen, nämlich für die Tonne in Durban 14 s 9 d bis 18½ s; Kapstadt 26½ s bis 28 s; Portsaid Lucia 46 s, Madeira und Las Palmas 89½ s, Teneriffa 89 s und Neapel 110 s. B.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

..roßherzoglich Badische Staatseisenbah..n. Am 20. Juli d. J. ist an der Strecke Immendingen-..ldshut zwischen den Stationen Horheim und Ofteringen die ..testelle Wutöschingen auf jederzeitigen Widerruf .. den Personenverkehr nach Maßgabe der Vorschriften für .. Personen- usw. Abfertigung nach und von Haltestellen .. den Vorortverkehr in Betrieb genommen worden. Die ..fernung von Horheim beträgt 2,107 km, von Ofteringen ..km.

..rweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..isenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai .. ist die zwischen den Bahnhöfen Martensdorf und Velgast ..der Bahnstrecke Stralsund-Rostock gelegene Station Cum..row (Kreis Franzburg), welche bisher dem Per..en-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern und Leichen eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Tieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 31 — Königl. Eisenbahndirektion Altona — ist der Nachtrag III und zum Vereinskilometerzeiger Nr. 34 — Königl. Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen — der Nachtrag II herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 120 vom 9. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 16. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..ffnung der Station Cummerow ..eis Franzburg) für den Stückgut..rkehr und die Abfertigung von Leichen.

..m 1. Mai 1917 ist die zwischen den ..nhöfen Martensdorf und Velgast, ..s der Bahnstrecke Stralsund-..tock, gelegene Station Cummerow ..eis Franzburg), welche bisher dem ..sonen-, Gepäck- und Wagenla..ngsgüterverkehr diente, auch für die ..ertigung von Stückgütern und Lei.. eröffnet worden.

..ie Abfertigung von Fahrzeugen, ..engstoffen und Gegenständen, zu ..n Ver- und Entladung eine Kopf..pe erforderlich ist, sowie von Tie.. ist bis auf weiteres ausgeschlos..

..ettin, im Juli 1917. (974)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

..dwestdeutsch - bayerischer Güterverkehr.

..it Gültigkeit vom 15. September .. treten beim Ausnahmetarif 4 d .. Ammoniak, schwefelsaures usw. ..ende Änderungen ein:

Ziffer 1 der Anwendungsbedin..ngen ist am Schluß nachzutragen: ..r Thomasschlacken, Thomasmehl .. für Kalisalze, rohe, als Bergkie.., Hartsalz, Kainit, Karnallit, Kru.. Schönit, Sylvinit, sämtlich in ..ken oder gemahlen, wird vom ..September 1917 ab bis auf weiteres ..Ausnahmetarif nur unter der Bedin..g der Frachtzahlung mindestens .. das Ladegewicht der gestellten ..en gewährt, wobei für Wagen mit ..m anderen Ladegewicht als 10. ..2 und 15 t das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t, das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t gerechnet wird.

Näheres bei unserem Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 14. Juli 1917. (975)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1, 3 und 5 vom 1. Juli 1911.

Am 1. Oktober 1917 treten außer Kraft:

1. im Hefte 1: der Frachtsatz Abfaltersbach-Regensburg des Ausnahmetarifs 103 (Erze);
2. in den Heften 3 und 5: der Ausnahmetarif 63 (Tonerde) und sämtliche ab 20. Juni 1915 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für Schwefelkies von Abfaltersbach.

München, den 8. Juli 1917. (976)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Am 1. August l. J. treten in Kraft:
Neues Tarifheft 10 für Steinkohlen usw., Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 8, Nachtrag XV zum Tarifheft 2. Die Nachträge enthalten u. a. die schon unterm 10. Mai l. J. veröffentlichte Aufhebung verschiedener Ausnahmetarife, Fortbestehen gekündigter Ausnahmetarife unter Änderung bisheriger Frachtsätze. Die Druckstücke können von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau bezogen werden. Ferner werden mit 1. August l. J. im Tarifheft 14 (Düngemittel) die Stationstarifsätze für Thomasmehl nach westschweizerischen Stationen und im Tarifheft 15 (Zement) verschiedene Frachtsätze ab Reichsbahnstation und Saarbrücken-Malstatt nach Genf, La Plaine, Satigny, Vallorbe und Vernier-Meyrin aufgehoben und durch die höheren Frachtsätze der entsprechenden Schnittariftabelle ersetzt. Die auf 1. August l. J. gekündigten Tarifhefte 8, 14 und 15 bleiben mit obigen Änderungen bis auf weiteres in Kraft.

Zum Tarifheft 5 treten mit 1. August l. J. weitere Ausnahmefrachtsätze für Kalziumkarbid nach Stationen des Direktionsbezirks Ludwigshafen (Rh.) in Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 15. Juli 1917. (978)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer-Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden aufgehoben:

A. im Tarifheft 1

a) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 93 (Eisen und Stahl usw.) in Abteilung II unter A für 10 t von Zagórzany nach Zaandam (507 Pf.) und von Mürzzuschlag nach Helmond (461 Pf.);
b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 118 (Papier) in Abteilung A;
c) der Ausnahmetarif 122 (Elektrodenkohlen).

B. im Tarifheft 2

a) eine Anzahl von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 30 (Holz) in Abteilung B;
b) eine Anzahl von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 93 (Eisen und Stahl usw.).

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden. Das Nähere geht aus unserm Verkehrsanzeiger hervor. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 13. Juli 1917. (972)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits. Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1917 an bis auf Widerruf treten die in §§ 33 und 34 der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehenen Frachtermäßigungen für gebrauchte Packmittel außer Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 14. Juli 1917. (973)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 2 IV y für Bleistein.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1917 bis 30. September 1917 einschließlich tritt ein Ausnahmetarif für Bleistein zur Verwendung im Inlande mit den Sätzen des Rohstofftarifs in Kraft. Das Nähere enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auch geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juli 1917. (970)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Zur Bekanntmachung vom 18. Mai 1917. Am 1. August 1917 tritt zum Gütertarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1911 der Nachtrag IX in Kraft. Der Nachtrag enthält neue Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und des Serientarifs III A für die Stationen Eisenstein und Salzburg und ist bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, erhältlich.

Im Tarifheft 2 vom 1. Dezember 1911 treten zu dem gleichen Zeitpunkte im Ausnahmetarif 1 (Güter aller Art) neue Frachtsätze in Kraft. Sie sind aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft. Im Nachtrag VIII zum Heft 2 ist auf Seite 7 die Stationsbezeichnung Iglau Staatsbahnhof in Iglau Stadtbahnhof abzuändern. Die für den 1. August 1917 in Aussicht genommene Herausgabe des Nachtrags VII zum Tarifheft 4 erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkte.

Dresden, am 14. Juli 1917. (971)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen dänischer, schwedischer und norwegischer Eisenbahnen einerseits und Stationen österreichischer und ungarischer Eisenbahnen andererseits, Teile I und II vom 7. Juli 1909, wird mit Ablauf des 31. Juli 1917 außer Kraft gesetzt.

Altona, den 18. Juli 1917. (985)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif, Gütertarife Baden-Pfalz, Baden-Elsaß-Lothringen und Basel S. B. B. und St. Johann-Baden.

Auf 1. August 1917 wird in die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6a für Steinkohlen usw. (Rheinumschlag) folgende Bestimmung aufgenommen: Weiter ist Bedingung, daß die Sendungen auf der Empfangsstation mit Landfuhrwerk, zu Schiff oder mit Privatanschlußbahn abgefahren werden.

Karlsruhe, den 15. Juli 1917. (977)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. tr. vom 1. Dezember 1906.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 wird der Ausnahmetarif samt allen Nachträgen ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 14. Juli 1917. (979)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, Hefte 2 und 3 vom 15. Mai 1912.

Am 1. Oktober 1917 treten beide Tarifhefte samt Nachträgen außer Kraft.

München, 14. Juli 1917. (980)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 13 vom 1. Mai 1912. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Am 1. Oktober 1917 treten die Frachtsätze nachbezeichneter Ausnahmetarife ohne Ersatz außer Kraft:

1. im Tarifheft 6 die Ausnahmetarife 93 u. 95 A—E und der Ausnahmetarif 101,
2. im Tarifheft 13 der Ausnahmetarif 93 A, C u. F,
3. im Tarifheft 19 die Ausnahmetarife 93 A—G (II. Ausfuhr aus Deutschland), 95 C, 96 sowie 101 A II und B II.

München, den 14. Juli 1917. (981)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der deutschen Verbandsverwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909.

Aufhebung von Ausfuhrermäßigungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August treten in der Güterklassifikation die Tarifierungen, die „im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach dem Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österr.-ungarischen Monarchie“ oder „im Falle der Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet nach dem Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie“ oder „im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österr.-ungarischen Monarchie durch das deutsche Zollgebiet“ oder „im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet durch das Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie“ oder „im Falle der Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet und durch das Vertragszollgebiet der beiden Staaten der öster[r.-]ungarischen Monarchie oder um[ge]kehrt“ gelten, außer Kraft. Besteh[en] bleiben die Ermäßigungen bei folg[en]den Gütern: H-14, Hohlglaswaren, T-[...] Tonwaren, Z-2, Zementwaren, Z[-...] Ziegel und Z-21, Zucker.

Wien, am 15. Juli 1917. (9[..])
K. k. österr. Staatsbahnen. namens der beteiligten Verwaltung[en].

Österreichisch-ungar.-schweizerisch[er] Eisenbahnverband. Eisenbahngütertar[if] Teil I, Abteilung B, vom 1. Juni 19[..] Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 19[..] Ausnahmetarif für Holz und Bo[rke] (Rinde), Teil IV, Heft A, (Verkehr m[it] Österreich) vom 1. April 1912. A[us]nahmetarif für Holz und Borke (Rind[e]) Teil IV, Heft B (Verkehr mit Ungar[n]) vom 1. März 1913. Aufhebung ei[ner] Klassifikation, Aufhebung von Frac[ht]sätzen, Änderung von Artikelverzei[ch]nissen.

Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 t[re]ten nachstehend bezeichnete Tarifma[ß]nahmen in Wirksamkeit:

1. Eisenbahngütertarif, Teil I, [Ab]teilung B, vom 1. Juni 1917. Auf Se[ite] 101 ist beim Artikel „5. Stäbe und Br[ett]chen gehobelt“ die Ausnahmetarif[ie]rung im Falle der Ausfuhr .... (T. III a und III b) zu streichen.
2. Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. J[uli] 1911. Die Ausnahmetarife 18 für Bl[ei]glätte, Nr. 29 für Lithopone, Bleiw[eiß] und Zinkweiß ab Hruschau und Sett[...] und Nr. 42 für Elektrodenkohlen w[er]den aufgehoben.
3. Tarife, Teil IV, Heft A, v[om] 1. April 1912 und Heft B v[om] 1. März 1913. Auf Seite 10 sind im [Ar]tikelverzeichnisse unter Serie II, [Zif]fer 3, die Worte „Auch gehobelt, je[d]och nicht genutet“ zu streichen.

Wien, am 13. Juli 1917. (9[..])
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung[en].

---

3. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-[Pri]vatbahn- Personen- und Gepäckverk[ehr]

Mit Geltung vom 1. Oktober 1917, [wi]derruflich bis 30. September 1920, [wer]den im Verkehre mit Stationen [der] Niederlausitzer Eisenba[hn] folgende Zuschläge erhoben:

1. Personenverkehr.

Auf einfache Fahrkarten II. Kla[sse] Zuschlag 15 Pf.

Auf einfache Fahrkarten III. Kla[sse] und auf Hundekarten Zuschl[ag] 10 Pf.

Markt- und Doppelkarten, die [zur] Hin- und Rückfahrt berechti[gen], erleiden doppelten Zuschlag.

Auf Monatskarten Zuschlag 3[...]. Arbeiter- und Schülerkarten [blei]ben zuschlagfrei.

2. Gepäckverkehr.

Auf jede Abfertigung bis 25 kg [Zu]schlag 10 ₰;

Auf jede Abfertigung über 25 [k]g Zuschlag 20 ₰.

Weitere Auskunft erteilt die Betri[ebs]verwaltung der Niederlausitzer Ei[sen]bahn in Lübben (Lausitz).

Hannover, den 16. Juli 1917. (2[..])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 57. 25. Juli 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnfragen im badischen Landtage.

n der kürzlich geschlossenen außerordentlichen Tagung s badischen Landtages wurde auch ein Nachtrag zum Staatsshaltgesetz mit nachstehenden Forderungen aus dem Beiche der Staatseisenbahnverwaltung genehmigt:

Für Erweiterung der Hafen- und Gleisanlagen des Kehler Hafens	554 000 ℳ
für Beschaffung von weiteren Güterwagen .	1 349 000 „
für den Ankauf der Mehrheit der Aktien von 2 Schiffahrtsgesellschaften	3 714 000 „
Gesamtforderung	5 617 000 ℳ

Bei der ersten Forderung handelt es sich um die Schaffung n Lagerplätzen für Reichszwecke für die Zeit nach Beenung des Krieges. Die zweite Anforderung hängt mit dem schluß des Staatsbahnwagenverbandes über eine stärkere rmehrung des Güterwagenparkes zusammen. Die letzte rderung über 3,7 Millionen Mark ist die bedeutungsvollste. ch den Ausführungen des Berichterstatters der Ersten mmer ist ihr Zweck, die Unabhängigkeit der badischen iffahrtsunternehmungen auf dem Rhein zu wahren und der gierung dabei den erforderlichen Einfluß zu sichern. Von gierungsseite wurde sie in den Kammerverhandlungen als bedeutungsvolles Unternehmen bezeichnet, das im engen sammenhang stehe mit der wachsenden Bedeutung, die Rheinwasserstrecke erhalten hat und nach ihrer Schiffmachung bis zum Bodensee noch erhalten wird, als gleichechtigtes volkswirtschaftliches Instrument für den Güterkehr neben der Eisenbahn. Dabei wurde der Hoffnung sdruck gegeben, daß das für fraglichen Zweck festgelegte ößere Kapital sich dem Staate, wenn auch nicht unmittelbar Gestalt von hohen Dividenden, so doch mittelbar gut versen werde.

on sonstigen Eisenbahnfragen stand hauptsächlich die höhung der Personentarife sowie die Einführung der Wagenklasse und im Zusammenhang damit die allgemeine tschaftliche Lage der badischen Staatseisenbahnverwalg zur Erörterung. Zu diesen Fragen nahm in einer der ten Sitzungen der Herr Finanzminister das Wort, insondere auch als Erwiderung auf den vorausgegangenen ehnenden Beschluß des Haushaltausschusses zur Einführung der 4. Wagenklasse in Baden sowie der im gleichen Sinne gehaltenen Äußerungen einiger Abgeordneten. Er führte aus, die Notwendigkeit beider an sich unerwünschter Maßnahmen sei nicht zu leugnen, wenn man sich vorurteilsfrei auf den Boden der Tatsachen stelle. Was besonders die Übernahme der 4. Wagenklasse anlange, so entschließe er sich, offen gestanden, nicht mit besonderer Begeisterung zu diesem Schritte und gebe gerne zu, daß rein theoretisch betrachtet, das Dreiklassensystem betrieblich einfacher und vielleicht auch besser sei als das Vierklassensystem. Aber die harte Wirklichkeit nötige oft, über die schönsten Theorien zur Tagesordnung überzugehen, und so sei es auch hier. In der vorliegenden Frage seien es zwei Tatsachen, die gebieten: erstens der Zwang, für einen Ausgleich der Einnahmen mit den gewaltig gestiegenen Ausgaben zu sorgen, wenn die Eisenbahnen lebensfähig und entwicklungsfähig erhalten bleiben sollen; zweitens die Unmöglichkeit, als kleiner Eisenbahnstaat, der nur über ein Dreißigstel des deutschen Eisenbahnnetzes verfüge, eine eigene oder wie man beinahe sagen könne, eigensinnige Eisenbahnpolitik zu treiben, abgesehen von dem allseitigen Streben nach Einheitlichkeit der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

In ersterer Hinsicht verwies der Herr Minister auf seine früheren Ausführungen über die große Ausgabesteigerung in der Eisenbahnverwaltung und über die Unmöglichkeit einer Verwendung von Mitteln des allgemeinen Staatshaushalts für Zwecke der Eisenbahnverwaltung in der Zukunft. Im Gegenteil werde man die Verwirklichung seiner Anregung, die staatlichen Unternehmungen mehr den Staatsfinanzen dienstbar zu machen, auch in Baden bei den Eisenbahnen versuchen müssen. Jedenfalls wäre es nicht unbillig, wenigstens die Verzinsung des von der allgemeinen Staatsverwaltung in die Eisenbahnen hineingesteckten Kapitals künftig zu verlangen.

Auf dem Gebiete der sachlichen Ausgaben sei die Grundlage für die Berechnung der Steigerung, mit der man nach dem Kriege rechnen müsse, eine unsichere. Daß man wieder auf den Stand wie vor dem Kriege kommen werde, sei nicht anzunehmen, schon im Hinblick auf die Steuergesetzgebung.

Bezüglich der persönlichen Ausgaben ließe sich die künftige Mehrbelastung jetzt schon übersehen. Der Kriegslohnzuschlag, der sich nach dem Kriege in eine ordentliche Lohnerhöhung umwandeln werde, belaste die Eisenbahnverwaltung mit 2,4 Millionen, die beabsichtigte Kriegszulage an die unteren Beamten, die ebenfalls dauernd bleiben werde, mit 1,6 Millionen, die Teuerungszulagen nach der beabsichtigten Neuregelung mit 6,3 Millionen, zusammen mit 10,5 Millionen Mark. Im ganzen sei die Ausgabesteigerung auf 15—20 Millionen Mark zu schätzen. Wenn nicht durch eine Einnahmeerhöhung für einen Ausgleich gesorgt werde, sei die Verzinsung der Eisenbahnschuld in Frage gestellt, ganz abgesehen von der Tilgungsfrage.

Mit Genugtuung stellte der Herr Minister fest, daß der in Aussicht genommenen Erhöhung des Personentarifs auf 9 ₰, 5,7 ₰, 3,7 ₰ und 2,4 ₰ von allen Parteien zugestimmt worden sei. Die Mehreinnahme daraus bringe für Baden 2,4 Millionen Mark.

Die Einführung der 4. Wagenklasse, über die die Meinungen geteilt seien, ergebe für Baden eine Mehreinnahme von 1,1 Millionen; auch auf diese könne man nicht verzichten, außerdem erscheine sie gerechtfertigt. Baden fahre jetzt in der 3 b-Klasse ohne Militär 78,4 % aller Reisenden und 58,5 % der Personenkilometer zum Satze der 4. Klasse in Preußen gegen 45,5 % der Reisenden und 44,45 % der Personenkilometer dort; daraus gehe hervor, daß man in Baden einem großen Teil der Reisenden die Vergünstigung des niedrige Satzes zukommen lasse, für die sie nicht bestimmt sei. Da könne man sich künftig nicht mehr leisten. Andernfall müßte künftig, wie in Württemberg, auch in Baden für di 3 b-Klasse ein Satz erhoben werden, der zwischen dem Tarif satz der 4. und 3. Klasse liege, also statt 2,4 ₰ etwa 2,7 ₰ Die Einführung der 4. Klasse verdiene daher entschieden de Vorzug, und es sei in diesem Sinne ganz richtig, wenn si von einer Seite eine Wohltat genannt worden sei. Bade sei ferner nicht in der Lage, die fremden 4.-Klassewage die bei der geographischen Lage des Landes künftig vo allen Seiten hereinkämen, etwa als lästige Ausländer vo den Grenzen auszuschließen. Die Einführung der 4. Wagen klasse sei nach allem, möge dagegen sprechen was woll praktisch unvermeidbar. Wenn sie von einer Seite abgelehn worden sei, weil sie eine Verkehrsverschlechterung bedeut so sei zu bedenken, daß man nach dem Kriege auch son manche Bequemlichkeit im Reiseverkehr werde entbehre müssen.

Eine abschließende Stellungnahme des Landtages selb fand in der Frage der Einführung der 4. Wagenklasse nich statt, auch wurden keine parteiamtlichen Erklärungen daz abgegeben, abgesehen von der vorläufigen Erklärung eine einzigen Partei, im Sinne der Aufschiebung der Stellun nahme für die nächste Landtagstagung.

Aus dem Geschäftsbericht der österreichischen Südbahn.

Kürzlich wurde der Geschäftsbericht der Südbahn für das Jahr 1916 veröffentlicht. Er schildert den Charakter des Jahres 1916 als im Zeichen des Weltkrieges. Noch viel stärker als in den früheren Zeiten wurde die Südbahn für militärische Zwecke herangezogen und es fielen ihr im Dienste der Heeresverwaltung ungemein wichtige Aufgaben zu. Die Betriebsleistung war die höchste je dagewesene, die Zahl der Bruttotonnenkilometer ist um 7½ % gewachsen. Anderseits sind die Betriebskosten um nahezu 40 % gegenüber dem Vorjahre gestiegen, während die Steigerung der Betriebseinnahmen hinter der Erhöhung der Betriebsleistungen erheblich zurückblieb. Die Personentarife wurden mäßig erhöht, was aber gegenwärtig bei dem geringen Umfange des Zivilpersonenverkehres kaum einen fühlbaren Einfluß auf den Ertrag übt. Nach Rückkehr normaler Verhältnisse rechnet die Südbahn aus diesem Titel auf eine entsprechende Steigerung der Einnahmen. Im Militärpersonenverkehre ergibt sich infolge der gleichzeitigen Einführung der Fahrkartensteuer noch eine Erhöhung der bisherigen Tarifsätze um 8⅓ %, im Militärgütertarife noch eine Erhöhung der bisherigen Sätze um rd. 13 %. Im Frachtverkehre hat die Regierung, insoweit die bisherigen Sätze bereits höher waren, als jene der Staatsbahnen, nur eine weitere Erhöhung um 25 %, soweit die Südbahntarife nicht höher waren, eine Steigerung von 30 % bewilligt. Von dieser Steigerung ist zunächst die neue Frachtsteuer abzuziehen, und für die Südbahn beläuft sich die finanzielle Wirkung aus der Erhöhung der Gütertarife im ersteren Falle auf rund 8⅔ %, im letzteren Falle auf rund 13 % der bisherigen Tarifsätze.

Die Südbahn macht weiter darauf aufmerksam, daß in der Bilanz die wieder unberichtigt gebliebene Zeitrente der italienischen Regierung als Eingangspost aufgenommen, anderseits die bedeutenden Zahlungsrückstände aus unberichtigten Leistungen in das feindliche Ausland zur gesetzlichen Relation in der Kronenwährung eingestellt sind. Es wird ausdrücklich betont, daß diese beiden Fragen für die Zukunft der Gesellschaft von entscheidender Bedeutung sein werden.

Über den Geschäftsgang in den ersten Monaten des laufenden Jahres wird das Folgende erklärt: „Die Betriebsschwierigkeiten aller Art sind, wie bei der langen Kriegsdauer unvermeidlich, noch weiterhin im Steigen begriffen. Das gleiche gilt, ohne daß es wohl einer besonderen Erklärung bedürfte, von den Betriebskosten, und zwar ebensosehr von den Materialauslagen wie insbesondere auch von den Personallasten, die schon infolge der im Winter 1916 nach dem Vorgang der Staatsbahnverwaltung dem Personal gewährten Zuwendungen eine weitere sehr bedeutende Erhöhung aufweisen. Anderseits sind bisher die Einnahmen sowohl aus dem Zivil- wie aus dem Militärverkehr hinter den analogen Einnahmen zur gleichen Zeit des Vorjahres zurückgeblieb Für die Beurteilung der weiteren Gestaltung des Zivilverkeh fehlt uns begreiflicherweise jede verläßliche Grundlage. No weniger läßt sich die weitere Entwicklung des seinem Wes nach fortwährenden Schwankungen unterliegenden Militärve kehrs auch nur einigermaßen vorhersehen. So ungeklärt al selbst die nächste Zukunft erscheint, so glauben wir doch a die bisher unzerstörbare Lebenskraft unseres Unternehme — die bereits wiederholt über die schwierigsten Verhältnis hinweggeholfen hat — vertrauen und von ihr erwarten können, daß uns nach Überwindung des Krieges, der nunme alle Weltteile in seinen unheilvollen Bann gezogen hat, ei bessere, auch für die finanziellen Interessen unserer Gese schaft ersprießliche Zukunft beschieden sein werde. Bis d hin werden wir allerdings auch weiterhin alle unsere Kräf aufbieten müssen, um den hochbedeutsamen Aufgaben unser Unternehmens, soweit es seine Leistungsfähigkeit nur irge gestattet, klaglos nachzukommen.“

Aus der Bilanz ergibt sich, daß die Werte des Bahnnetz um die im Jahre 1916 durchgeführten Investitionen erhö wurden. Diese Investitionen betrugen 2 007 289 K., dageg betrug der Wert der kassierten Fahrbetriebsmittel 1 202 360 K so daß sich die Bilanzwerte um 804 929 K. erhöhen. Die I vestitionen wurden vorläufig aus den Kassenbeständen b stritten. Die Fahrbetriebsmittel haben infolge des Krieg eine ganz außerordentliche Abnutzung erfahren. Der hi durch eingetretenen Wertverminderung wurde durch erhöh Wertabschreibungen Rechnung getragen. Zu den Werta schreibungen wurden die bereits versteuerten Rücklagen, di mal mit dem Betrage von 9,16 Millionen Kronen, hera gezogen, woraus sich eine Ermäßigung der Bilanzpost, Rüc lagen aus den Betriebsergebnissen der Jahre 1897 b 1914 ergab. Die Debitoren stehen in der Bilanz mit 81,6 Mi lionen, das ist um 39,1 Millionen Kronen höher als im vorig Jahre. Die Kreditoren betragen 45,4 Millionen Kronen u zeigen eine Steigerung um 3,2 Millionen Kronen. Die D bitoren sind um 36 Millionen Kronen höher als die Kreditor Die Steigerung ist zum größten Teile darauf zurückzuführ daß unter den Debitoren die bereits fälligen, aber bisher u berichtigt gebliebenen Zeitrenten der italienischen Regieru für das Jahr 1916 mit 28,158 Millionen Kronen zur Relati umgerechnet eingestellt erscheinen. Die Zinsen und Tilgun rückstände betragen 139,23 Millionen Kronen und sind 48,5 Millionen gestiegen. Von diesen Rückständen sind 117 Millionen Zinsenrückstände vornehmlich infolge des ges lichen Zahlungsverbotes gegen das feindliche Ausland 21,44 Millionen Kronen Tilgungsrückstände, hauptsächlich der durch den Kriegszustand notwendigen Hinausschieb der im Sanierungsübereinkommen vorgesehenen Tilgung

..igationen Kategorie A und B. Der Bericht erklärt über ..i Sanierungsübereinkommen das Folgende: Die durch den K..egszustand verzögerte Durchführung des Sanierungsüber..kommens in mehreren seiner Bestimmungen bewirkte, daß ..i Entlastung des Schuldendienstes in den Erträgnissen der ..bahn nicht so zum Ausdruck kommen konnte, wie es ..erzeit mit gutem Grunde erwartet werden durfte und wie ..bei Fortdauer des Friedens gewiß auch erfolgt wäre, da ..li durch den Krieg verursachten Schäden viel schwerer wo..g als die Vorteile aus der Erleichterung des Zinsendienstes. ..ie hauptsächlichsten Ziffern der Betriebsergeb..,se sind die folgenden: Im Zivilverkehre wurden ..2 21 436 (+ 942 235) Personen befördert und 32,8 (+ 0,57) ..i ionen Kronen eingenommen. Die Einnahmen aus dem ..l tärpersonenverkehre betrugen 27,22 Millionen und stiegen ..genüber dem Vorjahre um 11,66 Millionen. Der Eilgut..kehr umfaßte 251 751 (+ 13 445) t und lieferte eine Ein..me von 8,76 (+ 0,16) Millionen Kronen. Im Frachtenver..re wurden befördert 14 319 158 (+ 2 062 232) t, das ist ..r um 16,83 %. Die Einnahmen betrugen 121,38 (+ 10,73) ..l ionen Kronen, das ist mehr um 9,7 %. Die Steigerung ..i Frachtenverkehres entstammt der ausgedehnten Tätigkeit ..r für die Verpflegung, Bewaffnung und Ausrüstung des ..res in Betracht kommenden Industrie- und Handelszweige, ..urch die Unterbindung des sonstigen Verkehres infolge ..Krieges ausgeglichen wurde. Ferner waren die gestei..en Militärgütertransporte allerdings zu den wenig ein..lichen Taxen des Militärtarifes von maßgebender Bedeu..g. Die Einnahme für das Tonnenkilometer ist von 5,73 ..5,64 Heller zurückgegangen. Die hauptsächlichsten Ver..sartikel waren Kohle 3,58 (+ 0,60), Holz 1,03 (+0,16), ..reide 0,83 (+ 0,25), Eisen und Stahl 0,54 (+0,94), Vege..lien 0,45 (+ 0,05) Millionen Tonnen. Die gewaltige Zu..me des Getreideverkehres betrifft die ungarischen Linien, ..ei sich Transporte aus Rumänien stark fühlbar machten. ..s zeigt eine Mehrverfrachtung um 115 000 t, Weizen um ..0 t. Viele der erwähnten Steigerungen sind durch Ver..ung von Verpfleg- und sonstigen Bedarfsgegen..den für die Truppen an der Südwestfront zu erklären. ..beträchtliche Verkehrsabnahme zeigen Südfrüchte um ..000, Obst um 64 000, Zucker um 45 000, Baumwolle um ..00, Reis um 32 000, Bier um 29 000, Öl um 26 000, Wein ..23 000, Webestoffe um 14 000, Tabak um 14 000, Kaffee um 8600 t. Der Frachtenverkehr nach den beiden Seehäfen ergab die folgenden Ziffern: In Triest betrug der Gesamtverkehr 362 911 (— 240 104), in Fiume 595 417 (+ 301 379) t.

Die Betriebsausgaben stellten sich auf rund 140 Millionen Kronen und zeigten eine Steigerung um 39,7 Millionen. Von dieser letzteren Ziffer entfallen 24,12 Millionen auf Zugförderungs- und Werkstättendienst, 11,38 Millionen auf Verkehrs- und kommerziellen Dienst und 4 Millionen Kronen auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung. Die Gründe der Steigerung sind wiederholt mitgeteilt worden. Der Bericht erklärt, daß sich die Wirkung der erhöhten Betriebsleistung und der Steigerung der Materialpreise in geradezu beklemmender Weise bei den Kosten der Kohlenbeschaffung äußert. Die Mehrausgabe an Lokomotivkohle allein beträgt über 15 Millionen Kronen, das ist mehr als zwei Drittel der gesamten Steigerung der sachlichen Ausgaben. Die Kosten der Lokomotivkohle haben sich gegenüber dem Jahre 1915, das bereits eine empfindliche Verteuerung gebracht hatte, verdoppelt. Von der Kostensteigerung entfallen etwa zwei Drittel auf die Teuerung, ein Drittel auf den Mehrverbrauch. Gegenüber einem so ungeheuerlichen Mehraufwande tritt die Kostensteigerung bei den übrigen Materialien in den Hintergrund, bei vielen Materialien hat sich aber nebst der Erhöhung der Preise auch die Güte erheblich verschlechtert, was auch einen Mehrverbrauch nach sich zog.

Bei den Lokal- und Pachtbahnen der Südbahn betrugen die Bruttoeinnahmen 1 032 189 (+ 94 011) K., die Betriebsausgaben 754 129 (+ 101 722) K. Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg lieferte einen Betriebsüberschuß von 215 367 K., die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl einen Betriebsüberschuß von 78 382 K., dagegen die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben einen Abgang von 15 698 K. Von den Pachtbahnen ergab die Wien-Pottendorfer Bahn ein Erträgnis von 263 367 K. Die übrigen Bahnen dieser Gruppe zeigen alle Betriebsverluste, und zwar die Leoben-Vordernberger Bahn von 148 305 K., die Graz-Köflacher Bahn von 821 286 K., die Radkersburg-Luttenberger Bahn von 97 521 K., die Barcs-Pakracer Bahn von 343 914 K. Im ganzen schließen die Pachtbahnen mit einem Verluste von 1 147 659 K., der gegenüber dem vorigen Jahre sich um 382 521 K. erhöhte.

Wirtschaftliche Aussichten in Kleinasien und Bulgarien für die Verkehrsindustrie der Mittelmächte.

..egen der infolge des Weltkrieges türkischerseits beabsich..n Verstaatlichung der Verkehrsunternehmungen in Klein..i (französische, englische, belgische Eisenbahnen, der ..pfschiffahrtsunternehmung Mahsusu, der Hafen- und Kai..gen von Smyrna, Beirut, Panderma, Samsun, Tripolis, ..a und Heraklea, des Docks von Derindscheh bei Ismid und ..Werft von Stenia am Bosporus) ergibt sich in Zukunft für ..europäischen Mittelmächte eine sehr günstige wirtschaft..e Aussicht in bezug auf Eisenbahnbauunternehmungen und ..erungen von Eisenbahnmaterial und sonstigen Bedarfs..enständen für das Verkehrswesen. Dies um so mehr, weil ..fahrzeuge und der Oberbau der bereits bestehenden Eisen..netze durch die andauernde starke Benutzung während des ..ges teilweise ausgewechselt werden müssen und, nachdem ..die Türkei Herr im eigenen Hause geworden ist, be..tliche Strecken neuer Schienenwege hergestellt werden. ..urch werden nicht allein die landwirtschaftlichen Ver..isse sowie die viel versprechende Bergwerksindustrie im ..iche der Eisenbahnen mächtig gefördert, wie dies durch ..Verwaltung der Anatolischen Eisenbahnen bereits er..e und auch von nordamerikanischen Eisenbahngesell..ten zu deren erklecklichen Nutzen planmäßig durchge.. wird, sondern es werden auch zahlreiche industrielle ..rnehmungen in den vorerwähnten Ländern ins Leben ..fen werden, deren Anlage und Einrichtung naturgemäß ..ngehörige der verbündeten Staaten übertragen wird, in..n die Gründer oder Eigentümer nicht selbst diesen ..en angehören.

..eine Schätzung der Menge der voraussichtlich nach ..Kriege erforderlichen Eisenbahnbedarfsgegenstände zu ..glichen, seien nachstehend die Längen der verschiedenen ..Betriebe, im Bau oder in Bauvorbereitung befindlichen ..bahnlinien der asiatischen Türkei und Bulgariens an..eben, wobei selbstverständlich die Anzahl und das Ge..der Züge sowie die Steigungsverhältnisse der Strecken ..ksichtigt werden müssen, weil die Abnutzung der Fahr..e und des Oberbaues bekanntlich davon abhängig ist.

1. Anatolische Eisenbahnen (gesellschaftlich), 1030 km. Örtliche Betriebsschwierigkeiten infolge Steigungen von 25 ‰ von Biledschik nach der Hochebene Eski-Schehir-Konia und nach Angora. 2. Hedschasbahn (staatlich) 1500 km. 3. Bagdadbahn (deutsch-ottomanische Gesellschaft) einschließlich der Linie Mersina-Tarsus-Adana und Bagdad-Elkuweit, Länge 2543 km. Betriebsschwierigkeiten infolge der Überschienung des Taurus in den cilicischen Pässen und des Amanus-Gebirges. 4. Smyrna-Afion Karahissar nebst Zweiglinien (franz. Gesellschaft), 581 km. Betriebsschwierigkeiten bei Tunla Bunar, da die Eisenbahnlinie in einer Höhe bis zu 1180 m die Ausläufer des Murad Dagh zu übersetzen hat. 5. Syrische Eisenbahnlinien (französ. Gesellschaft), Aleppo-Hama-Homs-Baalbek-Rayak-Damaskus, Damaskus-Mserib, Homs-Tripolis, Rayak-Beirut, Rayak-Damaskus, zusammen 685 km. Die Übersetzung des Libanon und Antilibanon verursachen sehr bedeutende Betriebsschwierigkeiten, es mußte deshalb nächst Beirut eine Zahnradbahn hergestellt werden. Für große Massentransporte eignet sich diese Bahnlinie wenig. 6. Smyrna-Torbali-Saladjik-Egirdir (engl. Gesellschaft) nebst Zweiglinien 517 km. Örtliche Betriebsschwierigkeiten infolge Aufstieges der Bahnlinie bei Oturak zu 1038 m Höhe. 7. Soma-Panderma (französ. Gesellschaft) 185 km. 8. Jaffa-Jerusalem (franz. Gesellschaft) 87 km. Hat starke Steigungen zu überwinden. 9. Mudania-Brussa (belg. Gesellschaft) 41 km. Die Gesamtlänge der 9 Bahnen beträgt hiernach 7169 km.

Ferner befindet sich außer einem Teil der Bagdadbahn noch die Linie Samsun-Tokad-Siwas im Bau und in Bauvorbereitung die Linien Angora-Kaisarieh, Siwas-Kharput-Arghana-Diarbekir-El Helif (Anschluß an die Bagdadbahn) bzw. Angora-Josgad-Siwas-Erzinghian-Erzerum, endlich die den Italienern konzessionierte Linie Egirdir-Sparta-Burdur-Adalia-Selefka-Mersina sowie einige kurze Linien in Palästina.

Die Linie Samsun-Siwas sollte von einer französischen Bauunternehmung für den türkischen Staat erbaut werden.

Der Bau wurde durch den Krieg unterbrochen. Die Herstellung der Anschlußlinien Angora-Kaisarieh-Siwas und Ada Bazar-Boli wurde der Anatolischen Eisenbahngesellschaft übertragen.

Die ganze asiatische Türkei war bis zum Ausbruch des gegenwärtigen Krieges hinsichtlich des Eisenbahnbaus und -betriebes in 5 Interessenkreise der europäischen Hauptmächte geteilt, und zwar:

1. in den deutschen, der Kleinasien vom Marmarameer bis zum Persischen Meerbusen nahezu in der Mitte durchquert und sich zum Teil auf Nordanatolien erstreckt;
2. in den französischen, der den größeren Teil der Südküste des Schwarzen Meeres mit dem zugehörigen Inlande, dann teilweise den östlichen Küstensaum des Ägäischen Meeres von Smyrna bis Panderma am Marmarameer und das Gebiet der Syrischen Eisenbahnen umfaßt;
3. den englischen, von Smyrna über Egardir bis Konia mit entsprechenden Nebengebieten;
4. den italienischen, der die Südküste der Halbinsel umfaßte, und
5. den russischen, zu welchem der ganze südöstliche Teil der türkischen Küste des Schwarzen Meeres mit dem armenischen Hochland gehörte.

In diesen Gebieten hatten die vorerwähnten Nationen das ausschließliche Recht auf den Eisenbahnbau. Ihre nationalen Bau- und Betriebsgesellschaften bezogen nicht allein einen großen Teil der höheren Beamten, sondern auch alle für den Bau und Betrieb erforderlichen Gegenstände, Einrichtungs- und Ausstattungsstücke, alle Fahrzeuge und Schienen mit dem zugehörigen Kleineisenzeug usw. aus den Heimatländern der betreffenden Unternehmungen und Gesellschaften, was nunmehr infolge der Zurückziehung der an Angehörige der Länder der Entente verliehenen Konzessionen aufhören wird.

Ebenso wie in der Türkei wird der Eisenbahnbau und der möglichst rasche Ersatz für das verbrauchte oder sonst erforderliche Eisenbahnmaterial von der bulgarischen Regierung in ihrem Lande eifrigst angestrebt. Aus diesem G wurden für den Eisenbahnbedarf im Staatshaushalt für Jahr 1917 16 183 338 Lewa vorgesehen, ferner für die w Ausgestaltung der Häfen von Burgas, Warna, Rusts Sistow und Lom 3 000 000 Lewa. Auf die Neubeschaffung Fahrzeugen kamen 8 und auf Schienen mit Zubehör (K eisenzeug) 3 000 000 Lewa. Es ist daher kürzlich zunäch Bestellung einer größeren Anzahl von Personen-, Gepäck Güterwagen erfolgt. Auch wird eine bedeutende A deutscher Lokomotiven, die an die bulgarischen Staatsba aushilfsweise für die Kriegsdauer überlassen wurden setzt werden müssen. Für die Herstellung und Aussta der Neubaulinien Tula-Kasanlik (10 km), Brussarzi-W (65.6 km), Preslaw-Karnobat (184 km), Radomir-C Dschumaja-Marnopol-Strumiza *). Kaspitschan - Silistr Kasapkiöi-Babadagh-Tulcea*), Schostow-Gostiwar-Kitsch Struga *), und Tscherwenbreg-Rahowa müssen weitere deutende Beträge vorgesehen werden.

Bei einer gegenwärtigen Länge von rd. 2400 km spuriger bulgarischer Staatsbahnlinien (ohne die L Tschernawoda - Mircea Woda - Medschidie - Konstanza Mircea Woda-Dobritsch nebst Zweigbahnen in der Do scha), deren Länge in kurzer Zeit zuversichtlich au 4000 km angewachsen sein wird, sowie bei einer Länge 7 bis 8000 km kleinasiatischer Eisenbahnen ist es zweif daß, nachdem die wichtigeren jetzt verstaatlichten Schi wege Kleinasiens als Zweigbahnen ihren Anschluß a Hauptlinie, d. i. an die Bagdadbahn, haben oder erh werden, der Verkehr, wenigstens in der nächsten Zeit dem Kriege, von den westlichen und südlichen Mitteln häfen größtenteils abgelenkt werden und infolge dessen der Handel und Verkehr zwischen Mitteleuropa und K asien allmählich steigern dürfte.

Sofia. Meinha

*) Diese Linien sind vorläufig als schmalspurige bahnen hergestellt.

Nachrichten.

Deutschland.

— Lohnaufbesserung der Eisenbahn-Betriebs- und Oberbauarbeiter. Die der „Deutschen Staatshandwerker- und Arbeiter-Gemeinschaft“, Sitz Berlin, angegliederten 3 Eisenbahnverbände: „Verband Deutscher Eisenbahn-Oberbau- (Rotten) Arbeiter“, Vorsitzender Lärz, „Bund der Arbeiter der Eisenbahn-Betriebs- und Wagenwerkmeistereien“, Vorsitzender Niendorf, „Bund Deutscher Eisenbahn-Handwerker“, Vorsitzender Werner, hatten, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ meldet, den preußischen Eisenbahnminister gebeten, ihre Vorsitzenden zu empfangen, um die Wünsche der von ihnen vertretenen Mitglieder vortragen zu dürfen. Diesem Gesuch hat der Minister entsprochen und die drei Vertreter am 18. Juli persönlich in längerer Audienz empfangen. Die von den Vorsitzenden der beiden genannten Arbeiterverbände vorgebrachten Wünsche gingen vor allen Dingen dahin, den nach der Lohnstaffel 6 gelöhnten Bediensteten die bereits am 1. Februar d. J. gewährte Erhöhung des Grundlohnes erweitern zu wollen, nachdem bereits die Löhne der Handwerker erneut erhöht worden seien. Der Minister sprach seine Freude aus, bekanntgeben zu können, daß auf Grund inzwischen abgeschlossener Erhebungen den vorgetragenen Wünschen entsprochen werden kann. Danach soll mit Wirkung vom 1. Juli d. J. eine Lohnerhöhung sämtlicher nach der Lohnstaffel 6 gelöhnten Bediensteten, somit vor allen Dingen der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter, ungefähr in demselben Verhältnisse wie bei den Handwerkern, also um 10 %, eintreten. Diese Mitteilung wurde von den Verbandsvertretern in dankbarer Freude entgegengenommen und gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß die Verbände nach wie vor in treuer Pflichterfüllung zur Verwaltung stehen und an ihrem Teile dazu beitragen werden, durchzuhalten, bis ein ehrenvoller Friede erzielt ist.

— 50 jähriges Bestehen der Oldenburgischen Staatsbahnen. Am 15. Juli d. J. blickte die oldenburgische Staatseisenbahnverwaltung auf ihr 50 jähriges Bestehen zurück. Es wurde an diesem Tage im Jahre 1867 eine dem oldenburgischen Staatsministerium unmittelbar untergeordnete Großherzogliche Eisenbahndirektion ins Leben gerufen, die auch jetzt die Staatsbahnen des Landes verwaltet. Das Netz begann mit der Strecke Bremen-Oldenburg, die schon im Jahre 1867 dem Betriebe übergeben wurde, daran schloß sich im nächsten Jahre die als preußische Staatsbahnstrecke erbaute Linie Oldenburg-Wilhelmshaven, die dem oldenburgischen S zu dauerndem Betrieb übergeben wurde und erst im J 1914 durch Kauf von Preußen in oldenburgischen St besitz übergegangen ist. Das oldenburgische Staatsbahnnet faßt jetzt 691 km, von denen 352 km Hauptbahnen und 3 Nebenbahnen sind. Betrieb und Verkehr des Netzes h sich von Anfang an ziemlich gleichmäßig entwickelt einen solchen Aufschwung, namentlich in den letzten Ja genommen, daß das Anlagekapital der Staatsbahnen, da Jahre 1916 rd. 150 Millionen Mark betrug, sich durch die schüsse des Eisenbahnunternehmens mit 6,15 % verzinste. Anlaß der Jubelfeier hat die oldenburgische Eisenbahnd tion eine sehr hübsch ausgestattete Festschrift herausgeg die u. a. eine Anzahl Bilder der in den letzten Jahren e ten sehr geschmackvollen Bahnhofsgebäude wiedergibt auch sonst mancherlei Mitteilungen von allgemeinem I esse enthält. Wir werden hierüber in besonderem Au berichten.

— Erhöhung der Fahrgelder bei den bayerischen S eisenbahnen. Das Verkehrsministerium hat angeordnet dem Fahrpersonal im Eisenbahn- und Schiffahrtsdienst 1. Juni 1917 an auf Kriegsdauer Zuschläge zu den regelm gen Fahrgeldern gewährt werden. Die Zuschläge betr a) bei einem monatlichen Fahrgelderanfall bis zu 40 *M*: b) bei einem monatlichen Fahrgelderanfall von mehr als bis 50 *M*: 15 %; c) bei einem monatlichen Fahrgelderan von mehr als 50 *M*: 10 %. Im Falle b) müßte aber Zus und Monatsanfall zusammen mindestens den Betrag von im Falle c) mindestens den Betrag von 57,50 *M* erreichen Verrechnung der Zuschläge hat in gleicher Weise zu gen wie jene der Fahrgelder. Die gleichen Zuschläge den auch zu denjenigen festen Vergütungen gewährt, di Personal bei Nichtverwendung im Fahrdienst (z. B. Ra oder Aufsichtsdienst) als Entschädigung für den Entga Fahrgeldern erhält.

— Kriegslohnzuschlag. Die bayerische Staatseisen verwaltung hat mit Wirkung vom 1. Juli d. J. den nich zur vorübergehenden Beschäftigung angenommenen A beitern für jeden Tag, für den die Entlohnung gewährt einen Kriegslohnzuschlag von 50 Pf. bewilligt. Ferne halten die Bureaugehilfinnen und die Dienstfrauen d Durchgangszüge zu ihrem Taglohn einen Kriegszuschlag täglich 20 Pf.

— Teuerungsbeihilfen und Kriegszulagen bei den badi Staatsbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. sind die

…sbeihilfen für die Beamten und Bediensteten sowie Ar…r der badischen Staatseisenbahnen erhöht und ausgedehnt …en, nachdem der letzte Landtag die dafür erforderlichen …l bewilligt hat. Die Beihilfen sind abgestuft nach 5 Ein…mens- und 3 Ortsklassen. In Anlehnung an die Regelung …eußen sind für die etatmäßigen Beamten folgende 5 Ein…mensklassen gebildet: bis 1800 ℳ, 1800—2400 ℳ, über … 3600 ℳ, über 3600—4500 ℳ und über 4500—6000 ℳ. Für …ichtetatmäßigen Beamten und Bediensteten sind die Be…i… je um 300 ℳ höher. Die Beihilfen sind ferner in den …lnen Ortsklassen nach der Kinderzahl abgestuft, und … für das erste Kind jeweils um 6 ℳ höher als für kinder…s Beamte, für das zweite Kind um 7 ℳ höher als für das …s…, usw. mit einem um je 1 ℳ höheren Teuerungsbetrage für …l weitere Kind. Die ständigen Arbeiter erhalten Teue…szulagen in gleicher Höhe und nach den gleichen Grund…n wie die Bediensteten.

…e Beihilfen und Zulagen werden bei Diensteinkommen …it 4500 ℳ (für Bedienstete und Arbeiter 4800 ℳ) ohne …chen und ohne Prüfung der Bedürftigkeit des einzelnen, …öheren Einkommen nur auf Ansuchen des Betreffenden …ligt.

…ben der etwa gewährten Kriegsteuerungsbeihilfe erhalten …tatmäßigen Beamten, die an Gehalt, Nebengehalt und …stzulage weniger als 2500 ℳ Diensteinkommen haben, mit …ung vom 1. April d. J. an während der Dauer des Krieges … Kriegszulage von jährlich 180 ℳ. Unter der gleichen …ussetzung erhalten die vollbeschäftigten nichtetatmäßigen …ten und vertragsmäßigen Bediensteten Kriegszulagen bis …hrlich 180 ℳ, und zwar bei einem Diensteinkommen von … ℳ und mehr 180 ℳ, zwischen 900—1000 ℳ von 144 ℳ und …inem Einkommen von weniger als 900 ℳ von 96 ℳ. Den …igen Bediensteten kann eine Kriegszulage von 24 bis 180 … je nach der Höhe ihres Diensteinkommens bewilligt …en.

— **Die Pläne zum weiteren Ausbau der deutschen Wasser…**…en, wie solche schon bisher vielfach verfochten wur…stoßen in neuester Zeit, dank den so wesentlich geän…n Verhältnissen, auf weit stärkere Anteilnahme als je…. So war die Hauptversammlung des „Vereins zur Schiff…achung der Werra“, die am 14. Juli d. J. in Eisenach …tand, außergewöhnlich stark aus allen den Gebieten, …e dafür in Betracht kommen, besucht. Der Verein, be…it 1907 begründet, hat neuerdings seine Ziele wesentlich …tert und erstrebt jetzt die Schaffung einer Großschiff…sstraße (für mindestens 1000-t-Fahrzeuge) von Bremen … Weser, Werra und Main bis zur Donau; er hat des…l auf der genannten Hauptversammlung auch seinen …n umgeändert in: „Werra-Kanalverein zur Verbindung …Weser mit Main und Donau“. Ein wesentliches Merkmal …en Plan, welchen der Verein vertritt, liegt in der engen …indung des Kanalplans mit der Schaffung einer Reihe …großer Talsperren (insgesamt 8 mit rd. 700 Mill. cbm. In…lt welche abgesehen von dem gleichzeitig damit gewonne…n Hochwasserschutz, einesteils die Kanalhaltungen reichlich … nötigen Betriebswasser speisen, anderenteils das über…sige Stauwasser zur Erzeugung von Elektrizität, Kraft …licht abgeben sollen. Es wird damit gerechnet, daß auf … Weise jährlich 400 Millionen Kilowatt-Stunden aus der … Naturkraft gewonnen werden und damit eine Kohlen…spruis von jährlich 800 000 t erzielt werden kann. Für …en würden diese Stau-Anlagen deshalb von besonderem … sein, weil dadurch auch der Wasserstand in der Weser …lich erhöht würde, wie das heut bereits infolge der Eder…rre recht merkbar eingetreten ist. Die aus dem Mittel…anal nach Minden kommenden Kanalschiffe brauchen …nicht mehr in dem Maße wie früher zu leichtern und …en später mit voller Ladung bis Bremen durchfahren. … Geh. Oberbaurat Germelmann (Berlin-Steglitz) …h sich in einem Vortrage in der Versammlung über den …orentwurf bereits vorliegenden Plan durchaus günstig …. Die Kosten werden auf 270—280 Millionen Mark ge…zt. Eine Beteiligung des Reiches, das zu den Vorarbei…bereits einen Beitrag zugesagt hat, wird angestrebt.

F. W.-W.

Österreich.

— **Die Kündigung des Artikels 13 des Übereinkommens zum …nsbetriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfs… bei Verkehrsstörungen)** ist zum 1. Oktober 1917 auch …en Niederösterreichischen Landesbahnen erfolgt. (Vgl. …itteilungen auf S. 309 u. 380 d. Ztg.).

— **Die Buschtiehrader Bahn im ersten Halbjahr 1917.** Der …ebsausweis der Bahn für den Monat Juni gewährt einen Überblick über die Entwicklung dieses Unternehmens im ersten Halbjahr 1917. Die Einnahme aus dem Güterverkehr, der um 480 000 t oder 11 % hinter dem ersten Halbjahr 1916 zurückblieb, weist einen Ausfall von 711 000 K. aus, welcher aber vollständig durch Mehreinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr wettgemacht wurde. Abgesehen von der am 1. Februar in Kraft getretenen Fahrpreiserhöhung, ist der Verkehr um nahezu 500 000 Reisende oder rd. 23 % gestiegen. Dadurch konnten sich die gesamten Transporteinnahmen auf der Höhe des ersten Halbjahrs 1916 halten, welches gegenüber dem Jahre 1915 einen Einahmevorsprung von beiläufig 2 Millionen Kronen aufzuweisen hatte. Bei der Zergliederung der Eingänge für die ersten sechs Monate dieses Jahres ergibt sich jedoch, daß sich für lit. A eine Mehreinnahme von 232 000 K., für B eine ebenso hohe Mindereinnahme, nämlich von 231 000 K. ergibt. Der Vorsprung des A-Unternehmens kommt jedoch dem B-Netze insofern zustatten, als das letztere an dem 10 % übersteigenden Reinerträgnis des A-Unternehmens zur Hälfte teilnimmt. Aus diesem Titel ist der B-Strecke für das Jahr 1916 ein Gewinnanteil von 337 000 K. zugeflossen. Der früher erwähnte Rückgang im Güterverkehre wurde durch die verringerte Kohlenförderung hervorgerufen. Im ersten Halbjahr 1917 wurden auf der A-Linie rd. 125 000 t, auf dem B-Netze rd. 365 000 t Kohlen weniger verfrachtet als gleichzeitig im Vorjahre. Hieraus ergibt sich eine Mindereinnahme von etwa 135 000 K. für das A-Netz und von 840 000 K. für die B-Linie. Dagegen erbrachten die sonstigen Güter eine Mehreinnahme von 160 000 K. für beide Netze. Ausschlaggebend war, wie schon erwähnt, der Personenverkehr, der den Gesamtausfall in den Einnahmen aus dem anderweitigen Verkehr wettmachte. Wie sich die Verhältnisse im zweiten Halbjahr gestalten werden, läßt sich im Hinblick auf die Fortdauer des Krieges schwer voraussagen. Als sicher bezeichnet man die Steigerung der Ausgaben.

— **Die geplanten Tariferhöhungen.** Die Prager Handelskammer hat sich beim Eisenbahnministerium gegen die neuerliche Erhöhung der Eisenbahngütertarife ausgesprochen und das dringende Ersuchen gestellt, daß vor der Durchführung der geplanten Tariferhöhungen die Handelskammern gehört werden. Die Kammer hat dabei darauf verwiesen, daß die Tarife für Kohle, Holz, Zucker und Düngemittel seinerzeit auf Grund der engsten Fühlungnahme mit den Verkehrsbeteiligten erstellt und geregelt wurden, und daß dieser Vorgang auch jetzt zu empfehlen wäre.

— **Kolomeaer Lokalbahnen.** In der am 18. Juni abgehaltenen 31. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre wurde berichtet, daß der Betriebsüberschuß des Jahres 1916 343 K. beträgt. Unter Berücksichtigung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens ergibt sich für 1916 insgesamt ein Fehlbetrag von 19 160 K., der durch die betriebführende Verwaltung gestundet wurde.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbaugesellschaft.** Der Generaldirektor der Gesellschaft, Josef Rochlitzer, ist nach mehr als 38jähriger Tätigkeit bei dem Unternehmen in den Ruhestand getreten. Als er im Jahre 1878 die Leitung der Bergbaue übernahm, befand sich die Gesellschaft in sehr ungünstiger Lage. Unter seiner zielbewußten Leitung wurde das Unternehmen in verhältnismäßig kurzer Zeit vollkommen saniert und auf die gegenwärtige Stufe der Entwicklung gebracht. Rochlitzer erfreute sich infolge seiner unermüdlichen Tätigkeit, seiner Tatkraft und Umsicht in allen Fachkreisen hohen Ansehens. In der letzten Generalversammlung der Gesellschaft wurde er zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt.

— **Die böhmische Braunkohlenausfuhr.** Nach längerer Pause wurden bekanntlich im Mai d. J. die Verfrachtungen von böhmischer Braunkohle auf der Elbe wieder aufgenommen. Im Mai gelangten noch 20 000 t zur Ausfuhr, im Juni bereits 50 000 t. Gegen den Juni 1916 blieb der Versand noch um 60 000 t zurück. Im ganzen ersten Halbjahr 1917 wurden nur 100 000 t verfrachtet (gegen 550 000 t in der gleichen Zeit des Vorjahres). In den kommenden Monaten dürfte der Elbeverkehr jedoch wieder beträchtlichen Umfang annehmen.

— **Die Kohlenlager Westgaliziens.** Über die Kohlenvorräte in den von dem Lande Galizien erworbenen Grubenfeldern ist in der polnischen Fachliteratur bisher folgendes bekanntgeworden: Nach den vorgenommenen Schätzungen werden die Kohlenvorräte in dem 770 qkm messenden Gebiet das Land Galizien mindestens für 1200 Jahre mit Kohle versorgen. Dabei sind noch die Flöze in Tiefen von mehr als 1000 m unberücksichtigt geblieben. Es wurde das Kohlenvermögen der bisher durch Bohrungen untersuchten Grubenfelder, etwa

400 qkm bis zu 800 m mit 350 Millionen Tonnen, zwischen 800 bis 1000 m Tiefe mit 113 Millionen Tonnen Kohle eingeschätzt. Der restliche Teil des Gebietes ist bisher durch Bohrungen nicht untersucht. Mit den Lagern in größerer Tiefe als 1000 Meter kommt man auf ein Kohlenvermögen von etwa 650 Millionen Tonnen, durch Bohrungen sind insgesamt 463 Millionen Tonnen Kohle festgestellt. Unter Zugrundelegung der auf dem letzten Geologenkongreß zu Toronto für ganz Österreich vorgenommenen Schätzungen gelangt man bezüglich des westgalizischen Kohlengebiets auf ein Kohlenvermögen von rund 800 Millionen Tonnen. Die Kohle ist eine sehr gute; die Heizwerte stellen sich auf 5500 bis zu 7000 Wärmeeinheiten, so daß die westgalizische Steinkohle den besten oberschlesischen und Ostrauer Kohlen gleichzustellen ist.

Ungarn.

— **Die Kündigung des Artikels 13 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen)** ist zum 1. Oktober 1917 auch von den Ungarischen Staatsbahnen erfolgt. (Vgl. die Mitteilungen auf S. 309 u. 380 d. Ztg.).

— **Kriegsunterstützungen für Staatsbahnpensionäre.** Die Landes-Kriegsfürsorgekommission zahlt auch diesmal, wie im Vorjahre, den pensionierten Staatsbahnangestellten und deren Witwen eine Kriegsunterstützung. Mit Rücksicht auf die gesteigerte Teuerung wurde in diesem Jahre der Ruhegehaltsbetrag, welcher zum Genuß der Unterstützung berechtigt, wie auch der Unterstützungsschlüssel erhöht. Es erhalten Unterstützung:

1. pensionierte Beamte mit einem Ruhegehalt bis 1200 K. = 200 K., von 1201—2000 K. = 250 K., von 2001—3000 K. = 300 K., von 3001—4600 K. = 350 K.
2. Witwen von Beamten mit einem Ruhegehalt bis 1200 K. = 200 K., von 1201—2000 K. = 250 K., von 2001 bis 2800 K. = 300 K., von 2801—3200 K. = 350 K.
3. Sonstige Angestellte und deren Witwen mit einem Ruhegehalt bis 1000 K. = 100 K., von 1001—1500 K. = 120 K. Die Unterstützungen werden im Amtswege durch die Postsparkasse den Unterstützungsberechtigten zugestellt; um deren Erlangung braucht daher nicht besonders ersucht zu werden.

— **Tätigkeitsbericht der Pensionsanstalt der ungarischen Staatsbahnen über das Jahr 1915/1916.** Der Mitgliederstand der Pensionsanstalt bezifferte sich Ende 1915/1916 auf 12 939 Personen (im Vorjahr 12 476); es ist demnach eine Steigerung um 463 Personen eingetreten. Die Ausgaben betrugen für Ruhegehalt, Kinderfürsorge, Wohnungsgeldrenten, Erziehungszulagen 2 725 294 K. Infolge von Sterbefällen, Erlöschen der Anspruchsberechtigung von Waisenkindern usw. sind im Jahre 1915/1916 eingestellt worden: 994 980 K. Gezahlt wurden an Ruhegehalt und Beihilfen 26 036 059 K. (i. V. 23 770 671 K.). Auf Abfertigungsgelder für Witwen entfielen: 49 064 K. (i. V. 64 292 K.).

Das Vermögen der Pensionsanstalt betrug Ende 1915/1916 21 827 352 K. (i. V. 21 827 699 K.). Die Gesamteinnahmen beziffern sich auf 11 992 897 K. (i. V. 11 276 856 K.). Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 26 268 838 K. (i. V. 24 014 704 K.). Die Ausgaben sind mithin um 2 254 134 K. gestiegen. Dieses erhebliche Anwachsen der Ausgaben entstand durch gesteigerte Kassenleistungen für Ruhegehälter und Beihilfen. Da der laut Schlußrechnung sich ergebende Fehlbetrag von 14 275 941 K. durch den von der Regierung geleisteten zinsfreien Vorschuß gedeckt wurde, ergibt sich mit Einschließung des im Vorjahre entstandenen Fehlbetrags von 49 743 710 K. insgesamt als Schuldenlast für die Pensionsanstalt der Betrag von 64 019 650 K. Das Vermögen von 21 827 352 K. hat an Zinsen 298 497 K. und an Hauspacht 635 599 K. eingetragen; das sind zusammen rund 4,28 (4,43) %.

Übrige europäische Länder.

— **Kiefernzapfen als Heizmaterial auf schwedischen Privatbahnen.** Die schwedischen Tageszeitungen berichten, daß auf schwedischen Privatbahnen seit einiger Zeit Versuche gemacht würden, Kiefernzapfen als Brennmaterial zu benutzen. Die Versuche sollen ganz vorzüglich ausgefallen sein, so daß jetzt Kiefernzapfen in erheblichem Umfange verwendet werden. Man hat berechnet, daß 2 t Zapfen denselben Heizwert haben, wie 1 t deutsche Steinkohle. Die Zapfen werden, um eine zu schnelle Verbrennung zu verhindern, mit
etwas Kohle und Koks vermischt. Man bezahlt in Schw
für Fichten- und Kiefernzapfen gegenwärtig 2½ bis 3
für 1 kg.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Am 12.
hat die Eröffnung der Schöllenenbahn für den al
meinen Verkehr stattgefunden. — Der Schweizeris
Lokomotivführerverein hat an die Generaldirek
der Bundesbahnen eine Eingabe gerichtet, in der um Erhöh
der Zulagen für den auswärtigen Unterhalt ersucht wird.
Begründung wird darauf hingewiesen, daß das Essen in
Bahnhofswirtschaften, auf das das Personal bezüglich
auswärtigen Unterhalts fast ausnahmslos angewiesen ist
der Menge stark zurückgegangen sei, während die Preise
gleicher Zeit durchschnittlich um wenigstens 40 % stiege
Im deutsch-schweizerischen Güterverkeh
auf den 4. Oktober d. J. eine Anzahl Ausnahmetarife für so
Güter, die z. Zt. auf den deutschen Bahnen im Falle einer
fuhr aus dem deutschen Zollgebiet eine billigere Tarifie
genießen, gekündigt worden. Für einzelne Güter, so z
für Papier, Holzstoff, Bleiweiß, Zinkweiß, Alaun, Salzsä
Schleifscheiben, wird dies eine erhebliche Frachtverteuer
im Gefolge haben. — Der Verkehr auf der Bremgart
Dietikon-Bahn (mit Linie Bremgarten-Wohlen) hat
im Jahre 1916, abgesehen vom Güterverkehr, in sehr erf
licher Weise entwickelt. Die Einnahmen aus dem Perso
verkehr stiegen gegenüber 1915 um 23,34 % und sind so
um 3,24 % höher als im letzten Friedensjahr. Beim Gep
verkehr beträgt das Mehr gegenüber dem Vorjahr 4,5,
Tierverkehr 37,65 %. Der Güterverkehr litt unter dem S
stand der Bautätigkeit; er ergab einen Ausfall von 4,4 %
genüber 1915, von 22,99 % gegenüber 1913. Die gesamten
triebseinnahmen beliefen sich auf 206 752 Fr. (gegen
178 854 Fr. i. J. 1915), die gesamten Betriebsausgaben
149 848 Fr. (gegenüber 137 121 Fr. i. J. 1915), so daß sich
Einnahmenüberschuß von 56 903 Fr. ergab. Die Gewinn-
Verlustrechnung weist einen Gewinn von 4473 Fr. auf,
dem 2000 Fr. für Abschreibungen und ebensoviel für den
servefonds verwendet wurden; der Rest wurde auf neue R
nung vorgetragen. — Der Verein der pensionier
Beamten und Angestellten der Bundesbah
hat an den Bundesrat eine Eingabe um Zuerkennung
Teuerungszulage auch an die Pensionierten gerichtet. —
Gewinn- und Verlustrechnung der Chur-Arosabahn
das Jahr 1916 schließt mit einem Verlust von 79 043 Fr.
Immerhin hat sich der Verkehr auf der am 14. Dezember
also unter den ungünstigsten Verhältnissen, eröffneten
in einer Weise entwickelt, die für gewöhnliche Zeiten zu
besten Hoffnungen berechtigt. Die Einnahmen aus dem
sonenverkehr betrugen mit 229 447 Fr. 35 674 Fr. mehr al
Vorjahr, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr
307 658 Fr. die des Vorjahres sogar um 55 250 Fr. überstie
Einer Gesamtbetriebseinnahme von 548 228 Fr. (i. J. 1
453 980 Fr.) steht eine Gesamtbetriebsausgabe von 335 87
(i. J. 1915: 312 300 Fr.) gegenüber, so daß sich ein Einna
überschuß von 212 348 Fr. (i. J. 1915: 141 679 Fr.) ergibt.
Stromkosten der elektrisch betriebenen Bahn beli
sich i. J. 1916 auf 40 348 Fr.; daraus errechnen sich die St
kosten für einen 70 t-Zug auf der ganzen, 26 km langen Str
zu 12,19 Fr. Im laufenden Jahre scheint die günstige
wicklung anzuhalten. Die Monate Januar/Mai brachten ge
über dem gleichen Zeitraum des Jahres 1916 eine Meh
nahme von 33 000 Fr. — Die Gewinn- und Verlustrech
der Rhätischen Bahn für das Jahr 1916 schließt
einem Verlust von 1 675 153 Fr., dessen rechnungsmä
Deckung folgendermaßen bewirkt wurde: Durch Aufzeh
der durch die Tilgung der 3½-Prozent-Anleihe von 1903
standenen Reserve, Quote 1916: 125 000 Fr., durch Entn
aus dem Unfallfonds: 811 231 Fr., durch Entnahme aus
Reserve für bevorstehende Bauverluste: 240 904 Fr., d
Entnahme aus der Reserve für außerordentliche Natur
nisse: 498 016 Fr. Die Einnahmen aus dem Personenve
beliefen sich auf 2 040 140 Fr. (gegenüber 1 725 639 Fr.
1915), die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf 2 853 22
(gegenüber 2 537 716 Fr. i. J. 1915). Einer Gesamtbetrieb
nahme von 5 580 820 Fr. (i. J. 1915: 4 788 998 Fr.) steht
Gesamtbetriebsausgabe von 4 676 196 Fr. (1915: 4 601 263
gegenüber, so daß sich ein Einnahmeüberschuß von 904 6
(i. J. 1915: 187 735 Fr.) ergibt. Der Voranschlag für 191
eine Gesamteinnahme von 5 276 000 und einen Einnahmen
schuß von 505 000 Fr. vor; das Betriebsergebnis ist
ungeachtet des Ausbleibens des bei Aufstellung des
anschlags im Laufe des Berichtsjahres erwarteten Fi
schlusses, trotz der ungünstigen Sommerwitterung und
dem Hinzutreten der Kriegsteuerungszulagen sowie der
raschend starken Preissteigerung der wichtigsten Verbra
stoffe (Kohlen, Öle, Eisen usw.) nicht unerheblich güns
ausgefallen, als veranschlagt war. — Am 1. Juli wur

az unter Beteiligung der Kantonsregierungen von Zürich, Gallen und Graubünden, von den Verkehrsinteressenten Ostschweiz eine Ostschweizerische Verkehrs-einigung gegründet, die ihren Sitz in Chur haben wird. Präsidenten wurde Ständerat Laely Chur) gewählt, zum tär O. Kesselring, der Chef des Publizitätsdienstes las graubündnerische Verkehrswesen. Der Arbeitsplan Vereinigung faßt ihre Aufgaben einleitend in dem Satz mmen: „Die Ostschweizerische Verkehrsvereinigung bekt die Förderung der Verkehrsinteressen der Ostschweiz, sondere auch deren einheitliche Vertretung in der onalen Vereinigung für das Schweizerische Reiseversamt“. Im Anschluß daran werden in einer Aufzählung verschiedenen Bestrebungen, die die Vereinigung fördern besonders hervorgehoben: Förderung der Rhein-Boden- und Limmat-Linth-Schiffahrtsbestrebungen, Behandlung Fragen, die unmittelbar oder mittelbar das Gebiet der ehrsförderung in der Ostschweiz betreffen, Fühlungme mit den angrenzenden Bezirken und Nachbarländern Zwecke des Einverständnisses und Entgegenkommens in ehrsfragen. Die Ostalpenbahnfrage ist weder im Arbeits- noch in den Satzungen enthalten; man mußte diesen igen Punkt von Anfang an ausscheiden, sollte das gedeih- Zusammenarbeiten der verschiedenen kantonalen Regieen nicht von vornherein leiden. „Augenblicklich“, betonte Vorsitzende der Gründungsversammlung mit Recht, „ist len durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnissen die penbahnfrage nicht mehr aktuell, und es werden Jahre hen, bis sie wieder in die Hand genommen werden “ Zur Durchführung der verschiedenen Programmte wurde eine 30 Mitglieder umfassende Verkehrskomon bestellt, in der die an der Vereinigung beteiligten onsregierungen 7 Sitze haben. F. R.

— **Eisenbahnerausstand in Spanien.** Eisenbahnangestellte Linien zwischen Madrid und Valencia und Barcelona n sich zum Ausstand entschlossen und die Lokomotiven ts verlassen. Nach einer vom „W. T. B.“ übermittelten smeldung aus Madrid haben sie jedoch auf die Durchung ihres Beschlusses verzichtet. Der Direktor der bahngesellschaft versicherte der Regierung, daß er im Falle einer Ausstandsbewegung genug Material und nal habe, um den Verkehr aufrecht zu erhalten. — Einer ren Havasmeldung zufolge ist in Valencia eine Anzahl Straßenbahnangestellten ausständig.

— **Sir Eric Geddes**, der neue Erste Lord der Admiralität, der i d. J. als Vizeadmiral in den Admiralstab berufen wurde, ie Tauchbootgefahr die Neuordnung der englischen Aditāt notwendig machte, sieht auf eine überraschend lle staatsmännische Laufbahn zurück. Als Sohn schotr Eltern in Indien geboren, brachte er es nach seiner kehr nach England (1903) bis zum stellvertretenden Geirektor der North Eastern Railway. 1915 berief ihn ener in das neue Munitionsministerium, dessen eigent- Organisator er wurde. Zuletzt war Geddes vor seiner ung in den Admiralstab Generaldirektor für Truppenhebungen und Eisenbahnen in Frankreich. Man rühmt Einundvierzigjährigen ungewöhnliche Fähigkeiten nach, nun in seiner neuen überragenden Stellung im Kabinett Georges zu beweisen haben wird.

Die Eisenbahnzustände in der Moldau. Ein Student, der iegsausbruch in Bukarest interniert, später von den nen nach der Moldau verschleppt worden, von dort enten und Ende April nach Bukarest nach einer viermonaDurchquerung der Moldau zurückgekehrt ist, entwirft dem im Bukarester Tageblatt veröffentlichten Bericht ild der Zustände in der Moldau und in Rußland, dem wir die Eisenbahnzustände der Moldau folgendes entnehmen: Weg von Husi nach Jassy habe ich mit der Eisenbahn ei Tagen zurückgelegt. Die Unordnung in den Eisenransporten erreichte zu dieser Zeit den Höhepunkt. Es keinen Fahrplan und die Züge fahren durcheinander. inziger regelmäßiger Kurierzug verkehrt zwischen d und Jassy. Die anderen Militär- und Transportzüge ien, um diese Strecke zurückzulegen, mindestens zehn Ich selbst bin in offenem Gepäckwagen mit einigen en, die ihre Truppenteile verloren hatten, gefahren. Sie len sich im größten Elend. Sie irren zu Tausenden in Bahnhöfen und auf der Landstraße umher. Sie haben upt keine Führung. Nach zweitägiger Fahrt ist der ur um 30 km vorangekommen. Durch einen glücklichen ist es mir gelungen, mit einem Kurierzug (auf der) die restliche Strecke bis Jassy zu fahren. Am zweiten nach dem großen Eisenbahnunglück von Ciurea, dem ahnzusammenstoß, bei dem fast tausend Personen ummen sind, bin ich in Jassy angekommen. In Jassy habe ich mich drei Monate aufgehalten. Die Lebensmittelfrage scheint anfangs nicht so schlecht gewesen zu sein. . . . Getreide-, Gemüse- und Kartoffelfelder sind nicht bebaut worden. Die ganze Moldau ist von russischen und rumänischen Truppen ausgeplündert. Mitte April steht die Gefahr der allgemeinen Hungersnot jedem vor Augen. Die Presse und die Regierung wollen zwar alles daran setzen, von Rußland aus Nahrungsmittel zu bekommen. Täglich aber hört man von der Unordnung im Eisenbahnverkehr sowohl in Südrußland als auch in der Moldau, und viele zweifeln an der russischen Hilfe in dieser Beziehung. Der Eisenbahndirektor Cottescu ist deshalb auch abgesetzt worden.“

— **Beendigung des finnischen Eisenbahnerausstandes.** „Berlingske Tidende“ meldet aus Haparanda, daß der finnische Eisenbahnerstreik beigelegt worden ist, da dem Lokomotivpersonal die geforderte Lohnerhöhung bewilligt wurde. Nach einer Meldung der „Aftenposten“ aus Bergen konnten 700 bis 800 russische Flüchtlinge aus England wegen des Eisenbahnerstreiks in Finnland nicht weiterreisen und wurden deshalb in Bergen in Schulen und anderen Gebäuden untergebracht.

— **Zustand der Murmanbahn.** Nach „Nowoje Wremja“ ist eine Senatorenrevision des Baues der Murmanbahn unter Vorsitz des Senators Dawidow eingesetzt worden. Es stellt sich heraus, daß diese Bahn, für deren schnellen Bau der ehemalige Eisenbahnminister A. Trepow soviel russische und ausländische Auszeichnungen erhielt, derart unsolide gebaut ist, daß sie nicht arbeiten kann, daß sie überhaupt nur als Schaustück geschaffen wurde. Die Revision des Senators Dawidow hat sowohl die Hauptschuldigen festzustellen, als auch die Zwecke, die bei diesem eigenartigen Bauwerk verfolgt wurden.

Bekanntlich beeilten sich bei Ausbruch der russischen Revolution die Engländer, sich an gewissen strategischen und kommerziell wichtigen Punkten im russischen Reiche festzusetzen. Vor allem gehörte hierzu die neugeschaffene Stadt und der Hafen Alexandrowsk an der Murmanküste des Weißen Meeres. Dieser Platz steht durch die neu gebaute Eisenbahn in Verbindung mit dem inneren Rußland und bildet dessen einzigen europäischen eisfreien Hafen am offenen Meer. Es wurden allerhand Aufsehen erregende Nachrichten aus diesen Gebieten während des bisherigen Verlaufes des Krieges bekannt, die indessen schwer zu kontrollieren und zu bewerten waren. Nun hat das Stockholmer „Aftonbladet“ von einer vertrauenswerten Persönlichkeit, die längere Zeit in Rußland gelebt hat, die Küste des Eismeeres gut kennt und erst in den letzten Tagen von dort nach Schweden gekommen ist, Berichte erhalten, die sich auf eigene Wahrnehmungen gründen und einige interessante Aufschlüsse geben: „Die Engländer besetzten den Hafen Alexandrowsk und eine große Strecke der Murmanbahn bereits zeitig in diesem Frühjahr. Zwei große englische Transportdampfer kamen mit Truppen an, die sich in der Stadt einquartierten und sich gleichfalls in einem bedeutenden Umkreise sowie an einer Strecke der Eisenbahnlinie festsetzten. Seitdem hat man die Besetzung ausgedehnt, so daß die Murmanbahn jetzt bis zur Stadt Kandalaks von den Engländern in Besitz genommen ist. Sie üben eine äußerst strenge Kontrolle in diesen Gebieten aus. Sie treten vollständig als Herren dieses Gebietes auf und kümmern sich nicht im mindesten um die russischen Behörden. Polizei, Gendarmerie, Paßkontrolle, allgemeine Arbeiten, Hafen-, Zoll- und Eisenbahnverwaltung, das alles liegt in englischen Händen, und die Gewalt dieser Engländer wird von Tag zu Tag drückender, da sie sich in alle Angelegenheiten einmischen. Die Engländer bestimmen darüber, wer in Alexandrowsk wohnen darf und wer nicht. Trotz der strengen Bewachung ist es einer ganzen Anzahl deutscher und österreichischer Kriegsgefangener, die beim Bahnbau beschäftigt waren, gelungen, zu fliehen. Neue Fluchtversuche kommen oft vor, und gelingen auch oft, denn die Bevölkerung, die russische wie die finnische, sympathisiert mit den Kriegsgefangenen und hilft ihnen auf alle mögliche Weise, über die Grenze zu kommen.“

— **Kriegsgemäßer Volksschutz der Verkehrswege Rußlands.** Die Unsicherheit auf dem Gebiete des Verkehrs, namentlich aber des Eisenbahnverkehrs, und die Befürchtungen, die dieser Zustand bei der Eisenbahnverwaltung wachgerufen hat, haben die Regierung veranlaßt, zu einem Mittel zu greifen, das schon früher in Rußland zur Anwendung gebracht worden ist. Ältere Leser dieser Zeitung erinnern sich gewiß noch der Vorgänge, die sich vor etwa 20 Jahren abspielten. Überall im Lande, und namentlich im Kaukasus, wurden die Eisenbahnkassen und Gütersendungen in frechster Weise beraubt. Es führte das zu Unruhen und einer starken Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Damals wurde die

Begleitung der Züge und zur Bewachung der Kassen auf den Stationen das Personal daselbst bewaffnet, zum Teil auch erheblich verstärkt, und so gelang es, allmählich wieder Herr der Lage zu werden. Es handelte sich zu jener Zeit aber nur um einzelne Banden, die sich im Lande gebildet hatten, umherstreiften und nach wertvollen Gegenständen fahndeten. Heute liegt die Sache in Rußland ganz wesentlich anders. Die Sicherheit von Leben und Eigentum der Bevölkerung wird nicht von einzelnen Böswilligen oder von zusammengerotteten Banden gefährdet, auch wird der Eisenbahnbetrieb nicht von solchen Leuten gestört, sondern die vernichtete Disziplin im Heere, die gänzlich unmöglichen Vorstellungen über den Begriff, was Freiheit bedeutet, haben große Mengen der bewaffneten Macht angehörige Soldaten zu Ausschreitungen verführt, die tatsächlich allem, was Ordnung heißt, hohnsprechen. Die Stationsvorsteher und Beamten wurden bei Seite geschoben, eigenmächtig in die Betriebsleitung eingegriffen, alle bestehenden Vorschriften je nach Bedarf ausgeschaltet und so ein Durcheinander herbeigeführt, das nicht nur eine einheitliche Leitung unmöglich machte, sondern auch Gefahren im Gefolge hatte, denen entgegenzutreten schließlich auch die Staatsgewalt allein nicht mehr die Macht hatte.

Nunmehr hat die provisorische Regierung den Versuch gemacht, mit ähnlichen Mitteln wie vor etwa 20 Jahren der Verhältnisse Herr zu werden. Die anders gearteten Zeitumstände haben es natürlich notwendig gemacht, auch anders zusammengesetzte Mittel anzuwenden. Waren es früher Räuberbanden, die die Unsicherheit hervorriefen und gegen die eingeschritten werden mußte, so sind es jetzt die Mitglieder der bewaffneten Macht, gegen deren unerlaubte Handlungen vorgegangen werden muß. Also eine Bewaffnung z. B. des Zugpersonals wäre zu gefährlich gewesen, hätte auch nicht zum Ziel führen können, denn die Störenfriede wären sicher die Stärkeren gewesen. Die provisorische Regierung wählte daher den Weg, zum Schutze des Verkehrs einen „kriegsgemäßen Volksschutz" einzurichten, der durch einen Ausschuß geleitet werden sollte. Diese Ausschüsse, die auf den größeren Stationen, an Hafenplätzen usw. gebildet worden sind, setzen sich zusammen aus Vertretern der örtlichen Garnison, des Arbeiter- und Soldatenrates, der Eisenbahn, des Verkehrs auf den Wasserwegen, der ländlichen und städtischen Selbstverwaltung. Der Minister der Verkehrsanstalten hat außerdem das Recht auch weitere Berufskreise heranzuziehen. Diese, so zusammengesetzten Ausschüsse sollen nun mit Hilfe von Mannschaften des stehenden Heeres und der Miliz dafür sorgen, daß „die Ordnung und Sicherheit des Betriebes aufrechterhalten, ein Eingriff in die Regelung des Betriebes verhindert, im besonderen Angriffe auf Eisenbahnbeamte und deren Eigentum, ebenso Angriffe auf Reisende, auf das Eigentum der Eisenbahnen, die Verkehrsmittel und die Güter auf dem Beförderungswege ausgeschlossen werden". Um das zu erreichen, sollen die Ausschüsse aus den zur Beförderung gelangenden Truppen, Urlaubern usw. in den Zügen selbst und auf den größeren Stationen Sicherheitsmannschaften bilden, die auf Grund besonderer Vorschriften gegebenenfalls einschreiten und Störungen verhindern sollen.

Es mag ja ganz gut gemeint sein, ob aber die erwartete Wirkung eintreten wird, muß noch abgewartet werden. Vor allem darf es fraglich erscheinen, ob die erwählte Schutztruppe gegen die Kameraden ernstlich vorgehen wird, wenn hart auf hart vorgedrungen werden muß. Ist das für den Notfall nicht zu erreichen, dann fällt die ganze Einrichtung von selbst in sich zusammen. m.

— **Sprengung einer Brücke über die Wjätka.** „Aftonbladet" meldet: Bei dem Bahnhof Wjätka in Rußland wurde die Eisenbahnbrücke in die Luft gesprengt. Infolgedessen hatte der Sonderzug des amerikanischen Gesandten, der sich auf der Heimreise befand, 31 Stunden Verspätung.

Fremde Erdteile.

— **Der Verkehr mit dem „Fernen Osten".** Heute erinnern sich die Leute, die an dem Verkehr von Wladiwostok nach dem Westen und dem europäischen Rußland beteiligt sind, der Zeit, da für ihn nur die Wasserwege zur Verfügung standen, als etwas schon Fernabliegendes. Und doch sind es kaum 20 Jahre her, daß es zum ersten Male möglich war, die Eisenbahnen für diesen Verkehr mit in Anspruch zu nehmen. Allerdings sind es gerade die Jahre des Weltkrieges, die einen schnellen Umschwung in die Verhältnisse hineingetragen haben. Der Anspruch, der heute an die Leistungsfähigkeit des Hafens und der anschließenden Eisenbahnen — Amurbahn und chinesische Ostbahn — erhoben wird, ist ein ganz gewaltiger, veranlaßt durch den Zustrom der Güter, die für das europäische Rußland bestimmt sind und es nur auf dem Wege über Wladiwostok zu erreichen vermögen, da die übrigen Zugangshäfen zu benutzen entweder zu gefährlich, oder überhaupt unmöglich ist. Also Wladiwostok soll die Arbeit leisten, die sich früher auf viele und große Hafenplätze verteilte. Das hat natürlich zu einer übermäßigen Überlastung geführt, die um so schwerer drückte, als die anschließenden Eisenbahnen, die die Güter abführen sollen, sehr bald ihre äußerste Leistungsfähigkeit erreicht hatten und nun die Güter in Wladiwostok gelagert werden mußten. Zu welchen Zuständen diese Verhältnisse führten, läßt sich unter anderem daraus schließen, daß die Eisenbahnverwaltung sich gezwungen sah, die Standgelder auf eine schwindelhafte Höhe emporzuheben. Es wird erhoben für 24 Stunden: für einen zum Entladen gestellten offenen Wagen 15 R., für einen bedeckten 30 R., für einen zum Beladen gestellten Wagen 30 bzw. 40 R. (d. h. also 65 oder 86 ℳ)! Damit sollte natürlich nur die größtmögliche Beschleunigung im Ladegeschäft erzwungen werden, um das rollende Material und den Bahnhof schnell frei zu bekommen. Es führte aber dennoch nicht zum Ziel, denn die unbeförderten Güter sammelten sich in riesenhaften Mengen an. In der Not versuchten die Beteiligten mit Hilfe von Postpaketen, ungeachtet der außerordentlich hohen Kosten, soviel als irgend möglich fortzuschaffen. Die nächste Folge war, daß weder die Post noch das Zollamt dem Ansturm von Paketen, die alle bestimmungsmäßig verpackt und mit Bleiplomben versehen werden mußten, gewachsen waren. Dazu kam eine ganz nutzlose Belastung des Verkehrs durch die Verpackung der einzelnen kleinen Pakete, was sehr schwer ins Gewicht fiel. Dieser Versand wurde kurzerhand verboten und die Versender auf die Benutzung der Eisenbahnen ohne Vermittlung der Post verwiesen. Mit Hilfe der Personen- und Schnellzüge sollte der Verkehr bewältigt werden. Diese Maßregel brachte eine geringe Erleichterung, vermochte aber doch die Stockung im Hafen- und Bahnhofsverkehr nicht zu beseitigen, weil dazu der Zufluß immer neuer Gütermengen zu groß war. Die „Torg. Prom. Gaseta" sagt: Es ist kaum möglich, sich eine zutreffende Vorstellung von den ungeheuren Mengen, selbst der wertvollsten Güter, die in Wladiwostok lagern, zu machen, ohne selbst den Zustand gesehen zu haben. So war es noch im April. Neuere ausführliche Nachrichten liegen nicht vor, nur kurze Mitteilungen über die Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen gestatten den Schluß, daß die Verhältnisse kaum eine wesentliche Veränderung erfahren haben werden. Die Unzufriedenheit der Handelswelt hat aber dazu geführt, daß die Staatsbahnverwaltung sich damit einverstanden erklären mußte, daß der Stadtverwaltung und der Börsenkaufmannschaft eine Kontrolle auszuüben gestattet werden mußte. Und zwar bezieht sich dieses Recht auf die Durchsicht sämtlicher Papiere über abgefertigte Güter und sodann über die zur Beladung gestellten und tatsächlich abgefertigten Wagen. Die Beteiligten hoffen auf diesem Wege dazu zu kommen, unfähige Abfertigungsbeamte beseitigen und den unerhörten Handel mit leeren, zur Beladung freigegebenen Wagen unmöglich machen zu können. m.

— **Eröffnung einer Strecke der siamesischen Südbahn.** Die siamesische Südbahn von Bangkok nach den britischen Kolonien ist, nach einer Mitteilung des „Org. f. d. Fortschr. des Eisenbahnwesens", soweit fertig, daß der Verkehr zwischen Bangkok und Singora an der Ost- und mit Trang an der Westküste der malaiischen Halbinsel eröffnet werden konnte. Auch die Endstrecken bis Kelantau und Kedah sind weit vorgeschritten; auf den zusammen 267 km langen Strecken sind 125 km Schienen verlegt. Wenn der Verkehr zwischen Bangkok und Penang über Kedah eröffnet ist, kann man die Strecke im Schnellzuge in einem Tage und zwei Nächten zurücklegen.

Allgemeines.

— **Eine neuartige Schwebebahn mit 200 engl. Meilen Stundengeschwindigkeit** wird, wie das „Strand-Magazine" berichtet, zurzeit in Kalifornien praktisch erprobt. Die nach dem Erfinder benannte „Fawkesbahn" besteht aus 15 m langen Wagen in Lenkballonform, die je 56 Personen zu fassen vermögen. Die Fortbewegung der Schwebebahn geschieht durch Triebschrauben. 60-PS-Motore, die 1000 Umdrehungen in der Minute machen, sollen der Schwebebahn eine Stundengeschwindigkeit von 320 bis 360 Kilometern zu geben imstande sein. Das neue System bedarf keiner Kraftzentrale und kostspieliger Anlagen, da jeder Wagen seine eigene Kraftquelle hat. Für industrielle Zwecke mißt man der „Fawkesbahn" große Bedeutung zu.

— Luftverkehrsfragen. Nach einem Bericht der „N. Z. Ztg.“ ist auf einen Vorschlag des Unterstaatssekretärs für die französische Heeresluftfahrt hin unter den Ententeländern ein Abkommen zur Regelung des Luftverkehrs (service aéronautique interallié) getroffen worden; an die Spitze der zur Durchführung der Vereinbarungen geschaffenen Kommission wurde Dorion Flandrin, der Deputierte des Yonne-Departements, gestellt. Das Abkommen zielt auf eine Vereinheitlichung der Luftfahrtseinrichtungen der Verbündeten hin; technische, industrielle und organisatorische Fortschritte und Errungenschaften auf dem Gebiet der Luftfahrt in den Ententeländern sollen gegenseitig ausgetauscht werden. — Der Kongreß der Vereinigten Staaten hat vor einigen Monaten einen Kredit von 100000 Dollar bewilligt zur Vornahme von Studien und Versuchen für die Einrichtung eines Luftpostdienstes auf dem Gebiet der U. S. A. Die Studienkommission hat nunmehr ihre Arbeiten beendigt; sie schlägt die Einrichtung von 27 Luftpoststrecken vor, deren Länge zwischen 100 und 1000 km schwankt. — Eine Haager Meldung berichtet von einer zum Zwecke der Förderung der englischen Fliegertruppen gehaltenen Werberede Lord Montagues, die auch das Luftverkehrswesen der Zukunft streift. Montague führte aus, die Öffentlichkeit mache sich keine richtige Vorstellung von den großen technischen Fortschritten, die auf dem Gebiet der Luftfahrt erzielt worden seien. Man könne damit rechnen, daß es schon in wenigen Jahren möglich sein werde, in Tagen durch die Luft nach Indien zu gelangen und in 23 Tagen nach Australien. Der Luftverkehr der Zukunft werde sich in verschiedenen Luftschichten abspielen, jede 600 m hoch. Die erste Zone bis zu einer Höhe von 600 m über dem Meere werde den Privatflugzeugen vorbehalten sein; die nächst höhere Schicht den gewöhnlichen Handelsflugzeugen, die dritte den schnellen Handelskreuzern, die vierte und letzte den amtlichen Verkehrsflugzeugen jeder Nation. Für Einhaltung der Vorschriften werde eine besondere Luftpolizei sorgen. Montague sieht eine so schnelle Entwicklung des Luftverkehrs voraus, daß er schon vor Kriegsschluß eine Ausarbeitung entsprechender Bestimmungen für nötig erklärt. Es ist nicht unmöglich, daß er in einzelnen Punkten recht behält. Die Führung auf diesem Gebiete werden dann aber ganz sicher nicht die Staaten der Entente, sondern die Mittelmächte haben, deren Luftfahrt-Fortschritte, wie der Krieg tagtäglich beweist, um ein Beträchtliches größer denn die ihrer Gegner sind. F. R.

Bücherschau.

— **Sachwert und Ertragswert nebst Baukontierung und Abschreibung von Werken mit Betriebsnetzen, also von Bahnen, Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken usw.** von C. H. Goedecke, Regierungsbaumeister a. D. XVI und 224 Seiten. Preis geb. 9 *M.* Verlag von R. Oldenbourg in München.

Ein Buch, offenbar aus einer sehr reichen Erfahrung heraus geschrieben. Mit einem gewaltigen Fleiß und großer Gründlichkeit hat der Verfasser es unternommen, alle die verschiedenen Erklärungen der Begriffe „Sachwert“ und „Ertragswert“ zu sammeln, auf ihre Genauigkeit und Brauchbarkeit hin zu prüfen und zu versuchen, daraus eine allgemein gültige Begriffserklärung sowohl für den Sachwert von Anlagen mit Betriebsnetzen, also von Bahnen, Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken, wie eine solche für das Wort Ertragswert abzuleiten. Es ist erstaunlich, wie verschieden der Begriff des Sachwertes aufgefaßt und ausgelegt wird. Der Verfasser zeigt, wie notwendig es ist, hier allgmeine Richtlinien zu finden, die er jedoch nicht nur theoretisch und unter Beachtung der bereits vorhandenen Fachliteratur ableitet, sondern die er unter ständiger Anlehnung an die Praxis, d. h. an vorhandene Verträge, Verordnungen, Genehmigungsurkunden namentlich von Bahnbetrieben zu gewinnen sucht. Solche Verträge und Gesetzesstellen werden im Text nur soweit erwähnt, als es gerade zur Klarstellung notwendig erscheint, sind aber in einem Anhang im Wortlaut nochmals zusammengestellt, damit sie auch im Zusammenhange geprüft werden können. Eine Erleichterung bei der Aufstellung allgemeiner Richtlinien sucht der Verfasser dadurch zu bieten, daß er die beim Schätzen von Gebäuden, Grundstücken und Landgütern üblichen Grundsätze untersucht, die sich ja bereits früher und in höherem Maße entwickelt haben. Die bei diesen Untersuchungen gewonnenen Ergebnisse werden dann sinngemäß auf die Abschätzung gewerblicher Anlagen angewendet. Dadurch kommt der Verfasser dahin, den Begriff Sachwert in eine Reihe von Unterbegriffen zu zerlegen, wie Selbstkosten, Wiederaufbaukosten, Beschaffungskosten, Neuwert, Abnutzung, Entwertung, Tilgung, Verkaufswert u. a. m., die er alle einzeln bespricht und scharf zu bestimmen sucht. In entsprechender Weise wird beim Ertragswert vorgegangen.

Das Buch ist nach der eigenen Angabe des Verfassers als Nachschlagewerk für Besitzer, Leiter und Buchhalter von Werken mit Betriebsnetzen bestimmt, daneben noch für Vertreter der von ihnen berührten staatlichen und gemeindlichen Verwaltungen und für Berater und Unparteiische, die bei Vertragsabschlüssen und zur Werkübernahme hinzugezogen werden. Es erscheint sicher, daß das sorgfältig hergestellte Werk allen den genannten Kreisen reiche Belehrung und wertvolle Unterstützung zu bringen vermag, zumal neben dem gut ausgearbeiteten Inhaltsverzeichnis und einer nach Einzelgebieten geordneten Literaturübersicht, die ein Weiterarbeiten und tieferes Eindringen in den Stoff erleichtert, ein sorgfältig hergestelltes Schlagwortverzeichnis das schnelle Auffinden jedes vorkommenden Begriffes ermöglicht. Das Buch, das auch im Äußeren einen guten Eindruck macht, wie dies von dem bekannten Verlag ja nicht anders zu erwarten ist, kann daher allen, die sich mit Schätzungen gewerblicher Anlagen zu beschäftigen haben, sehr empfohlen werden. —l.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 12 vom 10. Juli d. Js. an die Vereinsverwaltungen, die im II. Vierteljahr 1917 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrssteuer.

Einführung einer deutschen Verkehrssteuer.

In sämtlichen Verkehren Deutschlands mit dem Ausland und im Durchgangsverkehr durch Deutschland treten am 1. August 1917 Tarifanhänge in Kraft, welche die Bestimmungen über die Berechnung der durch Reichsgesetz eingeführten deutschen Verkehrssteuer enthalten.

Diese Anhänge sind bei den deutschen Dienststellen zu beziehen.

Berlin, den 20. Juli 1917. (1005)

Königliche Eisenbahndirektion, namens aller deutschen Verwaltungen.

Österreichische Frachtsteuer.

Vom 1. August 1917 an wird die österreichische Frachtsteuer auch auf den in Österreich gelegenen Strecken Altwarnsdorf-Warnsdorf und Voitersreuth-Eger der Sächsischen Staatsbahn erhoben.

Dresden, am 21. Juli 1917. (1009)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

2. Güterverkehr.

Am 30. September 1917 werden aufgehoben: Die Hafen- und Ladeordnung für die Umschlagstelle Maltsch Oderhafen vom Juni 1898, die Geschäftsanweisung für die Anmeldestelle für den Wasserumschlagverkehr in Pöpelwitz vom Mai 1911 sowie die Gebührentarife für die Benutzung der staatlichen Güter - Umschlagstellen in Pöpelwitz (Umschlag) vom 1. Juni 1904 und in Maltsch Hafen vom 1. April 1905. An

deren Stelle treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 die bei diesen Umschlagstellen käuflich zu habenden „Hafenordnungen für die Umschlagstellen Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag)“.

Breslau, den 21. Juli 1917. (1011)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.
b) Gütertarife Elsaß-Baden und Elsaß-Pfalz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 wird der Ausnahmetarif 6a nur noch für Sendungen gewährt, die auf der Empfangsstation mit Landfuhrwerk, zu Schiff oder mit Privatanschlußbahn abgefahren werden.

Straßburg, den 16. Juli 1917. (993)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 wird der Ausnahmetarif 5c für Sand von Bettemburg nach verschiedenen luxemburgischen und lothringischen Hochofenstationen aufgehoben.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 13. Juli 1917. (994)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 wird die Station Bergheim b. Mörs für militärische Holzsendungen in die Tarifhefte 5 bis 8 und die Station Essen Nord (Fil. Krupp) in die Obstausnahmetarife 23 und 23a der Tarifhefte 1 bis 4 einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des Tarifanzeigers der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt (Main), 21. Juli 1917. (1008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Der neue Saarkohlentarif Nr. 12 nach der Schweiz wird nunmehr am 1. August 1917 ausgegeben. Preis 1,45 *M.*

Saarbrücken, den 21. Juli 1917. (1017)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Auf 1. August 1917 wird der Tarif Teil II, Heft 10, neu ausgegeben. Er ersetzt den Tarif Teil II, Heft 10, vom 1. Oktober 1908 nebst Nachträgen.

Auf den gleichen Zeitpunkt erscheint ein I. Nachtrag zum Tarif Teil II, Heft 6 (Verkehr mit der vormaligen Gotthardbahn), vom 1. Januar 1914, durch den dieses auf 1. August 1917 gekündigte Tarifheft teilweise aufrecht erhalten wird.

Karlsruhe, 21. Juli 1917. (1016)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 an wird im Tarif Teil I, Abt. B, vom 1. VIII. 1913 im § 6, Abteilung a, am Schluß der Ziffer 10a der Zusatz „ausgenommen Mischungen, bei welchen andere Metalle als die vorstehend genannten verwendet worden sind, wie Neusilber (Argentan, Packfong), Christofle, Alfenid, Weißkupfer“ gestrichen und ersetzt durch die Anmerkung: „Nickel und Nickellegierungen siehe unter d“. Ferner werden im Eingang der Anmerkung zu Ziffer 10d die Worte: „Waren aus den unter 10a ausgenommenen Metallmischungen, ferner“ gestrichen.

Karlsruhe, den 21. Juli 1917. (1015)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. Oktober 1917 treten folgende Ausnahmetarife der Hefte C 2 und C 2a außer Kraft:

A. T. 1a (Bau- und Nutzholz des Sp. T. II usw.),
„ 1b (Bauholz, europäisches usw.),
„ 1d (Stamm- und Stangenholz usw.),
„ 1g (Holz des Sp. T. II usw.),
„ 2a (Kies),
„ 2b (Kies, Sand usw.),
„ 2g (Hochofenschlacken usw.),
„ 3a (Salze, wie im Sp. T. III genannt),
„ 3b (desgl.),
„ 3c (Fabriksalz, denaturiertes),
„ 3d (Koch- und Speisesalz usw.),
„ 3f (Steinsalz),
„ 3g (Stein- und Siedesalz zum Salzen von Fischen),
„ 3i (Salze des Sp. T. III),
„ 5a (Steine, gebrannte usw.),
„ 5f (Steine, rohe usw.),
„ 5g (Kalksteine, rohe),
„ 5l (Steine, rohe usw.),
„ 5m (Steine des Sp. T. III),
„ 5o (Basalt usw.),
„ 5p (Packlagesteine),
„ 5q (Steine, rohe usw.),
„ 5s (Schwerspat, ungemahlen),
„ 5t (Bruchsteine, rohe usw.),
„ 5u (Ziegelsteine),
„ 5v (Spat usw.),
„ 5y (Messerputzsteine),
„ 11 (Dachschiefer usw.),
„ 13a (Rohblei usw.),
„ 13b (Zink, roh usw.),
„ 13c (Rohblei usw.),
„ 18 (Salzsäure),
„ 22 (Holzstoff usw.),
„ 22a (desgl.),
„ 24a (Zement),
„ S8, S8a, S8b, S8c (Blei und Zink usw.),
„ S10 (Stein- und Siedesalz usw.),
„ S12 (Holzstoff usw.),
„ S13 (Holz der Sp. T. II und III usw.),
„ S13b (Schachteln usw.),
„ S13c (Grubenhölzer).

Ferner wird zu dem gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 3e für Steinsalz unter Einbeziehung von Siedesalz auf die Verwendung zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken beschränkt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1917. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 30. September d. J. treten in den vorstehend bezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschließlich der im Bekanntmachungswege durchgeführten Ergänzungen vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

im Heft 1: Ausnahmetarif 66 B (Schiefer usw.); 88 B und D (rohe Kalisalze usw.); 88 F (Kalksteine usw.); 90 B (Fabriksalze von Lemb... Kaiseroda nach Brückl); 93 B und Abteilung II (Eisen und Stahl usw.); 101 A und B, Abteilung II (Ackerger... usw. und Lokomobile usw.) für Se... dungen von 10 t;

im Heft 2: Ausnahmetarif 66 (Schiefer usw.); 68 C, Abteilung (Magnesitziegel usw); 72, Abteilung (Ziegel usw.); 88 A und B (Phosph... usw. und Schlacken, phosphorhalti... usw.); 93 E—K (Eisen und St... usw.); 103 C (Schwefelkies).

Breslau, den 21. Juli 1917. (101...
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge...

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 u... 2 vom 1. Juni 1913.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 30. September 19... treten ohne Ersatz außer Kraft:

1. im Heft 1: Ausnahmetarif 93 II C, D (Eisen und Stahl usw.) und Au... nahmetarif 101 (Getreidereinigung... maschinen usw.),

2. im Heft 2: Ausnahmetarif 93 (Eis... und Stahl usw.) sowie Ausnahmeta... 101 (Maschinen, landwirtschaftli... usw.).

München, den 20. Juli 1917. (101...
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. R...
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Tonerde usw.
Tfv. 2 IVs.

Die Tarifstelle L des Ausnahm... tarifs (Petroleum zur Verwendung ... Inlande) gilt vom 1. September 19... auch für die badischen, bayerisch... sächsischen und württembergisch... Staatsbahnen. Auskunft geben die b... teiligten Güterabfertigungen sowie d... Auskunftsbureau, hier, Bahnh... Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1917. (100...
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1917 si... die Frachtsätze der Tariftabellen un... F auf Seite 11 des Tarifs und der b... sonderen Ausnahmetarife um folgen... Zuschläge zu erhöhen:

für Eilgut um 20
für Allgemeines und Spezialstückgut um 10
für Wagenladungen einschl. der Ausnahmetarife um . . 1
für 100 kg.

Neuhaldensleben, 21. Juli 1917. (100...
Direktion
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Ges...

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsisch... Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen T... rifs von den oberschlesisch... Gewinnungsstätten und vo... Sosnowice W. W.

Mit Ablauf des 30. September 1... wird der Tarif für den Oberschlesis... Sächsischen Kohlenverkehr (Au... nahmetarif 6) vom 1. September 19... nebst dem Nachtrage I vom 1. Septe... ber 1916 und den hierzu erlassenen B... kanntmachungen aufgehoben.

Dafür tritt mit Gültigkeit vo... 1. Oktober 1917 in dem oben bezei... neten Kohlenverkehr ein neuer Ta... in Kraft.

Der neue Tarif gilt nur von den G... winnungsstätten selbst und von Sosn... wice W. W. (von dieser Station nur f... Sendungen aus dem besetzten poln...

n Gebiet und bis auf Widerruf, gstens für die Dauer des Krieges); sandstationen, die nicht Gewingsstätten sind, kommen in Wegfall, erdem sind die Grubenversandsta- en neu gruppiert. Die Ausnutzung 12,5-t-Wagen bei Beladungen mit nkohlen und Steinkohlenbriketts ist dem neuen Tarife vorgeschrieben. Artikel Steinkohlenasche und nkohlenkoksasche sind in das enverzeichnis des neuen Tarifs ht mehr aufgenommen. Der neue if enthält sämtliche Empfangssta- en des Ost-Mitteldeutsch-Sächsi- n Verkehrs, Besonderes Tarifheft 1 sschließlich Friedland i. Böhmen Raspenau). Ausgerechnete Fracht- e enthält der neue Tarif nicht r. Die Frachtsätze sind auf Grund Entfernungen der Kilometertafeln d II und der besonderen Kilometer- iftabelle für 100 kg in Pfennigen er für 10 t in Mark) des neuen ifs zu bilden und erfahren gering- ige Erhöhungen bis etwa 2 ℳ für . Über die Höhe der neuen Fracht- e usw. gibt auf Anfrage das Ver- rsbureau der Königlichen Eisen- ndirektion in Kattowitz Auskunft. Preis für den neuen Tarif wird er bekanntgegeben.
er Ausnahmetarif für Dienst- lensendungen der Königlich Säch- hen Staatseisenbahnen ändert sich läufig nicht.
attowitz, den 20. Juli 1917. (999)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
ens der beteiligten Verwaltungen.

---

tteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

m 1. Oktober 1917 treten folgende erungen in Kraft. Die im Spezial- f III unter Holz (Ziffer 5) genann- Grubenhölzer werden für bestimmte ionsverbindungen aus dem Aus- metarif 2 (Rohstofftarif) Ziffer 8 Tarifhefte 1 bis 3 ausgeschlossen. gleicher Weise werden im Tarif- 2 die Ausnahmetarife 5, 5b und dahin beschränkt, daß mehrere Sta- en des Geltungsbereichs ausschei- Endlich wird im Tarifheft 3 der nahmetarif 1b für Stammholz usw. e Ersatz aufgehoben. Näheres bei Abfertigungsstellen und im preu- hen Tarif- und Verkehrsanzeiger.
rfurt, den 18. Juli 1917. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

ts- und Privatbahn-Güterverkehr.

it dem 1. Oktober 1917 treten die Nachtrag 1 und 2 zum Heft C 2 ent- enen Frachtsätze des Ausnahme- fs S 9c für die Ausfuhr über die eehäfen außer Kraft. Auskunft n die beteiligten Güterabfertigun- sowie das Auskunftsbureau, hier, nhof Alexanderplatz.
erlin, den 18. Juli 1917. (986)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

tertarif für den Verkehr Graslitz oberer Bahnhof-Sachsen.

m 10. August 1917 treten die htsätze der Ausnahmetarife 30 bis hne Ersatz außer Kraft. Hierdurch n Tariferhöhungen ein. Auskunft ilt unser Verkehrsbureau, hier, ner Straße 4, II.
resden, am 16. Juli 1917. (987)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
ens der beteiligten Verwaltungen.

---

n 1. August 1917 tritt zum Güter- Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Nachtrag I in Kraft. Er enthält im besonderen die in unserer Bekanntmachung vom 29. Mai 1917 erwähnten Tarifänderungen. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt sowie durch Vermittelung der Stationen bezogen werden.
Dresden, am 20. Juli 1917. (995)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Vorübergehender Ausnahmetarif für frisches Obst (Nr. 2 III x d. Tfv.)

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1917 scheidet die Württembergische Eisenbahngesellschaft aus dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs aus.
München, den 14. Juli 1917. (988)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 treten die für Wertheim im Pfälzisch-Bayerischen Gütertarif vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze außer Kraft.
Die neuen Entfernungen und Sätze werden im Badisch-Pfälzischen Verkehr veröffentlicht.
München, den 12. Juli 1917. (997)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 2 (Süddeutschland) gültig vom 1. August 1908.

Am 1. August 1917 treten die Bestimmungen und Frachtsätze für den Umschlag in Wien außer Kraft.
Der Tarif gilt von diesem Zeitpunkte ab nur mehr für Sendungen, die in Passau umgeschlagen werden.
München, den 13. Juli 1917. (990)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 1 (Bayern), gültig vom 1. August 1908.

Am 1. August 1917 treten die Bestimmungen und Frachtsätze für den Umschlag in Wien außer Kraft.
Der Tarif gilt von diesem Zeitpunkte an nur mehr für Sendungen, die in Passau umgeschlagen werden.
München, den 13. Juli 1917. (989)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern., Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit Wirkung vom 15. Juli 1917 wird die Station Kochendorf der K. Württemb. Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, den 11. Juli 1917. (991)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Gemeinsames Heft 200 für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Norddeutsch-niederländischer Verkehr. Ostdeutsch-österreichischer Verkehr. Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden im direkten Verkehr die bestehenden Frachtsätze mit den Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn allgemein und mit der Gemeinschaftsstation Neuhaldensleben bei Beförderung über Eisleben (Bez. Magdeburg) um folgende Zuschläge erhöht:

20 ₰ bei Eilstückgut,
10 ₰ bei Frachtstückgut,
3 ₰ bei Wagenladungen,

für 100 kg.
Der seither in die Tarife eingerechnete Frachtzuschlag von 1 ₰ für 100 kg zu den Frachtsätzen:

a) der Spezialtarife A 2, I, II, III und des Ausnahmetarifs 1 bei Gesamtentfernungen bis 50 km,
b) des Ausnahmetarifs 2 bei allen Entfernungen

kommt mit obigem Tage in Fortfall.
Neuhaldensleben, 21. Juli 1917. (1006)
Direktion
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Ges.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Oktober 1917 ab treten an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 6 (für Steinkohlen usw.) in den Tarifheften 1—4 neue Ausnahmetarife mit geringen Frachterhöhungen in Kraft.
Stationen des allgemeinen Verkehrs sind als Versandstationen in die neuen Ausnahmetarife nicht mehr aufgenommen, auch ist die Ausnutzung der 12,5-t-Wagen bei Beladung mit Steinkohle und Steinkohlenbriketts vorgeschrieben.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Breslau, den 19. Juli 1917. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.
Badisch-Bayerischer Gütertarif.
Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.
Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw.-Bayerischer Gütertarif) v. 1. Juni 1911.
Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.
Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1917 ist die Gewährung des Ausnahmetarifs 4d für Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl sowie für Kalisalze, rohe an die Ausnützung des Ladegewichts der Wagen gebunden. Näheres bei den Dienststellen.
München, den 14. Juli 1917. (998)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 30. September 1917 treten in den obengenannten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschließlich der zu diesen Ausnahmetarifen im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

1. im Tarifheft 1: Ausnahmetarif 3 D (Getreide usw.); 21 A (Flachs, gebrecht); 21 C (Werg usw.); 71 II (Zement); 88 A (Chilesalpeter), B (Knochenasche usw), C (Phosphate, mineralische), E (Kalk zum Düngen), F (Kalkasche), K (Thomasschlackenmehl), L (Kainit zum Düngen); 93 II A, B, C (Eisen und Stahl usw.), 93 II D (Roheisen); 96 (Blei usw); 101 A u. B (landwirtschaftliche Maschinen usw. zu 10 t); 112 A u. B (Rübenzucker), ferner die Ausnahmetarife 103 F (Schwefelkiesabbrände) von Trzynietz Ks. Od. und 103 H (Schwefelkiesabbrände) von Holoubkau;

2. im Tarifheft 2: Ausnahmetarif 88 B (rohe Kalisalze usw.); 88 C (Superphosphat, mineralisches); 88 F (rohe Kalisalze usw.); 90 B (Fabriksalz) die Frachtsätze in den Nachträgen III (Seite 14), IV (Seite 80), V (Seite 20), VII (Seite 10) von Baalberge, Bernburg, Marienborn (Pr. Sa.), Staßfurt-Leopoldshall und Weferlingen Stb. nach den Stationen Aussig, Hruschau, Mähr. Ostrau-Oderfurt, Nestomitz Fabriken, Trzynietz Ks. Od., ferner die im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze des A.-T. 90 B von Staßfurt-Leopoldshall nach Brückl und von Baalberge und Staßfurt-Leopoldshall nach Schönbrunn-Witkowitz; 90 D (Steinsalz); 93 II B (Roheisen); 101 A und B (landwirtschaftliche Maschinen usw. zu 10 t).

Breslau, den 21. Juli 1917. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1100. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 h für Steinkohlen usw. von Oberschlesien und Sosnowice W. W., gültig vom 1. Juli 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 tritt zu dem obengenannten Ausnahmetarif Nachtrag I in Kraft. Es treten Erhöhungen bis zu 1 ₰ und nach Stationen nichtpreußischer Bahnen vereinzelt bis 5 ₰ für 100 kg ein. Im Gegensatze zu den bisherigen werden die neuen Frachtsätze ab Sosnowice W. W., die auf jederzeitigen Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges gelten, nach der tatsächlichen Entfernung berechnet. Bis zum Erscheinen des Nachtrags — Preis 20 ₰ — gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, den 19. Juli 1917. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Wien - Pottendorf - Wiener Neustädter Bahn.

Stationstarife für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf - Wiener Neustädter Bahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August bis zum Erscheinen neuer Stationstarife werden in den mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 um 25 % bzw. 30 % erhöhten Stationstarifen vom 1. Januar 1910 und den Nachträgen I und II hierzu nachstehende Änderungen durchgeführt:

Die Frachtsätze der A. T. 3 d, 10, 11 und 18 und der Rubrik I der Exporttarife werden gestrichen.

Der A. T. 16 erhält die Bezeichnung 15.

Die Rubriken II—XIII der Exporttarife erhalten die Bezeichnung I—XII und die Rubriken E 9 b und E 9 c erhalten die Bezeichnung XIII und XIV.

Wien, am 18. Juli 1917. (996)

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1917 werden die in den obengenannten Tarifen für den Verkehr mit den Stationen Halberstadt-Spiegelsberge und Quedlinburg West bestehenden Frachtsätze für Wagenladungen um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Wien, am 18. Juli 1917. (1001)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz **).
Binnenverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen.
Binnenverkehr der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.
Deutsch - österreichisch - südwestrussischer Grenzverkehr (Verkehr mit Süddeutschland).
Direkter Dalmatienverkehr.
Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) für die Ausfuhr aus Süddeutschland.
Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Rorschach und Romanshorn.
Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr.
Österreichische und österreichisch-ungarische Anschluß- und Verbandverkehre.
Österreichischer Donauumschlagverkehr über Linz und Wien.
Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband (Verkehr zwischen den Französischen Ostbahnen und der französischen Nordbahn einerseits, Österreich und Ungarn anderseits).
Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Österreich und Ungarn).
Österreichisch - ungarisch - südfranzösischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Österreich und Ungarn).
Rhein- und Main-Umschlagverkehr mit Österreich und Ungarn.
Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.
Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr (Verkehr mit Süddeutschland) [künftig Adriatisch-deutscher Verkehr (Verkehr mit Süddeutschland)].
Südösterreichisch-ungarisch-schweizerischer Grenzverkehr.
Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Sendungen, die nach Eintritt eines Beförderungshindernisses aufgeliefert werden.

Vom 1. Juli 1917 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1918, treten für die obengenannten Verkehre folgende Bestimmungen in Kraft:

Auf Sendungen, die nach Eintritt eines Beförderungshindernisses aufgeliefert und im Rahmen eines der obengenannten Verkehre abgefertigt werden und für die die Eisenbahn Hilfswege festsetzt, werden die für die betreffende Stationsverbindung bestehenden (durchgehenden) Frachtsätze angewendet und überdies für die allfällige Mehrentfernung auf dem gewählten Hilfswege eine Umwegsfracht berechnet.

****) Insoweit Hilfswege über außerdeutsches Gebiet in Anspruch genommen werden.**

Als Mehrentfernung gilt der Un[terschied] zwischen der Entfernung auf [dem] Hilfswege und auf dem längsten n[ach] den Leitungsvorschriften fahrberech[tig]ten Wege.

Die Entfernung auf dem Hilfsw[ege] ist den Kilometerzeigern der Lo[kal]gütertarife zu entnehmen. Soweit h[ier]bei bayerische Strecken in Betra[cht] kommen, sind die im Kilometerzei[ger] der Kgl. bayerischen Staatseisenbah[nen] ausgewiesenen wirklichen Entfern[un]gen anzuwenden.

Für die Mehrentfernung wird der [Um]wegsfrachtsatz je nach der Währu[ng], in der der angewendete Tarif erst[ellt] ist, auf Grund folgender Einheitssä[tze] ermittelt:

Für	Kronenwährung	Markwährung	Franken-
	Heller	Pfennig	Centi[mes]
	für 100 kg u. 1 der Mehrentfernu[ng]		
Schnellzugseilgut . .	2,6	1,6	2
Eilgut gewöhnliches	1,3	0,8	1
Eilgut, ermäßigtes, u. Frachtstückgut (auch sperrig) . .	0,65	0,4	0
Frachtgut in Wagenladungen b. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg .	0,42	0,27	0
bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg oder das Ladegewicht des verwendeten Wagens	0,33	0,21	0
Für lebende Tiere: bei Frachtberechnung nach dem Gewicht	0,65	0,4	0
	für 1 qm und 1 [km] der Entfernu[ng]		
Bei Frachtzahlung nach der Ladefläche des verwendeten Wagens . .	1,3	0,8	1

Hierbei sind Bruchteile von Hell[er] (Pfennig, Centimes) auf ganze He[ller] (Pfennig, Centimes) aufzurunden.

Die Lieferfrist sowie die Sch[utz]wagengebühr, die Deckenmiete und [die] Gebühr für die Angabe des Intere[sses] an der Lieferung werden über den [von] der Eisenbahn gewählten Hilfsweg e[r]rechnet.

Wien, am 19. Juli 1917. (10[..])
K. k. österreichische Staatsbahne[n],
namens der beteiligten Verwaltun[gen].

3. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Personenverkehr mit Stationen d[er] Prinz Heinrichbahn.

Vom 1. Oktober 1917 ab werden [die] noch bestehenden besonderen Rückf[ahr]karten nicht mehr ausgegeben.

Straßburg, den 19. Juli 1917. (..2)
Im Namen der beteiligten Verwa[l]tungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothrin[gen].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 58. | 28. Juli 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die neue Güterverkehrssteuer auf den deutschen Bahnen.

m 1. August 1917 tritt das Gesetz vom 8. April 1917 über Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs (Reichsetzblatt S. 329) für den Gütertarif in Kraft. Damit gegt ein wichtiger Teil der letzten gesetzgeberischen Aren des Reichstages zum Abschluß, die auf die Erschließg neuer Steuern zur Befriedigung der laufenden Zinsenuld des Reiches gerichtet waren. Es ist nicht das erste l, daß das Gebiet des Güterverkehrs zur Deckung der nziellen Lasten des Reiches herangezogen wird. Aber solcher Höhe — es handelt sich nahezu um 200 Millionen k — hatte sich das Reich aus naheliegenden Gründen er nicht an den Verkehr herangewagt. Heute liegen die ge anders. Nachdem einmal die grundsätzliche Frage: en die Zinsen unserer Anleihen aus neuen Anleihen oder neuen laufenden Mitteln gedeckt werden, zugunsten der führung neuer Steuern entschieden ist, kann es sich erichtig nur noch darum handeln, die Steuern so zu geten, daß das Soll auch tatsächlich erreicht wird. Außerewöhnliche Verhältnisse verlangen außergewöhnliche Maßmen. Jeder im Volke muß sein Scherflein beitragen, die ungeheuren Lasten mit auf seine Schultern nehmen; Gefühl der Gemeinsamkeit erleichtert die Schwere der de. Allerdings volkstümlich wird eine Verkehrssteuer werden. Wenn die Besteuerung nicht Gefahr laufen lte, einzelne Verkehrsarten übermäßig zu belasten oder wünschte Verkehrsverschiebungen herbeizuführen, mußte möglichst den gesamten Verkehr umfassen. Das Gesetz euert daher sowohl den Personen- wie den Güterverkehr, eift den Verkehr auf Binnenwasserstraßen und im Kügebiet und legt auch im gewissen Sinne auf die Beförng auf Landstraßen die Hand. Den überseeischen Verläßt es frei, da die Verhältnisse hier noch nicht geklärt .

die Besteuerung des Personenverkehrs erst zum 1. Ja- 1918 vorgesehen ist, sei hier nur die Güterverkehrssteuer ndelt.

i der Güterbeförderung beträgt die Abgabe 7 % des Beerungspreises, gleichviel welche Beförderungsart in e kommt, welche Stellung das beförderte Gut in der für Anwendung der Eisenbahntarife etwa maßgebenden Güterordnung einnimmt, und auf welche Entfernung es befördert wird. Eine Abstufung der Abgabe in Anlehnung an die deutsche Güterordnung verbot sich von selbst, weil diese Klassifikation für den Wasserstraßen- und Landwegverkehr nicht gilt. Sie ist bekanntlich auch nicht feststehend, denn sie ist ein Verhandlungsergebnis zwischen den deutschen Bahnen, und die täglichen Verkehrsbedürfnisse machen sie leicht veränderlich. Auch weichen im internationalen Verkehr die mit den fremdländischen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Güterordnungen nicht nur von der deutschen, sondern auch untereinander vielfach ab. Es kommt hinzu, daß auch da, wo die deutsche Klassifikation von den Eisenbahnen angenommen ist, die Einheitssätze für die einzelnen Klassen nicht überall die gleichen sind. Abgesehen davon wird aber bekanntlich der überwiegende Teil der Güter in Deutschland zu Ausnahmetarifen gefahren; die Abstufung hätte demnach auch diese Tarife umfassen müssen, was praktisch zu den größten Schwierigkeiten tatsächlich führen würde. Aus allen diesen Gründen war der gewiesene Weg, die Abgabe nach einem bestimmten Prozentverhältnis zum Beförderungspreis zu bemessen. Diese Regelung hat aber auch den großen Vorzug, daß sie im allgemeinen den wirtschaftlichen Wert des einzelnen Gutes berücksichtigt, insofern als bei der auf einer Güterordnung beruhenden Tarifberechnung die Belastungsfähigkeit eines Gutes bereits sorgfältigst geprüft und ausgeprobt ist.

Für die Höhe des Einheitssatzes war einerseits die durchschnittliche Entfernung, in der die Güter auf der Eisenbahn befördert zu werden pflegen, andererseits die möglichste Schonung der Wettbewerbsverhältnisse maßgebend. Einen Ausgleich hat hier die Bestimmung geschaffen, daß der Kohlenverkehr von der Abgabe befreit und der Frachturkundenstempel in diesem Verkehr von 1,50 und 3 ℳ auf 2 ℳ und 4 ℳ erhöht wird.

Im Gegensatz zum Frachturkundenstempelgesetz, das die Stempelpflicht an die Urkunde, den Frachtbrief, knüpft, wird hier die Güterbewegung besteuert. Folgerichtig mußte hiernach auch die Güterbeförderung im nichtöffentlichen Verkehr, also im privaten Anschlußverkehr, mit der Abgabe belastet werden.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Die Beförderung von Gütern auf der Eisenbahn innerhalb des Reichsgebiets unterliegt einer in die Reichskasse abfließenden Abgabe von 7 % des Beförderungspreises. Die Steuer trifft den, für dessen Rechnung das Gut befördert wird, im öffentlichen Verkehr also den, der die Fracht zu zahlen hat.

Der Abgabe unterliegt der Beförderungspreis für: a) Eil- und Frachtgüter einschl. Milch und Arzneimittel, die auf Grund der Eisenbahngütertarife oder des Militärtarifs befördert werden, b) Fahrzeuge auf Frachtbrief oder Beförderungsschein, c) Leichen, d) lebende Tiere, e) Expreßgut einschl. Milch und Arzneimittel und das nach dem Expreßguttarif abgefertigte Reisegepäck.

Auch Sendungen auf Kleinbahnen jeder Art, sowie auf noch nicht dem öffentlichen Verkehr eröffneten Strecken sind abgabepflichtig.

Von der Abgabe dagegen ist befreit die Beförderung von Kohlen aller Art als Wagenladungen und von Eisenbahnbetriebs- und Baudienstgütern, soweit solche ohne Frachtberechnung abgefertigt werden.

Unter den Beförderungspreis, von dem die Abgabe erhoben wird, fallen: a) die tarifmäßigen Frachten, auch Zuschlags- und Anstoßfrachten, b) Bahnhofsfrachten, c) Anschlußgebühren, auch Zechen-, Hafen- und Ländebahnfrachten, d) Frachtzuschläge, e) Schutzwagengebühren, f) Gebühren für Sonderzüge und deren Bewachung, g) Leerlaufgebühren für Privatwagen, h) Stell-, Umstell-, Verschiebe- und Überfuhrgebühren.

Alle sonstigen Gebühren bleiben für die Berechnung und Erhebung der Abgabe außer Ansatz.

Die Abgabe wird bei den deutschen Verkehren in die Tarifsätze eingerechnet werden, wird also nicht erst von der zu erhebenden Fracht berechnet. Solange dies noch nicht geschehen ist, dient zur Ermittlung der um den Abgabebetrag erhöhten Frachtsätze, der Kilometertariftabellen, Stations- und Schnittfrachtsätze usw., eine Abgabeeinrechnungstafel A, zur Ermittlung der um die Abgabe erhöhten festen Frachtsätze eine Abgabeeinrechnungstafel B, zur Ermittlung der um den Abgabebetrag erhöhten übrigen Gebühren eine Abgabeeinrechnungstafel C.

Für die Buchung der Abgabe in den deutschen Verkehren weisen die Versandstationen die Frachten einschließlich der Abgabe im Abgangsbuch über Expreßgüter oder im Versandbuch oder im Markenabgangsbuch in einem Betrage nach. Die Nebengebühren werden getrennt nach abgabepflichtigen und abgabefreien nachgewiesen und aufgerechnet. Die Unterwegsstationen verfahren entsprechend in der Unterwegsgebührennachweisung. Die Empfangsstationen weisen die abgabepflichtigen Gebühren im Empfangsbuch besonders nach und rechnen sie auf. Die aufgerechneten abgabepflichtigen Gebühren werden am Schlusse der Zusammenstellung als so besonders bezeichnet.

Im Kohlenverkehr führen die Kohlenförderstationen die Stationen mit größerem Versand von Kohlen nach stimmung der Verwaltung besondere Versandbücher, die ü gen Stationen richten für die Kohlensendungen im Vers buche besondere Stationskonten ein und weisen den Ges betrag für diese Sendungen am Monatsschluß im Versandl und in der Zusammenstellung besonders nach. Der E fang der Kohlen wird im Empfangsbuche ebenfalls in be dere Stationskonten eingetragen.

Für die Berechnung und Buchung der Abgabe im Verk mit dem Auslande gelten besondere Bestimmungen.

Die Entrichtung der Abgabe wird bei den Reichs- Staatsbahnen durch Beamte dieser Betriebe, bei den Pri bahnen durch die Zoll- und Steuerverwaltung geprüft.

Bei den Verkehrskontrollen werden die Abrechnungen die abgabepflichtigen Güter wie bisher aufgestellt. So la nicht Anteilsübersichten mit eingerechneter Abgabe vor den sind, wird der Gesamtbetrag der hiernach berechn Anteilsfrachten um 7 % erhöht. Der Anteil der Verwalt die die Restfracht erhält, bleibt unverändert, weil die Ab bereits in der Restfracht enthalten ist. Ist die Abgabe in Anteilsübersichten eingerechnet, oder wird das Fracht kommen nach Verhältnis der Anteilsentfernung verteilt, wird in einem besonderen Abschnitt abgerechnet. D Trennung entfällt nach Einrechnung der Abgabe in die teilsübersichten.

Der abgabepflichtige Gesamtbeförderungspreis wird nächst schätzungsweise ermittelt und an die zustän Steuerstelle abgeführt. Die Schätzung nimmt im deutsc Verkehr jede Verwaltung aus ihren gesamten abgabepflic gen Einnahmen vor. Endgültig wird die Abgabe vom samtbetrage der abgabepflichtigen Frachten und Nebengeb ren monatsweise berechnet. Eine Abrechnung über die zelnen Beträge unterbleibt. Bei Ermittlung der endgülti Einnahmen für die Betriebsrechnung wird die Verkehrsabg durch Abzug von 7/107 der abgabepflichtigen Beförderu gebühren nach näherer Bestimmung jeder Verwaltung mittelt. Sobald die Einnahmen abgerechnet sind, wird jeden Monat eine Verkehrsnachweisung, in die die abga pflichtigen Beträge in gleicher Höhe eingestellt werden, sie für die Betriebsrechnung ermittelt sind, aufgestellt der zuständigen Steuerstelle eingesandt. Die Steuerst prüft die Nachweisungen und stellt die Abgabe fest. Blei die Abschlagszahlungen hinter dem festgestellten Betrage rück, so ist der fehlende Betrag nachzuerheben, im ande Falle wird der sich ergebende Mehrbetrag bei der näch Abschlagszahlung abgerechnet.

Für die Berechnung der Abgabe im Auslandsverkehr für Militärsendungen gelten besondere Bestimmungen.

E. (

Die Eisenbahnen von Niederländisch-Indien.

Die erste Schienenstrecke in Niederländisch-Indien führte von Samarang nach den Vorstenlanden; der Betrieb wurde auf der Teilstrecke Samarang-Tongveng im Jahre 1867 eröffnet, aber erst 1873 war die ganze Strecke, die eine Länge von 206 Kilometern hat, fertiggestellt. Seitdem hat sich der Eisenbahnbau dahin entwickelt, daß Ende 1913 auf Java und Madoera 2434 km Eisenbahnen und 2109 km Straßenbahnen, auf Sumatra 337 km Eisenbahnen und 635 km Straßenbahnen vorhanden waren, während es auf den übrigen Inseln noch keine Eisenbahnen gibt. Bei der ersten Eisenbahn hatte der Staat die Verzinsung des Anlagekapitals gewährleistet; als Gegenleistung soll ihm die Bahn nach 99 Jahren zufallen, wobei nur für die Betriebsmittel und einige kleinere Anlagen eine besondere Vergütung gezahlt werden soll. Schon bei der nächsten Eisenbahn, die auf Java gebaut wurde, derjenigen Batavia nach Buitenzorg, wich der Staat von seiner Halt gegenüber dem Eisenbahnbau ab: er überließ ihn vollstän privatem Unternehmungsgeist und gab keinerlei Un stützung. 1875 trat aber wieder ein Umschwung ein, in der Staat nunmehr den Eisenbahnbau selbst in die H nahm. Nur die Strecke von Batavia nach Krawang und dort nach Kedoenggedeh wurde noch von einer Privatges schaft gebaut, ging aber dann ebenso wie diejenige von tavia nach Buitenzorg in den Besitz des Staates über. staatliche Eisenbahnbau machte zunächst nur geringe F schritte, weil man davor zurückscheute, Mittel dazu durch leihen aufzubringen, die Baukosten vielmehr aus laufen Einnahmen decken wollte. Erst in den letzten Jahren

ßere Beträge für den Eisenbahnbau flüssig gemacht worden. Die niedrigen Einkünfte, die die Eisenbahnen in den ersten Jahren brachten, waren auch nicht geeignet, Privatmittel für den Eisenbahnbau zu gewinnen. Es entstand aber neben den eigentlichen Eisenbahnen ein zweites Netz, dessen Strecken zunächst als Straßenbahnen gedacht waren, das sich aber so entwickelte, daß es über den Begriff der Straßenbahnen hinausging und nunmehr ein Mittelding zwischen ihnen und Eisenbahnen darstellt. Diese Bahnen wurden zwar zunächst entlang den Straßen verlegt, sind aber dann vielfach umgelegt worden, als der straßenbahnmäßige Betrieb den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr zu genügen vermochte. Im allgemeinen sind aber alle Eisenbahnen von Java nicht sehr stark belastet, weil die langgestreckte Form der Insel zur Folge hat, daß nur kurze Wege auf den Eisenbahnen zurückgelegt werden.

Die ersten Eisenbahnen auf Java wurden in Vollspur angelegt. Beim Bau der Strecke Batavia-Buitenzorg wurde die Frage der Spurweite gründlich erörtert und daraufhin die Kapspur als Regelspur eingeführt. Die bei weitem größere Mehrzahl der Eisenbahnen ist seitdem in dieser Spurweite gebaut worden, erst seit 1908 hat man für einige Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung 0,60 m als Spurweite gewählt. Außerdem kommt noch auf den Straßenbahnen von Batavia nach Meester Cornelis die außergewöhnliche Spurweite von 1,18 m vor. Bisher haben sich aus der Verschiedenheit der Spur keine Schwierigkeiten ergeben. Nur auf einer Teilstrecke der Eisenbahn Samarang-Vorstenlanden, die beim Ausbau des Eisenbahnnetzes in die die Insel auf dem größten Teil ihrer Länge durchschneidende Hauptstrecke einbezogen wurde, wurde wegen der anstoßenden Strecken mit schmalerer Spur eine dritte Schiene eingelegt. Die Spurweite von 1,067 m hat sich hier gezeigt, daß sie sich für in der Erschließung begriffene Länder gut eignet; bis jetzt hat ihre Leistungsfähigkeit genügt, und ein zweigleisiger Ausbau ist nur für die Strecke Samarang-Soerabaya erwogen worden. Im ebenen Gelände kann auf der Kapspurbahn eine Geschwindigkeit von 65 km, im Gebirge von 45 km in der Stunde erreicht werden; man geht mit dem Gedanken um, durch Einstellung neuer Betriebsmittel die Geschwindigkeit noch erheblich zu erhöhen.

Die Eisenbahnen von Java sind verhältnismäßig billig gebaut worden; eine Ausnahme macht nur die Straßenbahn von Batavia und die Strecke Djokjakarta-Magelong-Willem I, bei der eine Zahnradstrecke von erheblicher Länge eingelegt werden mußte.

Die Kapspurbahnen waren ursprünglich mit Schienen von 26 kg/m Gewicht ausgestattet, die auch auf den Straßenbahnen verwendet wurden. Die Hauptstrecken wurden später umgelegt, wobei eine Schiene von 33,4 kg/m Gewicht benutzt wurde. Der höchste zulässige Achsdruck ist dabei ungefähr 10 t. Der Mindesthalbmesser beträgt 200 m, nur in seltenen Ausnahmen sind 150 m zugelassen. Im Gebirge kommen ziemlich steile Neigungen vor; so weist z. B. die Strecke Padarang-Buitenzorg zwei lange Steilrampen von 1 : 25 auf. Nur 18 km werden elektrisch betrieben, doch schweben Erwägungen wegen Einführung elektrischen Betriebes auf weiteren Strekken. Der Hauptverkehr herrscht naturgemäß in der Nähe der Hafenstädte; an der Spitze steht die Staatsbahn nach Soerabaya, an zweiter Stelle die von Samarang landeinwärts führenden Strecken. Der größte Teil der Einnahmen rührt wie anderwärts auch aus dem Güterverkehr her, obgleich streckenweise auch der Personenverkehr recht lebhaft ist. Da das Anlagekapital, wie schon erwähnt, niedrig war, genügte der Verkehr, um z. B. im Jahre 1903 eine Verzinsung von 3,5 bis 5,4 % zu gewährleisten; 1913 hat sich das in den Eisenbahnen und Straßenbahnen von Java angelegte Kapital sogar mit 7,7 % verzinst. Eine Gesellschaft hat damals sogar 17 % Dividende gezahlt, und nur bei drei kleinen Gesellschaften, die zusammen nur 131 km Straßenbahnen besaßen, gab es keine Dividende.

Von den übrigen Inseln von Niederländisch-Indien hat nur noch Sumatra Eisenbahnen, und zwar bestehen sie aus vier getrennten Netzen, die z. T. noch in der Entstehung begriffen sind. Das älteste Netz erschließt die Tabakgegend von Deli. Es ist in Kapspur angelegt. Seine Betriebsergebnisse sind so günstig, daß 1913 15 % Dividende verteilt werden konnten. Nördlich von dem Bezirk von Deli, in Atjeh, findet sich ein Netz von Kleinbahnen in 75-cm-Spur, dessen Strecken im wesentlichen entlang der Küste verlaufen. Es verdankt seine Entstehung Gründen militärischer Art, hat aber auch wirtschaftlich gute Dienste geleistet. Der Betrieb wird von der Heeresverwaltung geführt. Eine Verbindung dieses Netzes mit dem von Deli ist geplant.

Im Westen von Sumatra dient ein Staatsbahnnetz im wesentlichen zur Abbeförderung von Kohlen aus den dortigen Staatsbergwerken. Da hier das Gebirge steil abfällt, begegnete der Bau manchen Schwierigkeiten, und es mußte u. a. eine Zahnradstrecke von erheblicher Länge eingelegt werden, was die Anlagekosten sehr erhöht hat.

Im Süden von Sumatra endlich waren 1913 erst 10 km Eisenbahnen im Betrieb, dagegen 450 km im Bau, und es ist anzunehmen, daß ein erheblicher Teil mittlerweile fertiggestellt und in Betrieb genommen worden ist. Bei der Spärlichkeit der Nachrichten, die jetzt bei uns von Übersee eingehen, kann aber darüber nicht des Näheren berichtet werden.

Die ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1914/15.

Im Zusammenhange mit der gesetzlichen Bestimmung, daß das Staatshaushaltsjahr in Hinkunft nicht nach dem Kalenderjahre, sondern vom 1. Juli 1914 angefangen, immer vom 1. Juli bis zum 30 Juni des nachfolgenden Jahres dauert, bezieht sich der Rechenschaftsbericht der Verwaltung der ungarischen Staatseisenbahnen diesmal auf das Rechnungsjahr 1914/15 und werden die Ergebnisse mit dem Jahre 1913 verglichen, da die Ergebnisse der Übergangszeit: das 1. Halbjahr 1914, für welches ein besonderer Rechnungsabschluß ausgegeben wurde, nicht gut zur Vergleichung geeignet waren.

Die Betriebslänge der durch die Verwaltung betriebenen Eisenbahnlinien betrug

	am 30. Juni 1915	gegen Ende 1913
	Kilometer	
eigene Linien	8 275	+ 28
verwaltete fremde Anschlüsse und gemeinsam benutzte Linien	139	+ 4
auf Rechnung der Staatsbahnen betriebene Lokalbahnen . . .	450	+ 50
gegen Ersatz der Selbstkosten verwaltete Lokalbahnen . . .	10 176	+ 139
Insgesamt	19 040	+ 221

Im Durchschnitt betrug die Betriebslänge 18 943 (Ende 1913: 18 571) km. Der Stand der Fahrbetriebsmittel betrug Ende 1914/15: Lokomotiven 3996 (gegen Ende 1913: + 276), Tender 2745 (+ 178), Personenwagen 11 448 (+ 414), Lastwagen 85 270 (+ 1660), Schneepflüge 130 (— 1), Schneeschaufelmaschinen 2 (0).

Geleistet wurden: Nutzkilometer 112 880 750 (113 394 421), zahlende Rohtkm. 32 987 256 000 (33 149 377 000), zahlende Reintonnenkm. 7 561 689 000 (6 903 584 000), zahlende Wagenachskilometer 46 012 679 000 (49 508 440 000).

Personenverkehr. Anzahl der Reisenden I. Klasse 408 019 (658 376), II. Klasse 8 155 761 (10 648 072), III. Klasse 46 858 748 (59 334 621), zusammen Zivilpersonen 55 422 528 (70 641 069), Militär 11 625 054 (2 337 109), insgesamt 67 047 582 (72 978 178). Der zurückgelegte Weg eines Reisenden betrug durchschnittlich in derselben Reihenfolge 154 (145) bzw. 78 (79), 40 (35), zusammen Zivil 46 (42), Militär 260 (114), insgesamt 84 (45) km. Die Einnahmen gestalteten sich für einen Reisenden wie folgt: I. Kl. 1205 (1113), II. Kl. 385 (392), III. Kl. 107 (89), zusammen 156 (145), Militär 405 (180), insgesamt 199 (146) Heller; auf 1 Personenkm. fielen 7,8 (7,6) bzw. 4,9 (5), 2,7 (2,6), 3,4 (3,4), 1,6 (1,6) und 2,4 (3,3) h.

Eilgut- und Frachtenverkehr. Befördert wurden: Eilgüter 731 362 (507 883) t, Frachtgüter 29 771 065 (38 266 375) t, zusammen 30 502 427 (38 774 258) t. Jede Tonne legte einen Weg von 155 (149) bzw. 193 (170), durchschnittlich 192 (169) km zurück.

Die Einnahme für eine Tonne betrug: 3124 (2770) bzw. 902 (753), zusammen 956 (780) h, für 1 tkm hingegen 20,1 (18,7) bzw. 4,7 (4,4), zusammen rund 5 (4,6) h.

Betriebsergebnisse	1914/15	gegen 1913
	Kronen	
Verkehrseinnahmen	427 539 293	+ 16 303 719
Einnahmen aus anderen Quellen	46 856 596	— 1 191 934
Zusammen	474 395 889	+ 15 111 785
Betriebsausgaben	296 854 776	— 45 793 696
Sonstige Ausgaben	17 116 103	— 9 005 820
Zusammen	313 970 879	— 54 799 516
Überschuß	160 425 010	+ 69 911 301

In Vonhundertteilen bedeuten die Abweichungen gegen 1913 eine Zunahme der Verkehrseinnahmen um rund 4 %, hingegen blieben die verschiedenen Einnahmen um 2,5 % zurück, so daß die Besserung der Gesamteinnahmen nahezu 3,3 % erreichte. Die Ausgaben haben sich jedoch stark gemindert, und zwar die Betriebsausgaben um über 13, die verschiedenen über 34, die Gesamtausgaben also um nahezu 14 %. Demzufolge sehen wir, daß der Überschuß um mehr als 77 % zunahm. Daß die bei den Ausgaben sich zeigende auffallende Verminderung lediglich den allgemeinen Kriegsverhältnissen zuzuschreiben ist, die zur Vernachlässigung der Erhaltung der Bahnanlagen und deren Ausrüstung sowie zur Verschiebung der nicht unbedingt notwendigen Erneuerung und Wiederherstellung der Fahrzeuge usw. zwangen, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Fassen wir die Nachweisung der Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen nur für die eigenen Linien und die auf ihre Rechnung verwalteten Lokalbahnen — d. h. ohne die gegen Ersatz der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen — ins Auge, so sehen wir folgendes Bild vor uns:

	1914/15 K.	gegen 1913 K.
Verkehrseinnahmen	427 539 293	+ 16 303 720
Einnahmen aus sonstigen Quellen	13 264 280	+ 1 741 623
Zusammen	440 803 573	+ 18 045 343
Betriebsausgaben	263 699 160	— 42 934 800
Sonstige Ausgaben	16 679 403	— 8 931 158
Zusammen	280 378 563	— 51 865 958
Überschuß	160 425 010	+ 69 911 301

Ein Vergleich der hier angeführten und der für die Gesamtheit oben ausgewiesenen Ergebnisse miteinander zeigt, daß die von den betriebenen fremden Lokalbahnen geleisteten Erstattungen mit zusammen 33 592 316 K. bei den Einnahmen in Rechnung stehen, zugleich aber die Betriebsausgaben um ebensoviel gekürzt nachgewiesen sind. Mit anderen Worten: die Ausgaben, welche durch die Selbstkostenerstattung nicht gedeckt werden konnten, sind in den Ausgaben der eigenen Linien belassen worden. Wieviel diese Draufzahlung bzw. die Mehrkosten des Betriebes der Lokalbahnen ausmacht, ist aus dem Rechenschaftsberichte nicht zu entnehmen. Nach dem allerdings noch in der Friedenszeit aufgestellten Haushaltungs-Voranschlage wurden jene mit 26,4 Millionen Kronen vorgesehen, gegen den wirklichen Ausfall von 27 500 405 K. des Jahres 1913.

Die Betriebszahl für das Gesamtnetz stellt sich auf 6[illegible] (gegen 80,29), ist daher sehr günstig, aber der Schatten [illegible] durch den Kriegszustand geschaffenen Störungen und E[illegible] flüsse verdunkelt das Bild und warnt vor oberflächlich[illegible] Schlußfolgerungen. — Erwähnt seien noch die Betrieb[illegible] ergebnisse des I. Halbjahres 1914. Es betrugen [illegible]

Betriebseinnahmen	191 254 910 K.
Sonstige Einnahmen	22 277 830 „
Gesamteinnahmen	213 532 740 K.
Betriebsausgaben	175 564 334 K.
Sonstige Ausgaben	16 875 559 „
Gesamtausgaben	192 439 893 K.
Überschuß	21 092 847 K.

Das Erträgnis stellt sich:
nach dem wirklichen Kapitale und nach dem Nennwert-K[illegible]pitale

im Jahre 1914/15 auf . . .	5,72 %	4,94 %
im Jahre 1913 auf	3,34 %	2,89 %

da das wirkliche Kapital Ende 1914/15 mit rund 2805, d[illegible] Nennwert aber mit nahezu 3245 Millionen Kronen an[illegible] schlagen ist. Im Jahre 1913 stehen gegenüber rund 2713 bz[illegible] 3135 Millionen Kronen.

Es mangelt uns an Raum, um uns noch weiter in die Einz[illegible] heiten der Betriebsergebnisse zu vertiefen, daher möge g[illegible] nügen, wenn wir hier nur die statistischen Einheiten a[illegible] führen:

	Gesamtnetz 1914/15	Gesamtnetz 1913	Eigene Linien 1914/15	Eigene Linien 191[illegible]
Einnahmen:				
für 1 Bahnkm K. . .	25 044	24 732	49 771	48 1[illegible]
„ 1 Zugkm h . . .	509	408	620	5[illegible]
„ 1000 Rohtkm h . .	1 434	1 396	1 504	1 4[illegible]
„ 100 Wagenachskm h	960	1 001	1 016	1 0[illegible]
Ausgaben:				
für 1 Bahnkm K. . .	16 575	19 858	31 658	37 8[illegible]
„ 1 Zugkm h . . .	337	328	395	4[illegible]
„ 1000 Rohtkm h . .	949	1 121	956	1 1[illegible]
„ 100 Wagenachskm h	636	804	646	8[illegible]

Der Rechenschaftsbericht erstreckt sich auch auf die G[illegible] barung und Vermögensgestaltung der Wohltätigkeitsanstalt[illegible] und zwar der Altersversorgung der Angestellten und Arbeit[illegible] sowie deren Angehörigen, der Krankenkassen und der [illegible] sonderen Hilfsstiftung.

Wilh. Maurer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Auf Grund des § 2 Abs. (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist der § 31 dieser Ordnung (Verpackung und Bezeichnung des Reisegepäcks) durch das Reichseisenbahnamt mit Wirkung vom 15. August d. J. bis auf weiteres dahin geändert worden, daß jedes Gepäckstück die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden (Name, Wohnort, Wohnung) sowie den Namen der Aufgabe- und Bestimmungsstation tragen muß. Nicht derartig gekennzeichnetes Gepäck kann zurückgewiesen werden. Die Änderung ist nötig geworden, um die immer mehr zunehmenden Verschleppungen des Reisegepäcks im Interesse der Reisenden und der Eisenbahn zu verhüten. Bei der jetzt nicht zu beseitigenden schlechten Beschaffenheit des Klebestoffs für die Eisenbahnbezettelung lösen sich die Beklebezettel oft los, und es muß deshalb für eine andere Kennzeichnung der Gepäckstücke Sorge getragen werden.

— **Besteuerung des Güterverkehrs.** Am 1. August 1917 tritt das Reichsgesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs von Gütern, Tieren, Leichen, Fahrzeugen und Expreßgut einschließlich Milch in Kraft. Von diesem Zeitpunkt erhöhen sich alle deutschen Beförderungsgebühren um rd. 7 %. Abgabefrei sind nur die Gebühren für bestimmte Nebenleistungen. Der Abgabe unterworfen sind jedoch Überfuhr-, Stell-, Umstell- und Verschiebegebühren sowie Anschlußgebühren und Bahnhofsfrachten. Gänzlich von der Abgabe befreit ist die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen. Die Abgabe ist bei den deutschen Verkehren in die Tarifsätze eingerechnet. Die erhöhten Sätze werden bis zur Neuausgabe der Tarifhefte in Abgabeeinrechnungstafeln zusammengestellt. Die Tafeln sind käuflich. Im internationalen Verkehr wird die Abgabe meistens zunächst besonders berechnet. Zu diesem Zweck ist ei[illegible] Abgabezuschlagstafel aufgestellt, die für alle in Fr[illegible] kommenden Entfernungen den Abgabesatz für 100 kg [illegible] Pfennig in 9 Stufen enthält. Wie die Abgabe zu berechn[illegible] ist, wird in einem Anhang zu jedem internationalen Ta[illegible] veröffentlicht. Dieser Anhang sowie die Abgabezuschlag[illegible] tafel ist ebenfalls käuflich.

Neben der Güterabgabe wird der Frachturkunden[illegible] stempel weiter erhoben; er wird für Frachtstückgut u[illegible] Expreßgut auf 15 ₰, für Eilstückgut auf 30 ₰ erhöh[illegible] für Frachtgut in Wagenladungen bei eine[illegible] Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ beträgt er nu[illegible] mehr 1 ℳ 50 ₰, bei höheren Frachtbeträgen 3 ℳ, für Ei[illegible] gut in Wagenladungen 3 ℳ und 6 ℳ.

Bei der Beförderung von Kohlen erhöhen sich die Stempe[illegible] beträge für Wagenladungen auf 2 ℳ und 4 ℳ.

Stückgüter, die mit Eilfrachtbriefen aufgegeben, aber [illegible] ermäßigten Frachtsätzen befördert werden, unterliegen kün[illegible] tig dem Stempel für Frachtstückgut.

Die in Händen der Verkehrstreibenden befindlichen Frac[illegible] urkundenstempelmarken zu 10 und 20 ₰ können weiter v[illegible] wendet werden, jedoch sind den Frachtbriefen für Frac[illegible] stückgut und den Eisenbahnpaketadressen zur Ergänzu[illegible] Stempelmarken zu 5 ₰ und den Frachtbriefen für Eilstückg[illegible] 10 ₰ zuzukleben. Das gleiche gilt von den Vordrucken [illegible] eingedrucktem Stempel.

Die eisenbahndienstlichen Bestimmungen über den Frac[illegible] urkundenstempel — bisherige Kundmachung 5 des Deutsch[illegible] Eisenbahnverkehrsverbandes — sind entsprechend geänd[illegible] worden. Für die Bestimmungen über die Abgabe vom Güte[illegible] verkehr ist ein zweiter Teil der Kundmachung 5 geschaff[illegible] worden. Beide Drucksachen sind bei der Buchdruckerei G[illegible] brüder Jänicke in Hannover oder bei dem Auskunftsbure[illegible] der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in Berlin Bahnh[illegible] Alexanderplatz zum Preise von 35 ₰ für Teil I mit Nachtra[illegible] und von 25 ₰ für Teil II (ausschließlich Porto) zu beziehe[illegible]

Für die Verkehrstreibenden wird sich der Bezug besonde[illegible] des zweiten Teils der Kundmachung bei der Wichtigkeit u[illegible]

'agweite der neuen Bestimmungen empfehlen, da in ihm ,wohl die gesetzlichen und eisenbahndienstlichen Bestimmungen als auch mehrere Behelfe zur Ermittlung der Frachtlhe einschließlich der Abgabe enthalten sind.

Die Güterabfertigungen und das Auskunftsbureau erteilen über die einzelnen Bestimmungen Auskunft.

— **Aufhebung von Frachtermäßigungen für Zucker.** Mit Wirkung vom 1. August d. J. tritt die Stelle „Zucker (Rüben- und Rohrzucker aller Art) im Falle der Ausfuhr" im Spezialtarif I und im Verzeichnis II (zuschlagfreie bedeckte Beförderung) für den Bereich des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B außer Kraft. Ein Bedürfnis für diese Frachtermäßigung liegt angesichts der durch den Krieg von Grund aus geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse auf absehbare Zeit nicht mehr vor. Einerseits sind die Anbauflächen für Zuckerrüben und die Ernteerträge zurückgegangen, zum andern ist der Inlandsverbrauch für technische Zwecke und infolge der Knappheit an Lebensmitteln erheblich gesteigert. Für die nächsten Jahre werden deshalb erhebliche Mengen Zucker für die Ausfuhr nicht zur Verfügung stehen. Soweit jedoch eine Ausfuhr stattfinden kann, sind keinerlei Absatzschwierigkeiten zu befürchten, da auf dem Weltmarkte eine allgemeine Knappheit an Zucker herrscht und das Ausland dringend des deutschen Erzeugnisses bedarf. Eine tarifarische Förderung der Zuckerausfuhr ist somit fernerhin zunächst nicht mehr nötig, da der deutschen Zuckerindustrie hiernach eine gewinnbringende Preisbildung jederzeit möglich ist.

Aus ähnlichen Erwägungen werden zum gleichen Zeitpunkt, jedoch nur für die Dauer des Krieges, in den Binnen- und direkten Verkehren der preußisch-hessischen Staatsbahnen die Ausnahmetarife 14, 14 a und S 2 für Zucker außer Kraft gesetzt. Der Ausnahmetarif 14 gewährte bisher für Rübenzucker aller Art von allen Stationen für die Ausfuhr über Binnenumschlagplätze oder die trockene Grenze, der Ausnahmetarif S 2 zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien und der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien die Sätze des Spezialtarifs III. Den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen ist anheimgestellt worden, sich dieser Maßnahme anzuschließen. Das Reichs-Eisenbahnamt hat im Hinblick auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, S. 455) zugestimmt, daß beide Maßnahmen ohne Einhaltung der zweimonatigen Veröffentlichungsfrist durchgeführt werden.

— **Neuer Schlafwagenlauf zwischen Berlin und Breslau.** Das Verkehrsamt der Stadt Breslau schreibt der „B. B.-Ztg.": Noch wenig bekannt ist es, daß seit dem 1. Juni d. J. zwischen Berlin und Breslau ein neuer Schlafwagen verkehrt, der in Berlin an den D-Zug 1, der vom Bahnhof Friedrichstraße abends 10 Uhr 54 Min. abgeht, angehängt wird. Dieser Zug trifft in Breslau um 5 Uhr 45 Min. früh ein. Entgegenkommenderweise läßt aber die Eisenbahnverwaltung den Schlafwagen in Breslau auf besonderem Gleis bis 8 Uhr früh für die Benutzung durch die Reisenden stehen, so daß sie, ohne erst noch einen Gasthof in Anspruch nehmen zu müssen, in Breslau ihren Geschäften nachgehen können. Der Gegenschlafwagen ist in den Personenzug 230 eingestellt, der von Breslau abends 11 Uhr 16 Min. vom Hauptbahnhof nach Berlin abgeht und um 8 Uhr 53 Min. vorm. in Berlin-Friedrichstraße eintrifft. Die Einrichtung dieses Schlafwagenverkehrs bietet also den Reisenden große Bequemlichkeiten und entlastet andererseits die meist schon mehrere Tage im voraus ausverkauften Schlafwagen der übrigen D-Züge. Leider wird aber von dem neu eingerichteten Schlafwagenverkehr, vermutlich aus Unkenntnis, so wenig Gebrauch gemacht, daß zu befürchten steht, daß er wieder aufgegeben wird. Das wäre im Interesse des Verkehrs zwischen Berlin und Breslau außerordentlich zu bedauern. Auch für die Reisenden, die von Berlin nach Niederschlesien oder Oberschlesien reisen, kommt die neueingerichtete Schlafwagenverbindung in Betracht, für letztere befindet sich noch ein zweiter durchgehender Schlafwagen in demselben Zuge.

— **Aufhebung von Eisenbahnausnahmetarifen.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß zur Vereinfachung der Tarife und zur Erhöhung der Eisenbahneinnahmen eine ganze Reihe von Ausnahmetarifen, für die ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht mehr anerkannt werden kann, am 1. Oktober d. J. außer Kraft tritt. Betroffen werden hiervon u. a. folgende Güter: Bau- und Nutzholz, Grubenholz, Kies, Sand, Hochofenschlacke, Koch- und Speisesalz, Stein- und andere Salze, Steine, rohe und gebrannte, Kalksteine, Basalt, Schwerspat, Ziegelsteine, Messerputzsteine, Dachschiefer, Blei und Zink, Zement, Holzstoff usw. Näheres hierüber ist im Verkehrsbüro der Berliner Handelskammer und aus dem Anzeigenteil unserer Zeitung zu erfahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Präsidenten der Eisenbahndirektion in Erfurt Kindermann der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range der Räte erster Klasse verliehen worden.

Österreich.

— **Tagung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses.** Dieser hielt am 11. Juli unter Vorsitz des Obmannes Hrásky sowie in Anwesenheit des Leiters des Eisenbahnministeriums eine Sitzung ab, in der zunächst die Zuteilung von Referaten vorgenommen wurde. U. a. wurde das Referat über den Beschlußantrag Kadlcak, betreffend Eisenbahn-Sprachenverordnung, mit einer vierzehntägigen Befristung dem Abgeordneten Dr. Wróbel als Referenten und dem Abgeordneten Kroy als Korreferenten zugewiesen. Sodann wurde ein Antrag des Abgeordneten Mastálka, betreffend die Wahl eines Unterausschusses zur Untersuchung der Eisenbahnwirtschaft während des Krieges, angenommen. Ebenso wurde ein Antrag des Abgeordneten Heine angenommen, wonach das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, dem Ausschuß ehestens die gesamten Daten über die vom Januar 1914 bis 1. Juli 1917 durchgeführten Investitionen auf dem Gebiete des Baues und der Bahnerhaltung (Stationsanlagen) sowie auf dem Gebiete des maschinentechnischen Dienstes (Anschaffung von Lokomotiven und Wagen) vorzulegen. Weiter wird der Leiter des Eisenbahnministeriums ersucht, dem Ausschuß einen eingehenden Plan über die für die nächsten Jahre durchzuführenden Investitionen vorzugegen. Schließlich gelangte ein Antrag Schoiswohl zur Annahme, worin die Regierung zur baldigsten Vorlage eines neuen Lokalbahngesetzes aufgefordert wird.

Fremde Erdteile.

—**Die Betriebsergebnisse des Suezkanals im Jahre 1916.** Obwohl der Suezkanal im abgelaufenen Jahre nicht mehr unmittelbar gefährdet war und obwohl die Kanalgebühren zweimal erhöht worden sind, weisen die Erträge, wie die „Züricher Post" an der Hand des Jahresberichtes feststellt, abermals einen erheblichen Rückgang auf, der sich auch im laufenden Jahre fortsetzt. Die nachstehende Tabelle stellt den in Frage kommenden Ziffern die des Jahres 1915 und des letzten Friedensjahrs gegenüber, das schon rund 10 Millionen Franken weniger Einnahmen brachte, als das Jahr 1912.

	1916	1915	1913
		in Millionen	
Transit	12,32 t	15,26 t	20,03 t
Transiteinnahmen	80,48 Fr.	93,95 Fr.	125,71 Fr.
Gesamteinnahmen	89,04 „	98,23 „	129,92 „
Ausgaben	34,56 „	32,03 „	34,10 „
Dividende der Aktien (netto)	90 „	120 „	165 „
Gesamtausschüttung	43,70 „	61,56 „	87,86 „
Gewinnvortrag	10,34 „	11,45 „	60,06 „

Bezüglich der Gesamteinnahmen von 1916 bemerkt unsere Quelle, daß ihnen eine Mehreinnahme an Zinsen von über 4 Mill. Franken zugute gekommen ist, bezüglich der Ausgaben, daß die darin enthaltene Rückstellung für den Tilgungsfonds nur 1 Million beträgt, gegenüber 3 Millionen in den früheren Jahren. Der Gewinnvortrag, der Ende 1914 18,70 Millionen betragen hatte, ist 1916 mit über 1 Million in Anspruch genommen worden.

Der Jahresbericht stellt fest, daß der Verkehr seit 1913 um 38,48 % zurückgegangen sei, der eigentliche Handelsverkehr habe sogar um 56,26 % abgenommen; zu beachten sei indessen, daß ein Teil dieses Rückgangs sich in den staatlichen Durchfahrten wiederfinde, da der staatliche Handel mehr und mehr an die Stelle des privaten trete. Die Zahl der Fahrgäste hat gegenüber dem Vorjahr zugenommen; sie betrug 1916 283 030, 1915 210 530, 1913 282 235. Über den Anteil der Truppentransporte an den Ziffern der Kriegsjahre gibt der Bericht keine Auskunft.

Die Ausgaben für Verbesserungen und besonders für den Unterhalt des Kanals wurden stark eingeschränkt, um auf diese Weise Ersparnisse zu erzielen. So wurden 1916 nur 52 000 t Kohle verbraucht gegen 72 400 t 1913; trotzdem stiegen die Ausgaben hierfür von 2,5 auf 8 Mill. Franken.

Die Gebührenerhöhungen betrugen je 50 Cts. für die Tonne am 1. April und 1. Oktober 1916, sowie am 1. Januar 1917. Eine vierte von 75 Cts. sollte am 1. Juli 1917 in Kraft treten. Die Erhöhungen haben dem Verkehr nach Angabe unserer Quelle keinen Eintrag getan, wohl aber haben zahlreiche Schiffe nach Australien, Indien und Niederländisch-Indien aus Sicherheitsgründen andere Wege gewählt. F. R.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Ostercappeln für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. August 1917 wird der zwischen den Stationen Vehrte und Bohmte, rechts der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Bahnhof IV. Klasse Ostercappeln, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Ostercappeln in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und Staatsbahntarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1044)

Münster (Westf.), den 21. Juli 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1 (Nr. 5 des Tfv.) und Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tfv.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden die bisherigen Tariftafeln (Kilometertariftafeln, Stationstariftafeln usw.) durch eine Neuausgabe des Teilheftes C 1 und durch einen Nachtrag 3 zum Tiertarif ersetzt. Die neuen Tariftafeln des Güterverkehrs enthalten erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner sämtliche Tafeln bei einigen Entfernungen Erhöhungen von 1 Pf. für 100 kg und km infolge anderweiter Regelung der Abrundung. In die neuen Tariftafeln werden auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April d. Js. zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet. Druckabzüge sind zum Preise von 50 Pfennig für das Teilheft C 1 und 40 Pfennig für den Nachtrag 3 von Anfang August durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 25. Juli 1917. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A, Anhang 1. — Tfv. 5. —

Infolge andauernder Steigerung der Herstellungskosten und Vergrößerung des Formats wird der Verkaufspreis für Milchversandscheine mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 auf 1,50 ℳ für 100 Stück und auf 2 Pf. für 1 Stück festgesetzt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1917. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 788. Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1914. Aufhebung von Ausfuhrermäßigungen. Berichtigung.

In der Bekanntmachung vom 2. d. M. betr. die Aufhebung von Ausfuhrermäßigungen muß es heißen: Statt „M-3 Mühlsteine" „M-3 Magnesitröhren und M-34 b Mühlsteine"; statt „Z-29 Zementwaren" „Z-2 Zementwaren". Die Ermäßigung bleibt ferner bestehen bei Pos. P-19 Porzellan und wird für Pos. Z-20 Zucker statt vom 25. d. Mts. erst vom 15. August d. Js. ab aufgehoben.

Berlin/Wien, den 23. Juli 1917. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Besonderes Tarifheft für den Ausnahmetarif 6 d für Braunkohlen usw.

Der Nachtag 1 zu obigem Tarif, dessen Ausgabe noch besonders bekanntgegeben wird, enthält u. a. neue Kilometertariftabellen und neue Stationsfrachtsätze an Stelle der bisherigen. Die hierdurch eintretenden geringen Erhöhungen gelten erst ab 1. Oktober d. J. Bis zum Erscheinen des Nachtrags erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft über die neuen Frachtsätze.

Halle (Saale), den 24. Juli 1917. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn-A.-G.

Die am 1. Oktober l. Js. für die Königlich Preußischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs) gelten vom gleichen Tage ab auch für den diesseitigen Binnengüterverkehr.

Brandenburg (Havel), im Juli 1917.
Die Direktion. (1025)

Niederländisch - Deutsche Eisenbahn - verbände.

In sämtlichen direkten Verkehren für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Tieren zwischen den deutschen Eisenbahnen und den niederländischen Eisenbahnen sowie im Durchgangsverkehr durch Deutschland mit den niederländischen Eisenbahnen treten am 1. August 1917 Tarifanhänge zu den einzelnen Verbandstarifen in Kraft, welche die Bestimmungen über die Erhebung der Deutschen Verkehrssteuer (D. R. A.) enthalten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 22. Juli 1917. (1022)
Kgl. Eisenbahndirektion.

Niederländisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Die Ausnahmetarife Nr. 17, 18 und 19 für Seehafengüter werden mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 20. Juli 1917. (1021)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden die Ausnahmetarife 3 a (Steinsalz), 5 a (gebrannte Steine), 13 a (Rohblei usw.), 13 b (Zink usw.), 22 (Holzstoff usw.), S 8 b (Rohblei usw.) und S 12 (Holzstoff usw.) aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 23. Juli 1917. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. k. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 191[illegible]
Teil II, Heft 3 vom 1. August 189[illegible]
Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 191[illegible] werden in den obengenannten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife sowie die zu diesen Ausnahmetarifen im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz aufgehoben:

Heft 1: Ausnahmetarif 21 A (Flachs gebrecht); 40 A (Holzzellstoff [Zellulose], trocken); 40 B (Strohstoff usw. trocken); 45 (Heringe, gesalzene); 66 [illegible] (Schiefer usw.); 71 (Zement); Ausnahmetarif 73 (Zinkweiß); 87 (Erdwachs, roh; unverpackt); 88 A (Blutmehl usw.); 88 B (Blutdünger usw.); 88 C (Phosphate, mineralische); 88 [illegible] (Dünger usw.); 88 E (Ammoniak, schwefelsaures, usw.); 88 F (Schlacken, phosphorhaltige); 88 H (Kainit); 88 [illegible] (Kalk, gebrannter); 88 K (Kalkasche usw.);

Ausnahmetarif 90 (Fabriksalz); 93 A II (Eisen und Stahl usw.); 93 B (Eisen- und Stahlwaren); 93 C (Eisen und Stahl); 93 D II (Eisen roh);

Ausnahmetarif 97 B (Zinkstaub usw.); 101 A und 101 B (landwirtschaftliche Maschinen usw.); 112 (Rübenzucker); 118 II (Papier aller Art);

Heft 3, (Seite 57): Ausnahmetarif [illegible] (Getreide und Hülsenfrüchte usw. Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten usw., Ölsaaten, Malz aller Art); Ausnahmetarif b (Bohnen, genießbare, trockene nach den Stationen Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig - Neufahrwasser Freibezirk, Danzig - Neufahrwasser Weichselbahnhof, Danzig - Neufahrwasser Zollinland transito seewärts.

Breslau, den 21. Juli 1917. (10[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 19[illegible]

Am 1. Oktober 1917 tritt der Ausnahmetarif 73 (Lithoponweiß) vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 21. Juli 1917. (102[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Ablauf des 30. September 19[illegible] werden ohne Ersatz aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif 5 y (Messerputzsteine) in den Tarifheften 1, [illegible] und 4,
2. der Ausnahmtarif 11 (Dachschiefer usw.) im Tarifheft 3,
3. der Ausnahmetarif 22 (Holzzellstoff [Zellulose] im Falle der Ausfuhr) in den Tarifheften 1 und 3.

Breslau, den 20. Juli 1917. (10[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 220.

Vom 1. August 1917 ab wird die bisher dem Wagenladungsverkehr dienende Station Bramow auch für leere Fischkisten in Frachtstückgutsendungen eingerichtet.

Schwerin, den 23. Juli 1917. (10[illegible])
Großherzogl. General-Eisenbahndirektion.

t-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.
Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Die vom 1. Oktober 1917 ab geltenden ·höhungen im Abschnitt I des neu ·scheinenden Teilheftes C 1 für den aats- und Privatbahn-Güterverkehr Kilometertariftafel der Preußisch-·ssischen Staatsbahnen usw. — ergl. die besondere Bekanntmachung m 25. Juli 1917) treten mit dem ·ichen Zeitpunkt auch für die oben nannten Verkehre in Kraft. Nähere ıskunft erteilen die beteiligten Gü-·abfertigungen.

Berlin/Wien, den 25. Juli 1917. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. k. österreichische Staatsbahnen, mens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 ·rden die Anwendungsbedingungen den Saarkohlentarifheften dahin er-·itert, daß das Ladegewicht der 12,5 t-·agen bei Beladung mit Steinkohlen ·er Steinkohlenbriketts ausgenutzt ·rden muß oder frachtpflichtig wer-n wird. Ebenso werden die Bedin-·ngen eine Anfuhrklausel enthalten. ıskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Saarbrücken, den 23. Juli 1917. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion.

'reußisch-Hessisch-Sächsischer Tier-verkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit treten an ·elle des auf Seite 7 unter Ziffer 4 § 48 aufgeführten Fahrkartensteuer-·tzes von 2 ₰ für Viehbegleiter höhere ·terreichische Steuersätze im Verkehre ·n und nach den Stationen Bodenbach ·d Tetschen. Näheres ist aus dem Ta-·f- und Verkehrsanzeiger der Preu-·sch-Hessischen Staatseisenbahnen und ·s unserem Verkehrsanzeiger zu er-·hen, auch geben die Stationen Aus-·nft.

Dresden, am 21. Juli 1917. (1019)
·gl. Generaldir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

·aats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Die Ausnahmetarife 14, 14 a u. S 2 ·r Zucker treten vom 1. August 1917 für die Dauer des Krieges außer ·raft. Die beschleunigte Durchfüh-·ng der Tarifmaßnahme ist vom ·eichseisenbahnamt gemäß dem vor-·ergehend geänderten § 6 der Eisen-·hn - Verkehrsordnung genehmigt. ·. G. B. 1914, S. 455.)

Auskunft geben die beteiligten Gü-·abfertigungen sowie das Auskunfts-·reau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1917. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion.

·üddeutsch-Österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Eisenbahngütertarif Teil II Heft 7 vom 1. Januar 1912.
·Eisenbahngütertarif Teil II Heft 12 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 30. September 1917 ·rden der Ausnahmetarif 93 (Eisen ·w.) im Tarif Heft 12, ferner die Ab-·ilungen II B, II C, II D, II E, II F ·d II G des Ausnahmetarifs 93 in den ·rifheften 1 und 7 sowie die Abtei-·ng II des Ausnahmetarifs 101 im ·rifheft 1 aufgehoben.

München, den 20. Juli 1917. (1033)
·rifamt der K. Bay. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich - Franz - Eisenbahn.

Vom 1. August 1917 ab wird die bisher dem Wagenladungsverkehr dienende Station B r a m o w auch für leere Fischkisten in Frachtstückgutsendungen eingerichtet.

Schwerin, den 23. Juli 1917. (1027)
Großherzogl. General-Eisenbahndirekt.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Tarifstelle „Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art im Falle der Ausfuhr“ im Spezialtarif I und die Ziffer 215 „Zucker aller Art im Falle der Ausfuhr“ im Verzeichnis (II) der zuschlagfrei bedeckt zu befördernden Güter gestrichen.

Die beschleunigte Durchführung der Tarifmaßnahme ist vom Reichseisenbahnamt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 25. Juli 1917. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Am 1. August 1917 tritt der Nachtrag VIII zum Tarif, Teil II, Heft A vom 1. April 1911 (Kilometerzeiger zu den Heften 1, 2, 3 und 4) in Kraft. Er enthält neue und geänderte deutsche und österreichische Entfernungen.

Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen erhältlich.

Dresden, am 25. Juli 1917. (1043)
Kgl. Generaldir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

1. Deutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Auf 4. Oktober bis auf Widerruf treten die nachstehenden Änderungen in Kraft:

1. Tarif Basel S B B und Basel-St. Johann-Baden sowie Friedrichshafen der Kgl. Württb. Staatsbahnen vom 1. Mai 1913.

Im Ausnahmetarif Nr. 40 werden nebst dem Zusatz „im Falle der Ausfuhr aus Deutschland“ die nachverzeichneten Güter gestrichen:

Alaune, folgende: Ammoniakalaun, Chromalaun, Kalialaun, Natronalaun, Barythydrat, kristallisiert; Bleiglätte (Bleioxyd); Bleimennige (Minium); Bleiweiß; Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewicht von mindestens 3 kg; Holzstoff (geschliffener) und Holzzellstoff (Zellulose), trocken und in Papier- oder Pappenform, wenn die Bogen oder Tafeln nicht so durchlöchert sind, daß sie als Papier oder Pappe nicht verwendet werden können; Lithoponweiß (Lithopone, Zinksulfidweiß); Natriumhydrosulfür (Natriumsulfhydrat) und Natriumsulfür (Schwefelnatriumlauge); Papier, folgendes und Pappe, folgende mit dem ganzen zugehörigen Text; Salzsäure; Schleifscheiben (Schleifräder, Schleifwalzen), Abziehsteine und Wetzsteine, aus Schmirgel, Korund oder künstlicher Schleifmasse; Schuhwichse (Stiefelwichse) als: Leder- oder Schuhcremes, d. h. alle unter Verwendung von Terpentin und Wachs, Zeresin, Paraffin, Seife oder dergleichen Stoffen hergestellte Schuhwichse; Schwefelnatrium; Schwefelsäure; Tonerde, schwefelsaure, präparierte; Tonerdehydrat, Tonerde, nicht kolloidale (nicht gallertartige); Wasserglas; Weizenkleberleim, Schusterleim (Wienerpapp); Zinkgrau und Zinkweiß.

Im gleichen Ausnahmetarif erhält die Tarifstelle: „Kartoffeln“ den Wortlaut: „Kartoffeln (Kartoffel-Flocken, -Scheiben, -Schnitzel), auch gemahlen (Kartoffel-Backmehl, -Walzmehl, -Dörrmehl), gedörrt oder getrocknet, zu Speisezwecken nicht geeignet.“

2. Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.

H e f t 2 v o m 1. O k t o b e r 1904.

Die Ausnahmetarife Nr. 21 (Wasserglas), 22, Abt. II (schwefelsaure, präparierte Tonerde usw.), Abt. III (Tonerdehydrat, Tonerde, nicht kolloidale, nicht gallertartige), 28, Abt. I und II (Papier usw.) für den Verkehr in der Richtung nach der Schweiz (die Frachtsätze für die Richtung aus der Schweiz bleiben bis auf weiteres bestehen), 37 (Packpappe usw.) und 54 (Elektrodenkohlen) werden aufgehoben.

H e f t 3, v o m 1. O k t o b e r 1904.

Die Ausnahmetarife Nr. 28, Abt. I und II (Papier usw.) und 37 (Packpappe usw.) werden gestrichen.

H e f t 4, v o m 1. S e p t e m b e r 1904.

Die Ausnahmetarife Nr. 22 (Abt. II (schwefelsaure, präparierte Tonerde usw.), 28, Abt. I und II (Papier usw.) für den Verkehr in der Richtung nach der Schweiz (die Frachtsätze für die Richtung aus der Schweiz bleiben bis auf weiteres bestehen) und 37 (Packpappe usw.) werden aufgehoben.

H e f t 5, v o m 1. D e z e m b e r 1904.

Die Ausnahmetarife Nr. 21 (Wasserglas) und 28 (Papier usw.) verlieren ihre Gültigkeit.

H e f t 6, v o m 1. O k t o b e r 1904,
H e f t 7, v o m 1. S e p t e m b e r 1904.

Die Ausnahmetarife Nr. 21 (Natriumhydrosulfür usw.), 22, Abt. II (schwefelsaure, präparierte Tonerde usw.), 28, Abt. I und II (Papier usw.) für den Verkehr in der Richtung nach der Schweiz (die Frachtsätze für die Richtung aus der Schweiz bleiben bis auf weiteres bestehen), treten außer Kraft.

3. Norddeutsch-schweizerischer, bezw. preußisch-hessisch-schweizerischer Verkehr.

T e i l II, H e f t 2, v o m 1. J a n u a r 1915.

Die Ausnahmetarife Nr. 21 (Wasserglas), 22 a (Tonerde, schwefelsaure, präparierte) und 42 (Elektrodenkohlen) fallen dahin.

T e i l II, H e f t 3, v o m 1. J a n u a r 1915.

Die Ausnahmetarife Nr. 21 (Wasserglas), 22 a (Tonerde, schwefelsaure, präparierte), 28, Abt. A (Papier und Pappe zur Ausfuhr aus Deutschland), 42 (Elektrodenkohlen) und 43 (Bleiweiß, Lithoponweiß usw.) werden gestrichen.

T e i l II, H e f t 4, v o m 1. A p r i l 1908 u n d T e i l II, H e f t 5, v o m 1. A p r i l 1908.

Die Ausnahmetarife Nr. 28 a (Papier und Pappe, in der Richtung aus Deutschland), 42 (Elektrodenkohlen), 43 (Bleiweiß, Lithoponweiß usw.) und 44, Serie II bezw. Abt. II (Schmirgelschleifsteine, verpackte, in der Richtung aus Deutschland) werden aufgehoben.

Karlsruhe, den 22. Juli 1917. (1038)
Namens der beteiligten Verwaltungen Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ostdeutsch-Bayerischer-, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr (Teil II). Besonderes Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz (Braunstein) zum Hochofenbetriebe in Oberschlesien (Nr. 33 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 10. August dieses Jahres werden mit Genehmigung des Reichseisenbahnamtes unter Zustimmung der Landesaufsichtsbehörde die Frachtsätze der in das oben bezeichnete besondere Tarifheft einbezogenen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft:

Blankenburg (Harz) (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn),

Elbingerode Hbf. (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn),

Hüttenrode (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn),

Rothehütte-Königshof (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) und Rübeland um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 20. Juli 1917. (1020)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5.

Vom 1. August 1917 ab wird die bisher dem Wagenladungsverkehr dienende Station Bramow auch für leere Fischkisten in Frachtstückgutsendungen eingerichtet.

Schwerin, den 23. Juli 1917. (1029)

Großherzogl. General-Eisenbahndirekt.

Kriegsausnahmetarife Nr. 2 l, 2 m, 2 n, 2 I y, 2 III p, 2 IV p, 2 IV q und 2 IV v.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 treten anstelle der oben aufgeführten Ausnahmetarife neue, die sich von den bisherigen durch eine andere Gütereinteilung unterscheiden, indem einzelne Güter ihrem Werte und ihrer Zusammengehörigkeit entsprechend in andere Ausnahmetarife mit höheren Frachtsätzen versetzt und hierdurch zum Teil auch die bisher gewährten Ermäßigungen für 5 t-Sendungen aufgehoben werden. Die Frachtermäßigungen für feuchte Stärke, Abfallmehl der Kartoffelstärkebereitung, Kartoffelpülpe und Kartoffelflockenkleie im bisherigen Ausnahmetarif 2 l, für Rüben aller Art, Rübenschnitze usw. zu C des Warenverzeichnisses im Ausnahmetarif 2 IV v werden vollständig aufgehoben. — Die neuen Tarife sind von Ende August ab zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie durch das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. Bis dahin gibt nähere Auskunft das Tarifbureau Tfb. 9 in Berlin SW. 11, Tempelhofer Ufer 28.

Berlin, den 24. Juli 1917. (1048)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. von Niederschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 tritt zu dem obengenannten Tarif der Nachtrag 1 in Kraft. Durch den Nachtrag treten Erhöhungen bis zu 1 Pf. und nach Stationen nichtpreußischer Bahnen bis zu 5 Pf. für 100 kg ein.

Bis zum Erscheinen des Nachtrags (Preis 10 Pf.) gibt über die voraussichtliche Höhe der Frachtsätze unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 24. Juli 1917. (1047)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 1 — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ab werden die zugunsten der Stadt Frankfurt (Main) zu berechnenden Anstoßfrachten erhöht. Näheres enthält die am 30. Juli 1917 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers für den Güterverkehr.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juli 1917. (1046)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Österr. Verkehr (Bayern r. d. Rh. - Österreich).
Süddeutsch - Österr. Verkehr (Süddeutschland [Bayern r. d. Rh. ausgenommen] - Österreich).
Süddeutsch - Ung. Verkehr.
Südösterr. - Ung. - Deutscher Güterverkehr.
Österreichisch - Lindauer Eisenbahnverband.
Westböhmisch - Tirol - Vorarlberger Eisenbahnverband.
Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Österreich.
Niederländisch - Bayerischer Güterverkehr.
Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch-Südbadischer Güterverkehr.

Am 1. August 1917 tritt in den obenbezeichneten Verkehren (Verbänden) zu den Tarifen, Teil II, je ein Anhang in Kraft, der Bestimmungen über die Berechnung der durch Reichsgesetz eingeführten deutschen Güterverkehrssteuer enthält.

Abdrucke dieser Anhänge sind zum Preise von je 10 Pf. oder 15 h. bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

München, den 23. Juli 1917. (1045)

Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Triester Platzangelegenheiten. Änderung der Beilage C der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest".

In den vom 1. Mai 1909 gültigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" sind in der Beilage C (Seite 33) die im Absatze (3), 4. und 5. Zeile enthaltenen Worte: „einschließlich der Kosten des in Triest, Holzlagerplatz k. k. St.-B. bahnseits zu besorgenden Aufladens in die Eisenbahnwagen" zu streichen.

Wien, am 21. Juli 1917, S. B. Z 1. 5995/C ex 1917. (1049)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten k. k. Behörden und Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die mit der Kundmachung (804) in Nr. 45 dieser Zeitung vom 13. Juni 1917 verlautbarte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 (Käse) erstreckt sich rücksichtlich des obengenannten Tarifes nur auf die Frachtsätze für Wagenladungen von 5000 kg und 10 000 kg. Die Frachtsätze für Stückgutsendungen sind demnach noc in Kraft.

Wien, am 21. Juli 1917. (104

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltunge

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 15. August 1917 treten in Kraf

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Güter tarif, Teil I A vom 1. Mai 1917 de Nachtrag II;

2. zum Deutschen Eisenbahn-Güte tarif, Teil I B vom 1. Mai 1916, de Nachtrag V;

3. zum Deutschen Eisenbahn-Tie tarif, Teil I vom 1. April 1913, de Nachtrag VI;

4. zum Deutschen Eisenbahn-Perso nen- und Gepäcktarif, Teil I vo 1. Mai 1916 der Nachtrag IV.

Die Nachträge enthalten Änderunge und Ergänzungen der Ausführungs bestimmungen und der Anlage C zu Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Al gemeinen Tarifvorschriften, der Güter klassifikation und der Nebengebühren tarife. Die Ausführungsbestimmunge zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sin gemäß § 2 dieser Ordnung genehmig Neben Frachtermäßigungen und son stigen Verkehrserleichterungen trete — mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 - folgende Tariferhöhungen ein:

a) Die Frachten, und bei Tiersendun gen auch das Begleitfahrgeld, werde — je für sich — stets auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet. Das gleich gilt für sämtliche Nebengebühren i Güter- und Tierverkehr mit Ausnahm der Preise der Vordrucke und der Ge bühr für Benachrichtigungen, die nac den genauen Beträgen ohne Abrundun erhoben werden.

b) Mit Rücksicht auf die gestiegene Selbstkosten werden fast sämtlich Nebengebühren im Güter-, Tier- un Gepäckverkehr erhöht. Soweit vo einzelnen Verwaltungen auf Kriegs dauer oder bis auf weiteres höher als die neuen Sätze bereits eingeführ sind, wie z. B. betreffs des Standgel des, der Ladegebühren, des Lager geldes usw., bleiben erstere, als in de Kriegsverhältnissen begründet, bis z ihrer ausdrücklichen Aufhebung i Geltung. Nähere Auskunft erteile die Verkehrsbureaus der Deutsche Eisenbahnverwaltungen.

c) Die Stelle „Klärmittel für Schmutz wässer usw." im Spezialtarif III un Verzeichnis II sowie im Stückgutspe zialtarif wird gestrichen.

Ebenfalls zum 15. August 1917 er scheint zum „Deutschen Eisenbahn Gütertarif, Teil 1 B nebst Erläuterun gen und Entscheidungen sowie einen ausführlichen Sachverzeichnis" vom 1. Mai 1916 der Nachtrag V, der neben dem vollständigen Wortlaut des Nach trags unter 2 unverbindliche Erläute rungen zu den eingetretenen Änderun gen und Ergänzungen enthält.

Druckabzüge der Nachträge könne vom 14. August 1917 an von den Deut schen Eisenbahnverwaltungen, in Ber lin von dem Auskunftsbureau (Alex anderplatz), käuflich bezogen werden

Berlin, den 25. Juli 1917. (1037

Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 59. | 1. August 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zehn Jahre Fahrdienstvorschriften auf den deutschen Eisenbahnen.

Am 1. August 1917 waren 10 Jahre vergangen, seitdem die Fahrdienstvorschriften in Kraft getreten sind, dies bedeutende, von allen deutschen Staatseisenbahnen und den meisten Privatbahnen angenommene, auf der Bau- und Betriebsordnung, der Signalordnung, der Verkehrsordnung und der Militärtransportordnung beruhende betriebliche Handbuch, das die Vorschriften für die einheitliche Handhabung des Fahrdienstes enthält. Welche große Tragweite diesem Werke beizumessen ist, kann man erst dann voll erkennen, wenn man sich die Verhältnisse vergegenwärtigt, die vor dem 1. August 1907 in bezug auf die den Fahrdienst regelnden Vorschriften bestanden. Zwar hatten schon am 1. April 1898, also fast ein Jahrzehnt früher, die badischen, bayerischen und württembergischen Staatseisenbahnen sowie die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gemeinsame Vorschriften für den Fahrdienst auf ihren Bahnstrecken eingeführt. Der die Verwaltungsgrenzen an zahlreichen Stellen überschreitende Zugverkehr hatte auf den süddeutschen Bahnen das Bedürfnis nach einheitlichen Vorschriften in stärkerem Maße als auf dem großen in sich mehr abgeschlossenem Gebiete der preußischen Staatsbahnen hervortreten lassen. Auch erleichterte die aus gleicher Ursache geförderte einheitliche Entwicklung des Fahrdienstes die Einführung gemeinsamer Vorschriften, während ihrer Ausdehnung auf die norddeutschen Bahnen erhebliche Abweichungen in der Handhabung des Dienstes, insbesondere beim Zugmeldeverfahren entgegenstanden. Sehr viele der jetzt in übersichtlicher Zusammenstellung gedruckten Bestimmungen waren damals auch auf den norddeutschen Bahnen schon vorhanden, aber sie waren in einer Reihe von Einzeldienstanweisungen verstreut; z. B. enthielt die Dienstanweisung für Stationsbeamte Bestimmungen über Abweichungen von der Fahrordnung, über die Verlegung von Kreuzungen und Überholungen, in den Fahrplanvorschriften befanden sich Angaben über die Meldung von Zugverspätungen, über das außerfahrplanmäßige Anhalten und Durchlassen der Züge, die Anweisung für den Telegraphendienst enthielt das Zugmeldeverfahren; die Bestimmungen über den Rangierdienst waren in einer besonderen Dienstanweisung niedergelegt, ebenso bestanden für die Deckung liegengebliebener Züge, ferner für Kleinwagenfahrten Sondervorschriften. Die Vorschriften über Geschwindigkeiten und die Bremsbedienung mußten aus der Bau- und Betriebsordnung entnommen werden, ferner waren noch Einzelbestimmungen aus den persönlichen Dienstanweisungen der Beamten über den Fahrdienst zu beachten. Man kann sich denken, daß es damals selbst einem erfahrenen Betriebsbeamten schwer werden mußte, sich in dieser Fülle von Einzelbestimmungen zurechtzufinden und sich ein zutreffendes Urteil über betrieblich schwierige Vorgänge zu bilden, wie sie bei Unfällen vorkommen. Wenn schon die Unübersichtlichkeit der Vorschriften innerhalb einer Verwaltung den Betriebsdienst erschwerte, ergaben sich besonders dort Schwierigkeiten und Mißverständnisse, wo eine Eisenbahnverwaltung mit der Nachbarverwaltung betrieblich zusammen arbeiten mußte und die Beamten einer Verwaltung im Bereich einer oder mehrerer Nachbarverwaltungen Dienst zu verrichten hatten, denn die fahrdienstlichen Vorschriften der einzelnen Verwaltungen stimmten in vieler Beziehung nicht überein.

Welche hervorragende Bedeutung hiernach die Fahrdienstvorschriften in den drei hinter uns liegenden Kriegsjahren gehabt haben, braucht hier nicht genauer ausgeführt zu werden. Es sei nur daran erinnert, daß auf allen Kriegsschauplätzen, sowohl bei militärischen als auch zivilen Formationen, Eisenbahnbeamte der verschiedenen Staats- und Privatbahnverwaltungen den Betriebsdienst auszuführen hatten und daß es sich im Laufe des Krieges als unmöglich erwies, die Bediensteten einer Verwaltung in geschlossenen Gruppen, etwa strecken- oder stationsweise, zusammenzufassen. Es ist leicht auszudenken, welche Mißverständnisse und Gefahrzustände sich hätten ergeben können, wenn die einheitlichen Fahrdienstvorschriften und die auf ihnen sich

aufbauende Schulung des Personals nicht bestanden hätten. Mit großer Dankbarkeit müssen wir daher jetzt, wo die Brauchbarkeit der Vorschriften in zehn Friedens- und Kriegsjahren erprobt wurde, der Männer gedenken, die es in langer, harter Arbeit von Ende Juni 1905 bis Dezember 1906 verstanden haben, das große Übersicht und Einheitlichkeit schaffende Werk trotz erheblicher Gegensätze in den Auffassungen durchzuführen.*)

Um das Werk der Fahrdienstvorschriften dauernd auf dem Laufenden zu erhalten, wurde am 1. April 1907 in Preußen beim Königlichen Eisenbahnzentralamt in Berlin der Fahrdienstausschuß ins Leben gerufen, an dessen Arbeiten in den folgenden Jahren dann auch Vertreter der übrigen größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen mit Ausnahme Bayerns sich beteiligt haben. Von seiner Tätigkeit zeugt der größte Teil der in Schwabacher Schrift gedruckten Ergänzungsbestimmungen. Nur ein kleiner Teil dieser Zusätze war von Anfang an vorhanden, wie ein Vergleich der ersten Ausgabe von 1907 mit der letzten Ausgabe von 1913 ergibt. Mit Recht hat sich der Ausschuß gegenüber den vielen kleinen Ergänzungsvorschlägen, die aus Anlaß von Einzelfällen gewünscht wurden, zurückhaltend gezeigt. Trotzdem ist die Zahl der Zusätze allmählich ziemlich groß geworden. Es fragt sich, ob es jetzt, wo man auf eine Erfahrung von zehn Jahren zurücksieht, nicht geboten ist, durch einen alle Staatsbahnverwaltungen vertretenden Ausschuß an eine Durcharbeitung größeren Umfanges heranzutreten, denn es läßt sich nicht verkennen, daß einzelne Paragraphen durch eine Überarbeitung gewinnen würden. Die Zeit hierzu wird allerdings erst nach dem Kriege sich finden lassen.

Bei der Sammlung des Stoffes und bei dessen Durcharbeitung möchten sich nach den Erfahrungen des Verfassers folgende Gesichtspunkte empfehlen:

1. Die jetzigen Vorschriften enthalten eine Reihe von Bestimmungen in scharfer Form, die für die Ordnung und Betriebssicherheit notwendig erscheint, die aber in verschiedenen, vielfach durch die Örtlichkeit gebotenen Verhältnissen eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit bedeutet; es ist nicht ausgeschlossen, daß an verschiedenen Stellen bei sta kem Verkehr kleinere Abweichungen von den Vorschrift mitunter in Kauf genommen werden. Solche Zustände si aber sehr unerwünscht, denn sie sind geeignet, das Vertrau zu den Vorschriften zu erschüttern; es wird daher zweckmäß sein, zu prüfen, ob nicht, etwa durch den Schriftsatz od sonstige Druckzeichen die bindenden Bestimmungen, d zur Erhaltung der Betriebssicherheit unter allen Umstände auch bei Mangel an Zeit, zu befolgen sind, hervorgehob werden können.

2. In den Fahrdienstvorschriften werden die betrieblich Vorgänge nach sachlichen Gesichtspunkten im Zusamme hange ohne Trennung der auf die einzelnen Beamtenklass entfallenden Geschäfte behandelt. Es wird daher den einze nen Bediensteten an vielen Stellen schwer, die für sie Frage kommenden Vorschriften leicht herauszufinden. I eine andere Anordnung des Stoffes ohne umfangreiche Wi derholung einzelner Punkte nicht möglich erscheint, so wi der Frage der Anfertigung von Auszügen für einzelne B amtenklassen, wie sie zum Teil jetzt schon bestehen, besonde Aufmerksamkeit zu widmen sein. Um diese Auszüge rec kurz zu machen, empfiehlt es sich vielleicht, nur die für d Beamtenklasse notwendigen Bestimmungen im Wortlaut au zunehmen, während die übrigen Vorschriften, die zum Ve ständnis des Zusammenwirkens der Beamtenklassen erwünsc sind, auszugsweise anzugeben wären.

3. Zur Beseitigung einer Reihe kleinerer Mängel bei d jetzigen Fassung empfiehlt sich, bei der Sammlung des Sto fes auf eine Mitwirkung der Vorstände der Betriebs- u Maschinenämter besonders bedacht zu sein, weil sie durch ih tägliche Beschäftigung mit den Fahrdienstvorschriften bei d Untersuchung von Unregelmäßigkeiten und Unfällen am me sten Gelegenheit haben, kleinere Mängel und Unklarheiten entdecken.

Hoffentlich zeigen sich die Staatseisenbahnverwaltung nach dem Kriege geneigt, der Frage der Überarbeitung d Fahrdienstvorschriften so bald wie möglich näher zu tret Es wird dann sicherlich gelingen, ein Werk zu schaffen, d nur noch einheitliche Bestimmungen für alle deutschen Eise bahnen ohne Sonderzusätze für die einzelnen Verwaltung enthält und dessen Fassung sowohl dem Bedürfnis des übe wachenden Betriebstechnikers als auch dem des ausführend Betriebsbeamten voll Rechnung trägt. Hh.

*) In der Nr. 9 vom 2. Februar 1907 unserer Zeitung sind in dem Aufsatze des Wirklichen Geheimen Oberbaurats Blum genauere Angaben über die Verhandlungen des Ausschusses gemacht.

Behördliche Regelung der Kohlenbeförderung in England.

Unter dem 4. Juli d. J. hat der englische Kohlendiktator eine Verordnung erlassen, die die Beförderung der zum einheimischen Verbrauch bestimmten Kohlen auf den Eisenbahnen zwangsweise regelt. Ganz England und Schottland werden in 20 Bezirke eingeteilt. Die Kohlenbeförderung innerhalb der einzelnen Bezirke wird durch die Verordnung nicht berührt (vermutlich bleibt diese Regelung den für jeden Bezirk eingesetzten Kohlenausschüssen überlassen). Dagegen ist in einer Tabelle für die Kohlenversender jedes Bezirks genau vorgeschrieben, ob aus dem Bezirk überhaupt und nach welchen anderen Bezirken Kohle mit der Eisenbahn versandt werden darf. Die Versandbeschränkungen sind etwas verschieden für Industriekohle, für Kohle an Gasanstalten und Koksöfen und für Hausbrand. Die am 9. September in Kraft tretende Verordnung enthält noch Bestimmungen über die Aufhebung entgegenstehender Lieferungsverträge und schreibt sehr eingehende Meldungen an die Kohlenausschüsse vor, die diesen die Unterlagen liefern sollen, um die durch die Versandbeschränkungen ins Freie fallenden Verbraucher zwangsweise versorgen zu können. Dabei verursacht natürlich der Umstand, daß in England großenteils die Eisenbahnwagen für Kohlenbeförderung Privatwagen sind, besondere Schwierigkeiten.

Der „Statist“, eine Wochenschrift für Geld- und Handelsfragen, bringt in seiner Nummer vom 14. Juli einige Ausführungen zu der Verordnung des Kohlendiktators und gibt darin folgende leitende Gesichtspunkte für die Versandeinschränkungen an:

1. Die Kohle soll möglichst nahe der Erzeugungsstelle ve braucht werden.

2. Soweit möglich sollen die leistungsfähigsten Eisenbah linien benutzt werden. (Das Blatt bemerkt dazu: mit ander Worten: es soll nicht die Rücksicht auf den Handel, sonde auf die Eisenbahnen den Ausschlag geben.)

3. Die Beförderung der Kohlen soll soweit als möglich gut ausgesuchten Richtungen stattfinden, z. B. von Nord nach Süden, nach Südosten usw. (Hierzu bemerkt das Bla Weshalb soll die Industrie nicht in diesen [vorgeschriebene Richtungen ihre Interessen wahrnehmen können?).

4. Ein Bezirk, der weniger Kohlen erzeugt, als für sei eigenen Bedürfnisse nötig ist, darf keinen Teil seines Au bringens in andere Bezirke versenden; ein Bezirk, der me Kohlen erzeugt, darf nur den Überschuß und nur in bena barte oder günstig gelegene Bezirke abgeben. Eine Au nahme von diesem Grundsatz kann nur die Notwendigk begründen, ganz bestimmte Kohlensorten für bestimm Zwecke zu verwenden.

Die zwangsläufige Gestaltung des Kohlenverkehrs soll Eisenbahnen entlasten — in erster Linie kurze Wege st weiter Wege! und in zweiter Linie: Berücksichtigung d betrieblichen Leistungen der Eisenbahnlinien. Daß Kohlenfrage in England großenteils eine Transportfrage i ergibt sich wohl schon daraus, daß man einen Eisenbahn zum Kohlendiktator gemacht hat, nämlich den obersten B triebsleiter der London- und Nordwest-Bahn. Der „Stati steht dem Erfolg der Verordnung zweifelnd gegenüber: M

nchte meinen — schreibt er—, die Tabelle (die die Versand-schränkungen anordnet) ist mehr darauf berechnet, un-liche Störung im kommenden Winter zu verursachen, als irgendeiner Weise die ernsten Unbequemlichkeiten zu meiden, die die Bevölkerung, namentlich in ihren ärmeren ichten, im vorigen Winter erfahren mußte. Jedermann nt den bedauerlichen Kohlenmangel des vorigen Winters manchen Gegenden. . . . Die Störung entstand zum Teil ch die Verstopfung der Eisenbahnen, die bis zu einem vissen Grade hervorgerufen wurden durch die Kohlen, die her in der Küstenschiffahrt befördert wurden, und nun auf Eisenbahn befördert werden mußten, ferner durch die beträchtlichen Transporte an Kriegsgerät und durch die Minderung des Eisenbahnpersonals und -materials.

Die Eingriffe, die sich Kohlenerzeuger, Händler und Verbraucher gefallen lassen müssen, sind in der Tat höchst einschneidend. Interessant ist übrigens, daß die Verstopfung der Eisenbahnen im vorigen Winter in erster Linie darauf zurückgeführt wird, daß Kohlen, die bisher in der Küstenschiffahrt befördert wurden, zwangsweise dem Eisenbahnwege zugeführt worden sind, daß also der Mangel an Schiffsraum und somit letzten Endes unser Tauchbootkrieg an den Versorgungsschwierigkeiten schuld hatten.

Berlin, 25. Juli 1917. G. Franke.

Die französischen Staatsbahnen im letzten Friedens- und im ersten Kriegsjahr.

Velche Wichtigkeit man den französischen Staatseisen-bnen für den gegenwärtigen Krieg beilegt, geht aus dem sspruch eines französischen sozialistischen Abgeordneten vor, wonach ihnen allein die Rettung Frankreichs zu iken ist. Daß andrerseits der Krieg tief in das Wirt-aftsleben der Eisenbahnen eingreift, beweisen alle Be-hte über Betriebsergebnisse, die jetzt veröffentlicht werden. wäre zwar weit reizvoller, wenn man diese Betriebs-ebnisse Hand in Hand mit den politischen Ereignissen folgen könnte; ihre Bearbeitung erfordert aber Zeit; on in ruhigen Zeiten läßt sich erst nachträglich fest-llen, wie sich große Ereignisse im Wirtschaftsleben der enbahnen wiederspiegeln, und jetzt im Kriege bringen es Verhältnisse erst recht mit sich, daß derartige Berichte großer Verspätung erscheinen. Wir müssen uns daher scheiden, daß wir erst jetzt aus den Jahresberichten für 3 und 1914, die beide erst vor nicht allzulanger Zeit er-ienen sind, die Einwirkung des Krieges auf die Betriebs-ebnisse der französischen Staatseisenbahnen kennen lernen.

Der Jahresbericht für 1914 stellt zunächst fest, daß der ieg, namentlich der Aufmarsch des Heeres, ganz außer-lentliche Anforderungen an die Eisenbahnen gestellt hat. e französischen Staatsbahnen scheinen allerdings nicht ade glänzend für den Krieg gerüstet gewesen zu sein. vielen Stellen waren nicht soviel Betriebsmittel vorhan-, wie für den Aufmarsch des Heeres nötig waren, und es ßten deshalb im Juli 1914, als der Ausbruch eines Krieges mer wahrscheinlicher wurde, große Verschiebungen von gen usw. vorgenommen werden. Die Verladerampen für iegszwecke mußten instand gesetzt werden, woraus man ließen muß, daß ihr Zustand verwahrlost war. Besondere gen bereitete der Verwaltung der schlechte Zustand der apletbrücke bei Rouen, deren Verstärkung aus Sparsam-t schon seit längerer Zeit verschoben worden war; die weren Militärzüge konnten daher die Brücke nicht be-ren und mußten einen Umweg machen.

Ende 1915 und Anfang 1916 begannen in Frankreich die agen über die geringen Leistungen der Staatsbahnen, die Entschuldigung dafür ihre starke Inanspruchnahme durch s Heer anführten. In dieser Beziehung haben aber die nzösischen Privatbahnen das gleiche geleistet, und ihnen nte man damals keine Vorwürfe machen. Der Unterschied ist n Teil darin begründet, daß die Staatsbahnen verhältnis-ßig viel Personal haben, das ihnen nun im Kriege fehlte. itweilig standen 18 000 Staatsbahnangestellte im Heeres-nst; zum Ersatz wurden Eisenbahnbeamte aus den be-zten Gebieten von Belgien und Nordfrankreich eingestellt. rner hat es den Staatsbahnen zeitweilig stark an Wagen fehlt, doch ist dieser Mangel wieder behoben, indem man en die nicht in deutsche Hände gefallenen Wagen der bel-chen Eisenbahnen überwiesen hat; auch einige fran-sische Gesellschaften haben ihnen Wagen zur Verfügung stellt.

Das französische Staatsbahnnetz umfaßt etwa 9000 km, von die älteren, schon 1878 verstaatlichten Strecken etwa 00 km ausmachen, während auf die neuerdings erst ver-atlichte ehemalige Westbahn 3000 km entfallen. Das Jahr 12 war für dieses Netz ein besonders ungünstiges, und 1913 achte demgegenüber eine geringe Besserung. Die Einnahmen des älteren Netzes beliefen sich 1913 auf 72 000 000 Fr., die Betriebsausgaben auf 62 000 000 Fr. Zur Verzinsung des Anlagekapitals wurde ein Betrag von nur 1 233 000 Fr. aufgewendet, doch scheint hier eine Verschleierung vorzuliegen; die Regierung behauptet, sie könne die Zinsen, die für das Anlagekapital aufzubringen sind, nicht angeben, weil die Berechnung dieses Kapitals noch fehle. Es scheint aber, daß die Berechnung in der letzten Zeit endlich durchgeführt worden ist; es hat sich jedoch dabei ein so hoher Betrag ergeben, daß die Zinsen allein den Betriebsüberschuß, der sich ohne Berücksichtigung der Zinsen ergibt, vollständig aufzehren würden, ja daß sogar ein Fehlbetrag entstehen würde, und man scheut daher davor zurück, dieses Ergebnis zu veröffentlichen, zieht es vielmehr vor, den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben ohne Zinsen auszugeben. Zur Deckung außergewöhnlicher Ausgaben wurden im Jahre 1913 für 15 000 000 Fr. Schuldverschreibungen ausgegeben und überdies wurde die Staatskasse mit einem Vorschuß von 38 000 000 Fr. belastet. Im Jahre 1912 hatte die Betriebszahl die außerordentliche Höhe von 0,91 erreicht; im Jahre 1913 war sie zwar auf 0,86 zurückgegangen, zeigte damit aber immer noch eine ungewöhnliche Höhe.

Nicht besser sind die Verhältnisse bei dem neuen Staatsbahnnetz, der ehemaligen Westbahn. Hier betrugen die Einnahmen im Jahre 1913: 252 500 000 Fr. und die Ausgaben 215 000 000 Fr. Der sich dabei ergebende Überschuß wird aber von der Verzinsung des Anlagekapitals nicht nur aufgezehrt, sondern es müssen für diesen Zweck sogar noch 75 000 000 Fr. zugebüßt werden. Für Bauten und ähnliche Zwecke wurden 85 000 000 Fr. durch Schuldverschreibungen aufgebracht, und 140 000 000 Fr. wurden durch einen Vorschuß aus der Staatskasse gedeckt. Der Betriebsüberschuß ist mit 37 500 000 Fr. zwar höher, als in den vorhergehenden Jahren seit der Verstaatlichung, aber doch niedriger als zur Zeit, wo die Westbahn noch Privatbahn war. Die Übernahme durch den Staat war also finanziell bisher ungünstig. Während die Gesellschaft in den letzten Jahren eine Betriebsziffer von 0,67 erreichte, ist diese unter staatlicher Verwaltung bis 1913 bis auf 0,85 gestiegen, was allerdings gegen das Vorjahr 1912 eine Verbesserung von 0,036 bedeutet. Dabei hat der Staat auch noch eine Anzahl Ausgaben der ehemaligen Besitzerin mit der Begründung aufgebürdet, daß es sich um Rückstände aus der Zeit des Privatbetriebes handele.

Noch schlimmer als im Jahre 1913 wurden die Verhältnisse im Jahre 1914. Beim älteren Staatsbahnnetz ergaben die Einnahmen mit 67 000 000 Fr. und die Ausgaben mit 61 000 000 Fr. eine Betriebszahl von 0,91. Die Zahl der beförderten Reisenden war dabei von 16 740 000 im Jahre 1913 auf 13 400 000 im Jahre 1914 gesunken; der Güterverkehr war von 6 559 000 t auf 5 378 000 t, also um 18 % zurückgegangen, beides Wirkungen des Krieges.

Beim neuen Netz betrugen die Einnahmen 1914 230 000 000 Fr., die Ausgaben 195 000 000 Fr., was eine Betriebszahl von 0,85 ergibt, eine ganz geringfügige Besserung gegen 1913. Die Betriebsausgaben haben allerdings stark abgenommen, doch entspricht dies der Abnahme des Verkehrs infolge des Krieges. Die Einnahmen aus Leistungen für das Heer beliefen sich hier auf 28 500 000 Fr., während sie beim älteren Netz 6 000 000 Fr. ausmachten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur Güterverkehrssteuer auf den deutschen Eisenbahnen hreibt die „B. B. Ztg.“: Der 1. August d. J. bringt dem samten wirtschaftlichen Leben Deutschlands eine weitere steuerliche Belastung, zu welcher der Zwang des gegenwärtigen Krieges und die damit verbundene notwendige Deckung des Reichsbedarfes nötigte: an diesem Tage werden alle Güter, welche der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, mit 7 % des Beförderungspreises zu Lasten des Absenders versteuert. Damit tritt ein Teil des Gesetzes vom 8. April 1917 über die „Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs“ in Kraft.

Nach § 12 genannten Gesetzes ist die Besteuerung der Güter eine einheitlich gleichmäßige prozentuale. Es ist hierbei gleichgültig, welche Beförderungsart für das zur Aufgabe kommende Gut in Frage kommt und welche Stellung es in der für die Anwendung der Eisenbahntarife etwa maßgebenden Güterklassifikation einnimmt; auch auf welche Entfernung das Gut befördert wird, spielt in der Besteuerung keine Rolle. Dagegen sind die Frachten für die Berechnung der Abgabe maßgebend. Je höher diese sich stellen, desto höher wird auch die Abgabe ausfallen, während sie bei niedrigen Frachten als kaum merklich in die Wagschale fallen dürfte. Außerdem haben neben den im Gesetz erwähnten Privatanschlußfrachten auch die Frachtzuschläge zu gelten. Dagegen sollen Nebengebühren und bare Auslagen (z. B. die Nachnahmen des Spediteurs für Rollgeld, Spesen für Lagerung, Verpackung usw., auch die Gebühren, die aus Anlaß der Zollüberwachung und Zollabfertigung entstanden sind) außer Ansatz bleiben. Hierbei sind unter Nebengebühren auch diejenigen Gebühren zu verstehen, die in den Nebengebührentarifen als solche aufgeführt sind. Um dem Leser eine ungefähre Übersicht zu verschaffen, wie hoch sich die neugeschaffene Abgabe stellt, seien hierfür folgende Beispiele aufgeführt: Der weitaus größte Teil der Güterbeförderung vollzieht sich bei der Eisenbahn auf kurze Entfernungen (Nahverkehr). Die Mehrheit dieser Güter besteht aus Steinen, Wegebaumaterial usw. Hier beträgt die Abgabe (nach dem Ausnahmetarif 5 berechnet) auf eine Entfernung von 50 km für die Tonne 13 ₰. Im Kleinbahnverkehr, für den ebenfalls nur kurze Entfernungen in Betracht kommen, hält sich die Abgabenbelastung durchweg in niedrigen Grenzen. Für weitere Entfernungen stellt sich aber die Frachtenberechnung höher; sie beträgt z. B. bei Massengütern, wie Kohle, auf 600 km Entfernung nach dem Rohstofftarif für die Tonne 11,90 ℳ; demnach würde hier die Abgabe 83 ₰ für eine Tonne Kohle betragen. Bei Erz würde sich die Tonne auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen (zum Ausnahmetarif 7 berechnet) auf eine Verfrachtung von 350 km auf 0,39 ℳ Abgabe stellen. Für eine nach dem Kalitarif abgefertigte Tonne Kali beträgt die Abgabe bei einer Beförderungslänge von 700 km 0,79 ℳ, bei einer solchen von 850 km 0,90 ℳ.

Was nun den Begriff des „Gutes“ anbelangt, so ist dieser ebenso abzugrenzen, wie er in dem Gesetz über den Frachturkundenstempel seine Festlegung erfahren hat. Nach dieser Auslegung fallen insbesondere unter die Besteuerung nach dem neuen Gesetz auch die Beförderung von Fahrzeugen, für die Kilometerfracht für die Achse oder den Wagen berechnet wird; desgleichen die Beförderungen von Expreßgut.

Schuldner der Abgabe ist derjenige, der den Beförderungspreis zu bezahlen hat. Erfolgt die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife, so ist die Abgabe in diese einzurechnen. Der Betriebsunternehmer — hier also die Eisenbahn — vertritt den Steuerschuldner der Steuerbehörde gegenüber kraft Gesetzes in der Zahlung. Obwohl dem Rechtsgrund nach öffentlichen Rechts, ist das Verhältnis zwischen Betriebsunternehmer und Steuerschuldner bürgerlich rechtlicher Natur. Demnach stellt sich im Verhältnis des Betriebsunternehmens zum Steuerpflichtigen die Abgabe als ein „Zuschlag“ zum Beförderungspreise dar. Unter diesem Gesichtspunkte entsprach es der Zweckmäßigkeit, die Einrechnung der Abgabe soweit vorzuschreiben, als die Beförderung auf Grund „veröffentlichter Tarife“ erfolgt. Im Güterverkehr wird die Einrechnung, soweit sie den internationalen Verkehr anbelangt, nur allmählich vorgenommen werden können, da der gegenwärtige Krieg ein Hindernis darstellt, dies jetzt sofort vornehmen zu lassen. Dafür ist aber dem Bundesrat die Befugnis erteilt worden, von der Verpflichtung zur Einrechnung der Abgabe in den Beförderungspreis Ausnahmen zuzulassen. Das würde zurzeit insonderheit bei solchen Gütern zutreffen, die nach dem Auslande bestimmt sind. Solche Güter sind übrigens nach § 17 des neuen Gesetzes der dem Grenzpunkt nächstgelegenen Steuerstelle spätestens vor der Ausfahrt zur Besteuerung schriftlich anzumelden.

Güter, die im Inlande vom Auslande zur Aushändigung kommen, unterliegen ebenfalls der neugeschaffenen Abgabe und sie beträgt ebenfalls 7 % des Beförderungspreises. Diese sind der für den Ort der Aushändigung zuständigen Steuerstelle schriftlich anzumelden. Die Entrichtung der Abgabe soll vor der Abgabe des Gutes bei der Steuerstelle erfolgen. Als Unterlagen für die Anmeldung haben die Frachturkunden oder Abschriften von diesen zu dienen. Eine Belästigung für den Verkehr wird in diesem Urkundenzwang nicht bestehen, da die Ausstellung solcher Urkunden schon jetzt die Regel ist.

Über die Verjährung hat das neue Gesetz zweierlei Fristen vorgeschrieben. Einmal beginnt die Verjährung für Ansprüche, die dem Unternehmer wegen der Zahlung nachgeforderter Abgaben gegen den Schuldner zustehen, bereit mit dem Ablaufe des Tages, an dem die Nachzahlung erfol ist, während in den Fällen, wo die Abgabe überhaupt noc nicht entrichtet war, die Verjährung erst in fünf Jahren, se dem Schlusse des Jahres, in dem die Abgabe fällig war, e folgt. Entstehen aus Anlaß der Verpflichtung zur Entric tung der Abgabe Streitigkeiten, so ist der Rechtsweg zu lässig. Eine solche Klage müßte, bei Verlust des Klage rechts, binnen sechs Monaten nach erfolgter Beitreibun oder mit Vorbehalt geleisteter Zahlung bei dem Landgerich ohne Rücksicht auf den Streitgegenstand, erhoben werde Soweit bei diesem eine Kammer für Handelssachen vorhande ist, gehört der Rechtsstreit vor letztere. Die Revision geh an das Reichsgericht.

— **Eine neue Ehrung des Staatsministers v. Breitenbach** Eine neue große Auszeichnung, schreibt die „Eisenbahn“, is unserm Minister zuteil geworden. Nachdem ihn bereits in Jahre 1914 die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultä der Universität Breslau zum doctor rerum poli ticarum und die technische Hochschule seiner Vaterstad Danzig zum Doktor-Ingenieur und im Jahre 1915 die Juristische Fakultät der Berliner Universität zum doctor juris er nannt haben, hat ihm nunmehr am 21. Juni d. J., dem Tag ihres hundertjährigen Bestehens, die vereinigte Universitä Halle-Wittenberg die Würde eines Doktors der Philosophie ehrenhalber verliehen. In dem Doktordiplom heißt es, „da der Minister in einem Zeitraum von mehr als 10 Jahren di umfangreiche und großartige Verwaltung und die Einrich tungen der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen einer solcher Vollendung zugeführt habe, daß während des nunmehr fas drei Jahre wütenden fürchterlichsten aller Kriege ungeheure Truppenmassen mit bewundernswürdiger Schnelligkeit un einzig dastehender Sicherheit auf die weitesten Entfernungen hätten befördert werden können. Obgleich von Tag zu Ta die Größe und Schwierigkeit der zu überwältigenden Arbeits last gewachsen sei, hätten sich irgendwelche Mängel nich gezeigt. Der Minister werde daher zu den hervorragenden Männern gezählt, aus deren Tüchtigkeit wir das Vertrauen schöpfen, daß der Sieg mit Gottes gnädiger Hilfe unser sei werde.“

Dem Dekan der philosophischen Fakultät hat der Minister daraufhin folgendes Dankschreiben zugehen lassen: „Eue Hochwohlgeboren beehre ich mich, für das mir gestern zu gegangene Diplom, durch das mir von der philosophischen Fakultät der Universität Halle-Wittenberg die Würde eines Doktors der Philosophie h. c. verliehen worden ist, meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. Diese Auszeichnung gereicht mir zur aufrichtigen Freude, um so mehr, als ich in derselben nicht nur eine Ehrung meiner Person, sonder gleichzeitig eine ehrende Anerkennung der erfolgreiche Leistungen der mir unterstellten Staatseisenbahnverwaltung in friedvoller Zeit wie auch im wogenden Völkerkampf er blicken darf.“

— **Schlafwagenverkehr.** Bei der beschränkten Zahl an Bettplätzen 1. Klasse können solche oft nicht überwiesen werden, während Bettplätze 2. Klasse noch verfügbar sind womit dem Besteller manchmal gleichfalls gedient sei würde. Bevor ein Besteller sich nach Ablehnung seiner ersten Forderung aber dazu entschließt, einen Platz 2. Klasse zu verlangen, ist, besonders bei Fernbestellungen, so viel Zeit vergangen, daß inzwischen auch diese Plätze sämtlich vergriffen sind. Würde bei der Bestellung von vornherein bekannt sein, daß auch ein Platz 2. Klasse genehm sei, s dürften die Forderungen wahrscheinlich zu einem große Teil erfüllt werden können. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat deshalb die in Frage kommenden Stellen angewiesen, bei Annahme von Bestellungen auf Bettplätze 1. Klasse die Besteller jedesmal zu befragen, ob beim Fehlen von Plätzen 1. Klasse solche 2. Klasse gewünscht werden Zutreffendenfalls ist dies in der Bestellung zum Ausdruck zu bringen.

— **Beschränkung des Eilgüterverkehrs.** Wie der Handelskammer zu Berlin mitgeteilt wird, werden im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin Güter als beschleu nigtes Eilgut im Einzelgewicht eines Stücks von mehr als 50 kg sowie gewisse Arten von Gütern überhaupt nicht meh als beschleunigtes Eilgut angenommen. Die Dienststellen sind berechtigt, außerdem die Annahme von beschleunigtem Eilgut abzulehnen, sobald die aufgelieferten Mengen so groß geworden sind, daß sie ohne Störung des Zugverkehrs nicht mehr befördert werden können.

— **Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen.** Die Tagesordnung der am 1. September stattfindenden Generalversammlung enthält außer den Regularien folgende Punkte:

…derung der Firma in „Cöln-Bonner Eisenbahnen"; Erweiterung der Konzessionsurkunde durch Ausdehnung des Güterverkehrs auf die Linie Hermülheim-Berrenrath; Erhöhung des Grundkapitals um 5 000 000 *M* auf 19 500 000 *M*. Da ferner zum Bau der Bahnen ein Kapital von 39 000 000 *M* erforderlich ist, so soll der noch fehlende Betrag von …500 000 *M* im Wege der Anleihe beschafft werden, für deren Verzinsung und Tilgung die vier beteiligten Städte und Kreise gewährleisten.

— **Neue Dienstgutordnung der bayer. Staatseisenbahnen.** Im Bereiche dieser Verwaltung tritt am 1. September d. J. die neue Dienstgutordnung in Kraft. Hierdurch wird die vorläufige Dienstanweisung über die Verfrachtung von Dienstgütern der K. B. Staatseisenbahnverwaltung, gültig ab 1. Oktober 1907, mit den Berichtigungen Nr. 1—7, ersetzt. Ferner werden aufgehoben der Ausnahmetarif für Baudienstgüter der bayerischen Staatseisenbahnen, gültig ab 1. Januar 1907 und der Ausnahmetarif für gewisse Steinsorten, ab Station Rammelsbach nach Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, gültig vom 1. März 1900. Die Abfertigung des Baudienstgutes auf den Stationen erfolgt nunmehr wie die des Betriebsdienstgutes frachtfrei; die Fracht für Zwecke der Kreditbelastungen wird erst nachträglich durch das Tarifamt berechnet.

Der Frachtpflicht unterliegen alle Sendungen von privaten Bauunternehmern, nicht nur für Bauausführungen auf besondere Neubaukredite, sondern auch für Arbeiten oder Bauten auf Rechnung des Betriebs.

Betriebs- und Baudienstgut ist nach dem Reichsgesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom … April 1917 von der Abgabe des Frachturkundenstempels sowie der Güterverkehrssteuer befreit. Hiernach sind für die frachtfrei zu befördernden Betriebsdienstgüter sowie die Baudienstgüter die Stempelgebühren sowie die Verkehrssteuer außer Ansatz zu lassen.

— **Beugt der Verkehrsnot vor!** Der Chef des Kriegsamtes General Groener richtet folgenden Mahnruf an Handel und Industrie:

Die ernsten Transportschwierigkeiten des vergangenen Winters sind noch in frischer Erinnerung. Zwar setzte auch in diesem Jahre im Laufe des April eine wesentliche Erleichterung der Verkehrslage ein und günstige Wagengestellungszahlen konnten verzeichnet werden, doch kann es keinem Zweifel unterliegen, daß im gleichen Zeitpunkte, in dem die Erntetransporte wieder zur Bahn drängen, neuer Anlaß zu Störungen und Stockungen des Verkehrs gegeben ist.

Die Verkehrsbeziehungen, wie sie sich im Laufe des Krieges herausgebildet haben, sind naturgemäß in vielfacher Richtung mangelhaft durchgebildet und entbehren des Systems. Der Grundsatz der wirtschaftlichen Ausgestaltung des Transportwesens mußte oft zurücktreten, wenn es galt, die Fabrikation in kurzer Zeit aufzunehmen oder sie schnell auf ein Höchstmaß zu bringen. Mitunter sind auch andere Gründe, denen man teilweise überhaupt keine kriegswirtschaftliche Berechtigung zuzuerkennen vermag, zum Schaden der gesamten Kriegswirtschaft in den Vordergrund gerückt worden. Die Folgeerscheinungen dieser Unvollkommenheiten sind hinlänglich bekannt. Es gilt, das Übel zu beseitigen, ehe es weiter unabsehbaren Schaden anrichten kann. Das ist auf zwei Wegen möglich: dem der freiwilligen und verständnisvollen Zusammenarbeit aller beteiligten Kreise und dem des behördlichen Zwanges. Daß der Weg der Freiwilligkeit allein nur im Interesse der Stetigkeit der Produktion gelegen sein kann, ist ebenso klar, wie feststeht, daß der behördliche Zwang einsetzen muß, wenn die Freiwilligkeit versagt. Ohne Härten kann es dabei nicht abgehen.

An Handel und Industrie ist es, soweit dies noch nicht geschehen ist, mit aller Beschleunigung aus sich heraus zu prüfen, wo etwa noch Ersparungen an Frachtraum und Transportwegen erzielt werden können, oder wo sonst noch etwas zur Beschleunigung des Wagenumlaufs getan werden kann. In einzelnen Betrieben wird freilich manchmal die Möglichkeit fehlen, von sich aus die Schäden abzustellen. Kriegsgesellschaften und Syndikate oder auch staatliche Stellen haben die Zuführung der Rohstoffe und Halbfabrikate in der Hand und verfügen über die Erzeugnisse. So wird es die verantwortungsvolle Aufgabe dieser Kreise, in ihrem Wirkungsbereich und im Benehmen miteinander den kriegswirtschaftlichen Verkehrsforderungen Geltung zu verschaffen, wobei sie sich immer vor Augen zu halten haben werden, daß gewisse Schwierigkeiten, die naturgemäß jede Umstellung zunächst für die Fabrikation mit sich bringt, überwunden werden müssen im Hinblick auf die verhängnisvollen Rückwirkungen jeder ernsteren Versteifung des Verkehrs auf unsere Kriegswirtschaft.

Im Brennpunkt der Versorgungsschwierigkeiten steht die Kohlenfrage. Die vom Kriegsamt in die Wege geleitete und allseits für dringend notwendig gehaltene Steigerung der Förderung nutzt nichts, wenn es im Herbste und Winter an Beförderungsmitteln fehlt. Jeder unwirtschaftliche Wagenlauf schädigt zugleich aufs empfindlichste die Kohlenzufuhr, deren höchstmögliche Steigerung in den kommenden Monaten noch wichtiger ist als im Vorjahre, die sogar bei der mangelhaften Vorratseindeckung geradezu ausschlaggebend sein wird.

So richte ich den ernsten Mahnruf zur eingehenden Prüfung und weitgehendsten Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen an alle Kreise von Handel und Industrie, an alle staatlichen Beschaffungs- und Verteilungsstellen, an die Kriegsgesellschaften und Syndikate.

Die Kriegsamtstellen und Kriegsamtnebenstellen sind zu jeder Hilfe und Unterstützung bereit. Wo aber einzelne Betriebe oder Gruppen auf gewisse Schwierigkeiten stoßen und nicht vorwärts kommen, können sie ihre Wünsche und Anregungen mit allen Einzelheiten, die zu einer sofortigen Weiterverfolgung notwendig sind, bei meinem Stabe zur Sprache bringen, der sich dann mit den zuständigen Stellen ins Benehmen setzen wird.

— **Der Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbeiter** hatte für die Zeit vom 19. bis 21. Juli seinen Vorstand, Verbandsausschuß und seine Bezirksleiter vereint, um Grundsätze für die Stellung der Staatsarbeiter zu den wichtigsten politischen Problemen aufzustellen. Reichstagsabgeordneter Ickler und Generalsekretär Riedel begründeten, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, einen Entwurf, der solche Grundsätze für die Wirtschaftspolitik, die Finanzpolitik, die Kulturpolitik, das soziale und das politische Recht vorsieht. Diese Grundsätze wurden nach längerer Aussprache einer Kommission zur sofortigen Durchberatung überwiesen. Im Laufe der Verhandlungen wurde einstimmig beschlossen, an den Kaiser folgendes Telegramm abzusenden: „Die zur Aufstellung eines für die Mitarbeit an des Deutschen Reiches und aller seiner Glieder ruhmreichen und glückverheißenden Zukunft bestimmten politischen Programms versammelten Vorstandsmitglieder, Verbandsausschußmitglieder und Bezirksleiter des Verbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbeiter sprechen Euer Majestät den ehrlichsten und wärmsten Dank aus für Euer Majestät Osterbotschaft und die Botschaft vom 11. Juli 1917, welche beide die sicherste Garantie für die innere Stärke und damit die Zukunft unsers unvergleichlich tapfern Volks darstellen. Der Inhalt beider Botschaften gibt, wenn sich zu ihm eine weise Lohn- und Ernährungspolitik unsrer Staatsbehörden gesellt, allen Staatsarbeitern wie dem deutschen Volke überhaupt die moralische Kraft, trotz aller Schwere dieses Daseinskampfs auszuharren, bis die glückliche Zukunft unsers Volkes und Vaterlands auch nach außen hin gesichert ist. Im Geiste beider Botschaften sprechen wir den unverbrüchlichen Willen aus, unter solcher Führung alles für die Erfüllung der weltgeschichtlichen Aufgaben Deutschlands einzusetzen was in unsern Kräften steht."

— **Kriegsfürsorgeleistungen der deutschen Straßenbahnen.** Nach einer in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" auszugsweise wiedergegebenen Zusammenstellung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen über die Kriegsfürsorgebetätigung der deutschen Straßenbahnen in den ersten beiden Kriegsjahren wurden an Kriegsunterstützungen für die Angehörigen der im Felde stehenden Angestellten von 133 deutschen Straßenbahnen 27 300 000 *M*, für Teuerungszulagen 13 500 000 *M* und für sonstige Kriegsleistungen (Liebesgaben, Zuschüsse zu Lebensmitteln und Spenden) 2 000 000 *M*, zusammen 42 800 000 *M* ausgegeben. Da ein Teil der Bahnen die Zuwendungen auf Löhne verbucht hat, die ziffernmäßig nicht in die Erscheinung treten, und von anderen Bahnen Angaben wegen Rückerstattung durch die Gemeinden nicht gemacht sind, ist der tatsächliche Betrag der Zuwendungen noch wesentlich höher.

Bekanntlich haben die deutschen Straßenbahnen von Kriegsbeginn an sich der Beförderung der Verwundeten gewidmet und hierfür Freifahrt oder bedeutende Ermäßigungen gewährt. Der Einnahmeausfall, den die Bahnen hierdurch erlitten haben, beträgt bei 111 Bahnen in 2 Jahren über 16 500 000 *M*. Rechnet man diesen Betrag den Ausgaben zum Besten der Angestellten hinzu, so haben die deutschen Straßenbahnen in 2 Kriegsjahren über 59 Millionen Mark zu vaterländischen Zwecken aufgewendet.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde dem Eisenbahnassessor Richard Ehrhardt bei der Eisenbahndirektion Regensburg die erbetene Entlassung aus dem Staatsdienste bewilligt, der Vorstand der Betriebsinspektion III München, Regierungsrat Georg Weiß, unter Verleihung des Verdienstordens vom hl.

Michael III. Klasse sowie der Vorstand der Güterstation München Hbf., Oberinspektor Johann Deppisch, in den Ruhestand versetzt. Befördert wurden: Der Vorstand der Bauinspektion Schwandorf, Direktionsrat Josef Eser, zum Regierungsrat, ferner zu Oberinspektoren die Eisenbahnassessoren Dr. Oskar Neumann bei der Eisenbahndirektion Nürnberg, Dr. Friedrich Sauter bei der Eisenbahndirektion München, Dr. Hans von Schlichtegroll bei der Eisenbahndirektion Augsburg und Dr. Ludwig Homberger bei der Eisenbahndirektion München, dann zu Oberbauinspektoren bei der Eisenbahndirektion München die Eisenbahnassessoren Erich Peter, Otto Frommknecht, Wilhelm Schneidt und Georg Wißnet.

Österreich.

— **Die böhmischen Privatbahnen im ersten Halbjahr 1917.** Die beiden böhmischen Privatbahnen, die Aussig-Teplitzer und die Buschtiehrader Bahn, haben im ersten Halbjahr 1917 um rund 1 Million Tonnen Güter weniger befördert als gleichzeitig im Vorjahre. Dieser Ausfall ist in der Hauptsache auf die Minderförderung von Kohle zurückzuführen. In den ersten sechs Monaten betrugen die Wagenbeistellungen in den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren 485 700 Wagen, gleich um rund 48 000 laufende Wagen zu je 10 bis 20 t weniger als 1916. Die Abnahme der Kohlentransporte machte sich bei den Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn mehr fühlbar als bei der Buschtiehrader Eisenbahn, weil die letztere gesteigerte Frachten aus der Eisen- und Kriegsindustrie erzielte. Auf den Linien des alten Netzes der Aussig-Teplitzer Bahn ergab sich im ersten Halbjahr ein Rückgang der Güter um 540 000 t, gleich etwa 13 %, wodurch die Einnahmen um 1,2 Millionen Kronen herabgemindert wurden. Bei der Buschtiehrader Bahn, deren Ausfall im Frachtenverkehre 480 000 t, gleich etwa 11 % betrug, ergab sich eine Mindereinnahme von etwa 711 000 K. Dieser empfindliche Rückschlag in den Einnahmen aus dem Frachtgutgeschäfte wurde einigermaßen dadurch herabgedrückt, daß aus dem Personen- und Gepäckverkehre Mehreingänge erzielt wurden, die teils auf die seit 1. Februar 1917 in Kraft getretene Erhöhung der Fahrpreise und teils auf die Verkehrssteigerung zurückzuführen sind. Bei der Buschtiehrader Bahn ist die Zahl der beförderten Personen um rund 500 000, gleich rd. 23 % gestiegen. Die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige erfuhren eine Erhöhung um 712 000 K., eine Ziffer, die genau so groß ist wie der Einnahmeausfall im Güterverkehre. Die Aufteilung der Gesamteinnahmen ergibt jedoch für das Lit. A.-Netz ein Mehr von 232 000 K., dagegen ein gleich hohes Weniger (231 000 K.) für die B.-Linie. Die Aussig-Teplitzer Bahn verzeichnet aus dem Personen- und Gepäckverkehr ein Mehr von 255 000 K. für das alte Netz und ein solches von etwa 225 000 K. für die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg. Der Frachtenverkehr der Lokalbahn ergab dagegen eine Mindereinnahme von 245 000 K. Für das Gesamtunternehmen wird eine solche von 975 000 K. ausgewiesen. Die Entwicklung der Einnahmen der beiden böhmischen Privatbahnen im zweiten Halbjahr wird hauptsächlich von der Gestaltung der Kohlenförderung abhängen. Wie kürzlich amtlich mitgeteilt wurde, sind von der Kriegsverwaltung ungefähr 25 000 Bergarbeiter zurückberufen worden, die den Kohlenwerken zugeteilt werden, dadurch dürfte sich die Kohlenförderung erheblich steigern lassen. Die Kontingentierung der böhmischen Braunkohlenausfuhr nach Deutschland, angeblich mit 350 000 t monatlich, macht sich bereits insofern geltend, als die Verladungen an den böhmischen Elbeplätzen in den allerletzten Tagen einen größeren Umfang angenommen haben. Am 13. und 14. d. M. wurden auf der Elbe etwa 13 000 t Braunkohle ausgeführt, während früher nur etwa 1500 bis 2000 t verladen wurden. Die gesteigerte Ausfuhr auf dem Elbewege wird die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn günstig beeinflussen. Anderseits ist nicht außer acht zu lassen, daß die Ausgaben der Bahnen ihre steigende Richtung weiter verfolgen. Die Jahreseinnahmen müßten eine bedeutende Erhöhung erfahren, um die Dividenden auf der Höhe des Vorjahres aufrechterhalten zu können.

— **Güterverkehr mit Polen.** Am 20. Januar 1917 wurde der Zolldienst von Szczakowa nach Granica verlegt und ein Zollamt in Granica eingerichtet. Hier schließt die k. k. Nordbahn an die k. u. k. Heeresbahn Nord an. Seit Einrichtung des Zollamtes in Grancia besorgt die Heeresbahn Nord durch eigene fachliche Organe gegen mäßige Gebühren die gesamte Verzollung, also sowohl die Verzollung in der Richtung von Österreich nach Polen, als auch in umgekehrter Richtung und macht dadurch jede anderweitige Vermittlung durch Spediteure bei der Verzollung entbehrlich. Auskünfte erteilt das Kommando der und k. Heeresbahn Nord, Abteilung VI, in Radom und d k. u. k. Heeresbahnstation Granica.

— **Abstempelung der Aktien der Staatseisenbahngesellscha auf österreichische Währung.** Wie in finanziellen Kreis verlautet, soll die Staatseisenbahngesellschaft sich mit d Absicht tragen, ihre Aktien, die gegenwärtig auf 200 Guld österreichischer Währung in Silber oder 500 Franken laute in Stücke der Kronenwährung umzuwandeln. Die Akti sollen auf einen Nennbetrag von 480 K. abgestempelt we den. Zu diesem Zwecke sollen 1,9 Mill. Kronen dem R servefonds entnommen werden. Die Rückzahlung verlost Aktien würde künftig zu diesem Nennbetrag, die Einlösun der Zinsscheine ausschließlich in Kronen erfolgen. D Staatseisenbahngesellschaft will zu diesem Schritte die G nehmigung der Regierung erwirken.

— **Der Kohlenverbrauch im Kriege.** In der Kriegszeit h sich — wie die „N. Fr. Pr." schreibt — auch die österre chische Kohlenversorgung wesentlich geändert. Einige fein liche Absatzgebiete kommen derzeit für die österreichisch Ausfuhr zwar nicht in Betracht, anderseits ist aber auch d Ausfuhr englischer Steinkohle eingestellt. Eine sehr wei gehende Verschiebung ist insbesondere in der Kohlenve teilung bei den einzelnen Verbrauchergruppen eingetrete Der Bedarf an Kohlen hat bei den Kriegsindustrien imme mehr zugenommen, an Hausbrandkohlen standen dagegen vo Jahr zu Jahr geringere Mengen zur Verfügung. Wie sic die Verhältnisse gegenüber dem letzten Friedensjahre ve schoben haben, zeigt am besten nachstehender Vergleich Im Jahre 1913 betrug die Steinkohlenförderung Öste reichs 164,6 Millionen Meterzentner. Dazu kam eine Einfuh (an Steinkohlen, Koks und Briketts) von 122,1 Millione zusammen 286,7 Millionen Meterzentner. Hiervon ist d Ausfuhr mit 31,5 Millionen in Abzug zu bringen; d Steinkohlenverbrauch stellte sich also auf 255,2 Mi lionen Meterzentner. In den Kriegsjahren ist die öste reichische Steinkohlenförderung allmählich gestiegen, und i im Jahre 1916 um rund 1,1 Million Meterzentner größer a im Jahre 1913. Anderseits hat sich jedoch die Einfuhr erhe lich verringert. Im Jahre 1913 betrug die österreichisch Steinkohleneinfuhr aus Oberschlesien 83 Millionen, aus En land 8 Millionen Meterzentner; ferner kamen aus Obe schlesien rd. 10 Millionen Meterzentner Koks und Briket aus England 1 Million Meterzentner Briketts. Das gibt z sammen eine Einfuhrmenge von rd. 102 Millionen Mete zentner. Die auf obige Einfuhrmenge von 122 Millione Meterzentner fehlenden Kohlenmengen stammten zum Gro teil aus dem übrigen Deutschland, kleine Mengen aus Ru land und den Niederlanden. In der Kriegszeit ist zunäch die englische Steinkohle in Wegfall gekommen, wodur allein schon die Förderzunahme ausgeglichen erscheint.

Die Einfuhr aus dem Auslande ist in den Kriegsjahr in der Hauptsache auf Oberschlesien beschränkt und die ist beträchtlich zurückgegangen. Österreich hat im Jah 1913 aus Oberschlesien 83 Millionen Meterzentner Steinkoh bezogen; im Jahre 1914 stellte sich die Einfuhr nur me auf 60,7 Millionen, 1915 auf 59 Millionen. Im Jahre 19 wurden 64 Millionen Meterzentner eingeführt. Diese letzte Menge zeigt also gegen 1913 eine Verringerung um fast 23 Was Steinkohlenausfuhr anbelangt, so lieferte Österrei im Jahre 1913 an Rumänien 0,5, an Rußland 0,9 Million Meterzentner Steinkohle und 3 Millionen Meterzentner Ko an letzteres. Nach Deutschland gingen 4,5 Millionen Mete zentner, nach Ungarn beiläufig 16 Millionen Meterzentn Kohle und Koks. Hierzu kamen noch geringere Kohle mengen für die Balkanstaaten sowie die Brikettausfuhr. I an und für sich nicht bedeutende Ausfuhr nach Rußland i in der Kriegszeit ausgefallen; dagegen mußte das Ostra- Karwiner Revier seine Ausfuhr zeitweise nach Ungarn u Deutschland erheblich steigern, nach Deutschland insbeso dere in Zeiten des Wagenmangels, als nur vorwiegel deutsche Wagen zum Abtransport der Kohle zur Verfügu standen. Insgesamt dürfte sich sonach die österreichisc Steinkohlenausfuhr in der Kriegszeit kaum verringert hab Es steht also der erheblich verminderten Steinkohleneinfu eine mindestens gleichgebliebene Kohlenausfuhr gegenüb so daß sich also der Verbrauch mit geringeren als den no malen Mengen begnügen mußte. Erwähnt sei, daß Unga trotz zeitweiligen Ausfalles der Zsiltaler Förderung im V jahre verhältnismäßig günstiger daran war. Es empfi nämlich im Jahre 1916 aus Oberschlesien rund 25 Million Meterzentner Steinkohle, das ist nur um 10 % weniger 1913, während der Ausfall in Österreich sich auf 23 % beli Aus Österreich erhielt Ungarn im letzten Jahre, wie sch bemerkt, erheblich größere Steinkohlenmengen als 1913. Z dem verwendet Ungarn den Großteil der Förderung aus de polnischen Okkupationsgebiete.

Der Braunkohlenverbrauch Österreichs hatte sich i letzten Friedensjahre wie folgt gestellt: Förderung 274 Millionen, Einfuhr 5 Millionen, zusammen 279 Millionen Meterzentner. Hiervon ab die Ausfuhr mit 75 Millionen Meterzentner; der Verbrauch stellt sich daher auf 204 Millionen Meterzentner. In der Kriegszeit hat sich nun die heimische Förderung an Braunkohlen allmählich vermindert; i Vorjahre hat sie nur mehr 232 Millionen Meterzentner betragen, so daß sich gegen 1913 ein Ausfall von 42 Millionen Meterzentner ergibt. Die Ausfuhr nach Italien mit 0,7 Millionen Meterzentner ist weggefallen, die Ausfuhr nach Deutschland, die 1913 etwa 70 Millionen Meterzentner betragen hatte, hat sich im Jahre 1916 jedoch höchstens auf 5 bis 55 Millionen Meterzentner verringert. Es ergibt sich also in Braunkohle eine noch ungünstigere Lage. Die Förderverhältnisse haben sich im laufenden Jahre sowohl in Stein- als auch in Braunkohle weiter geändert und es ist doch keineswegs sicher, daß die Einfuhrmengen diesmal die Höhe der vorjährigen erreichen werden.

— **Personalnachrichten.** Der Kaiser hat die Einreihung des Ministerialrates im Eisenbahnministerium, Direktors der Nordwestbahndirektion Dr. Albert Geutebrück sowie der mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektoren Karl v. Stelzer (Lemberg) und Adolf Appel (Prag) in die IV. Rangklasse der Staatsbeamten genehmigt.

Niederlande.

— **Die Niederländische Zentraleisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1916.** Auch hier hat der Verkehr stark zugenommen, die Anzahl der Zugkilometer betrug sogar 2,98 % mehr als 1915 und 10,22 % mehr als 1913. Die Zahl der Reisenden nahm gegen 1915 um 15,14 % zu; die Einnahme aus dem Personenverkehr stieg um 207 898 fl. auf 2 208 631 fl., d. i. um 10,39 %. Der Güterverkehr stieg um 25,87 %, die Einnahme aus ihm um 247 220 fl. auf 1 391 922 fl., d. i. um 21,6 %. Die Gesamteinnahme betrug 4 649 378 fl. gegen 3 964 011 fl. (1915) und 3 339 134 fl. (1913), oder für die gleichen drei Jahre auf das Kilometer Bahnlänge berechnet 31 426,61, 26 793,99 und 22 561,71 fl.

Die Betriebsausgaben erhöhten sich auf 2 653 598 fl., das bedeutet gegen 1915 eine Zunahme von 24,23 %. Sie betrugen 57,07 % der Einnahmen gegen 53,88 % für 1915 und 52,54 % im Jahre 1913. Die Gesamtausgaben stiegen von 2 490 509 fl. auf 3 032 521 fl. Sie betrugen 65,22 % der Einnahmen, gegen 62,83 % (1915) und 61,19 % (1913). Auf das Betriebskilometer bezogen betrug die Ausgabe 1916: 20 497,76 fl., 1915: 16 834,13 fl. und 1913: 13 805,57 fl. An Besoldung wurde 1916 61 190 fl. mehr ausgegeben als 1915. An Stelle der 1915 gewährten dreimaligen Zulage von je einem Wochenlohn bekamen die Bediensteten 1917 zweimal einen solchen Zuschlag und sodann vom 15. Juni ab eine dauernde Zulage; dies erforderte an Kosten insgesamt 139 928 fl., d. i. 68 000 fl. oder 94,44 % mehr als 1915. Die Brennstoffe für die Lokomotiven erforderten eine Ausgabe von 769 422 fl., d. i. 311 061 fl. oder 67,86 % mehr als 1915; auf das Lokomotivkilometer bezogen war der Kohlenverbrauch 8,56 % höher als 1915 (nämlich 11,17 kg). Die Ausgabe für Öl und Schmierstoffe stieg um 18 557 fl. auf 51 860 fl., d. i. um 57,13 %.

Der Reingewinn betrug 118 855 fl. gegen 115 057 fl. im Jahre 1915; er setzt die Gesellschaft in den Stand, die gleiche Dividende wie 1915 (0,9 %) zu verteilen; eine höhere Dividende ist bislang noch nicht verteilt worden.

Die großen Baupläne (neuer Güterbahnhof bei Utrecht, zweigleisiger Ausbau der Ijsselbrücke bei Zwolle usw.) sollen erst nach Beendigung des Krieges ausgeführt werden.

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Pläne zur Hebung des französischen Fremdenverkehrs** werden in der „N. Z. Ztg." in einem „Aus der französischen Verkehrsindustrie" betitelten Aufsatz besprochen. Die zahlreichen Vorschläge, die gemacht worden sind, um die dank der bekannten Rückständigkeit Frankreichs auf dem Gebiet des gesamten Verkehrswesens schon vor dem Kriege durchaus nicht rosige Lage der französischen Reise- und Verkehrsindustrie zu verbessern, laufen im wesentlichen auf drei Forderungen hinaus. 1. Gründung einer Vereinigung der Gasthofbesitzer und dadurch einer kräftigen Interessenvertretung; 2. Gründung von Gasthoffachschulen, um eine bessere Vorbildung der leitenden Kräfte zu erzielen; 3. Gewährung ausgiebiger Kredite an die durch den Krieg geschädigten Gasthofbesitzer zwecks Aufbringung der drückenden Hypothekenzinsen.

Hand in Hand mit diesen Forderungen geht eine lebhafte Werbetätigkeit, die einmal das Inland, sodann aber auch das verbündete und befreundete Ausland veranlassen soll, beim Wiedereinsetzen des Reiseverkehrs französischen Kur- und Erholungsorten vor fremden den Vorzug zu geben. Hervorzuheben ist, daß die französische Presse diese Bestrebungen in vorbildlicher Weise unterstützt, hauptsächlich durch Veröffentlichung guter Werbeplaudereien, die nicht im Reklameteil, sondern stets im Text an hervorragend sichtbarer Stelle erscheinen. Führend sind in dieser Beziehung „Eclaire" und „Digue Nationale".

In das gleiche Kapitel gehört der in Besançon geplante, einen Kostenaufwand von 143 000 Fr. erfordernde „Pavillon für Touristik", zu dessen Betriebs- und Unterhaltungskosten die Stadt 15 Jahre lang jährlich 15 000 Fr. beisteuern will. Er ist als Werbemittel für Reisen nach der Franche Comté gedacht und soll Verkaufsräume aller Art, Dunkelkammern, Toilettenräume, eine Fahrkartenausgabestelle, Garderoberäume, Gepäckräume, Telegraphen- und Fernsprechamt, vor allem aber gut geleitete Auskunftschalter enthalten, stellt also im Grunde nichts als ein in einem Sondergebäude untergebrachtes Verkehrsbureau dar, dem — was immerhin nicht ohne Bedeutung ist — zahlreiche Bequemlichkeitseinrichtungen angegliedert sind, wie sie der reisende Fremde liebt.

Ihre Haupthoffnungen richtet die französische Reiseindustrie auf die bekannten 300 000 reichen Amerikaner, die der Statistik zufolge vor dem Krieg jahraus jahrein Europa besucht und dabei mindestens 2 Milliarden Franken ausgegeben haben sollen. Diesen Milliardenstrom möchte man durch geeignete Werbung ausschließlich nach Frankreich leiten, weil Frankreich nach Ansicht der vielen Freunde dieser Idee alles bietet, was für den Amerikaner zu einer rechten Europareise gehört. Es ist bemerkenswert, daß ein eigens zum Studium der Bedingungen, unter denen die Amerikaner zu reisen gewohnt sind, in die Vereinigten Staaten entsandtes Mitglied des französischen Außenhandelsamts in seinem Bericht einen kräftigen Dämpfer auf diese Hoffnungen setzt, indem es betont, daß die Amerikaner ganz andere Reisebequemlichkeiten fordern, als sie Frankreich zu bieten vermag. Man hat sich angesichts dieser Abkühlung zwar damit trösten wollen, daß Frankreich insbesondere in Paris Anziehungspunkte habe, die alle übrigen Mängel wohl aufwiegen könnten, scheint aber doch genau zu wissen, daß die Werbekraft dieses Lockmittels gerade für Amerika nicht genügt, und arbeitet infolgedessen noch andere Pläne aus, darunter z. B. den, für die Fahrt über den Ozean französische Kriegsschiffe zur Verfügung zu stellen, für die man nach Friedensschluß keine rechte Beschäftigung habe. Der Gedanke entbehrt ebensowenig der Originalität wie die Begründung. Er ähnelt dem, den Fremdenstrom in erster Linie auf die blutgetränkte Erde Nordostfrankreichs zu leiten, ein Vorschlag, den man auch von ministerieller Seite empfiehlt.

F. R.

— **Zur Elektrisierung der Gotthardlinie.** Auf der tunnelreichen Nordrampe der Gotthardlinie wird nach einem Bericht der „N. Z. Ztg." gegenwärtig eine interessante Vorarbeit für den Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb ausgeführt: Die Anbringung der Bolzen und Träger für die den Betriebsstrom zuführende Leitung. Fast täglich verläßt morgens um ½3 Uhr ein Bohrzug die Station Göschenen, um im Verlauf des Vormittags, wo die Zahl der bergwärts fahrenden Züge mit ihrer starken Rauchentwicklung am geringsten ist, bis Gurtnellen die Arbeiten fortschreitend auszuführen. Dieser Bohrzug, der mit einer Lokomotive am Schlusse bergabwärts fährt, besteht abwechselnd aus älteren vierachsigen Personenwagen und zu diesem Zweck hergerichteten offenen Güterwagen, auf denen sich die Bohrmaschinen befinden. Der ganze Zug ist steif aneinandergekuppelt, um für die Bohrmaschinen den genauen Abstand einhalten zu können. An der Spitze läuft ein Motorwagen, von dem aus die elektrische Kraft für die Bohrmaschinen und die notwendige starke Beleuchtung geliefert wird. Über den ganzen Zug ist eine Brücke gebaut, auf der die Arbeiter verkehren und arbeiten. Jeder Bohrwagen trägt eine Bohrmaschine mit zwei gleichzeitig arbeitenden Bohrstahlen, die stark drehend aufwärts das Gestein angreifen. Es werden je nach Gesteinsart Doppellöcher von 28—35 cm Tiefe gebohrt, die je nach Härte des Gesteins 20 bis 60 Minuten beanspruchen. Auf gerader Strecke beträgt die Entfernung von einer Bohrlochgruppe zur andern 25 m, in Kurven 20 m. Mit den Bohrmaschinen verbundene Staubabblasevorrichtungen haben die Aufgabe, die Maschinen möglichst vom Bohrstaub zu befreien. Die eingestellten Personenwagen dienen teils als Reparaturwerkstätten, teils als Auf-

enthalts-, Reinigungs- und Waschräume für die Arbeiter, deren Tätigkeit in den stark verrußten Tunneln äußerst schmutzig ist. Bei der derzeitigen starken Verringerung des Zugverkehrs auf der Gotthardbahn lassen sich diese Vorarbeiten unter besonders günstigen Verhältnissen ausführen. Die gerade in Arbeit befindliche Strecke wird jeweils zwischen den nächsten zwei Stationen einspurig betrieben. Im Gotthardtunnel selbst ist bereits seit einem Vierteljahr eine Versuchsleitung von 800 m Länge fertig erstellt und zur Erprobung der Isolierung unter eine Spannung von 50000 Volt gesetzt. Den Strom hierzu liefert vorläufig das Kraftwerk der Schöllenenbahn. Da gerade in den großen Tunneln der Wasserzufluß im Gewölbe sehr groß ist, mußten, um überhaupt den elektrischen Betrieb durchführen zu können, umfassende Dichtungsarbeiten ausgeführt werden. Die Fugen der Gewölbequadern wurden mit Bleiwolle verstopft und, um dem Wasser den nötigen Abfluß zu verschaffen, seitwärts in die Wand Bohrlöcher gebohrt. Große Arbeit erfordert auch die Sicherung der eidgenössischen und bahndienstlichen Fernsprech- und Telegraphenleitungen, die in Kabeln durch den Gotthardtunnel gehen, gegen den Einfluß des Starkstroms. Diese Arbeiten werden fast durchweg durch eigenes Bahnpersonal ausgeführt, das die Tunnelarbeit gewöhnt ist.

F. R.

— ***Zur Eröffnung der Schöllenenbahn.*** Wie wir bereits in Nr. 57 gemeldet haben, ist diese elektrisch betriebene schmalspurige, der Hauptsache nach als Zahnradbahn gebaute Bahn am 12. Juli für den Verkehr eröffnet worden. Die 3,75 km lange Linie hat 3 Stationen: Göschenen (Gemeinschaftsstation mit den Bundesbahnen), Andermatt und die Güterhaltestelle Bätzberg. Die Unternehmung dient dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr (Expreßgut, Eilgut, Frachtstückgut). Für den Personenverkehr stehen zwei Wagenklassen (II. und III.) zur Verfügung. Generalabonnements haben auf der Schöllenenbahn keine Gültigkeit. — Wie in einem Einweihungsbericht der „N. Z. Ztg." ausgeführt wird, bildet die neue Linie, die nach vierjähriger harter Arbeit endlich vollendet worden ist, für das Urserental, das sie von Göschenen aus an das Bundesbahnnetz anschließt, einen großen Gewinn. Andermatt, Hospental und Realp können die Bahn wohl gebrauchen, besonders der Wintersportplatz Andermatt, der damit einen erfreulichen Anlauf nimmt, sich durchzusetzen. Wertvoll dürfte die Bahn auch für die Besatzung der Gotthardbefestigungen sein, besonders für die Militärtransporte, die bisher auf der kurvenreichen, ziemlich steil ansteigenden Straße an die Pferde schwere Anforderungen stellten, wenngleich der Kraftwagen hierin seit einigen Jahren Verbesserungen bewirkt hat. Der Hauptgrund für die Notwendigkeit der Bahn ist aber der Bau der Furka- und der Oberalpbahn, die, von Brig und Disentis herkommend, in Andermatt zusammenstoßen und die, wenn sie ihren Zweck als Touristenbahnen wirklich erfüllen sollen, naturgemäß eine Verbindung zur Gotthardlinie haben müssen. Diese Verhältnisse lassen den scharfen Widerstand, der sich jahrelang gegen den Bau der Schöllenenbahn geltend gemacht und ihn stark verzögert hat, recht unverständig erscheinen, wenn man nicht weiß, daß dabei die Furcht ausschlaggebend war, die gewaltige Schönheit der Schöllenenschlucht, wie überhaupt der alten Gotthardstraße würde durch die Bahn vernichtet werden. Heute kann jeder sehen, daß diese Befürchtung grundlos war. Die rauhe Natur des Gotthardgebiets ist den Bestrebungen der Erbauer, das Landschaftsbild so wenig wie möglich zu stören, in glücklichster Weise zu Hilfe gekommen. Für ein gutes Stück der ganzen Linie mußten Tunnelbauten angelegt werden, die die Bahn dem Blick entziehen, und wenn die jetzt noch störende Frische der Anlage erst einmal durch die Wirkung der Witterung dem Landschaftsbild etwas mehr angepaßt ist, wenn die frisch gebrochenen Stellen etwas überwachsen sind, so wird das durch Menschenhand in d Natur hineingesetzte Werk kaum noch störend in Ersch nung treten. „Der eifrige Paßgänger," schreibt die „N. Ztg.", „wird die Gotthardstraße nach wie vor zu Fuß ledigen und an der Teufelsbrücke und der Schöllenenschlu auch dann seine Freude haben, wenn gerade zufällig ein Z oben aus dem Tunnel seine stillen Gedanken stören soll Vielleicht setzt er sich aber beim Rückweg selbst einmal einen der neuen bequemen Wagen und genießt — jeder Z hält etwa eine halbe Minute auf freier Strecke direkt ü der Teufelsbrücke — das Panorama einmal von der Schiene perspektive aus; dann wird er die Schöllenenschlucht gänzlich neues Bild sehen, und vielleicht nimmt ihm dies Anblick einiges von seiner Bahnantipathie. Man denkt nie mehr an die Eisenbahn, wenn man dieses prachtvolle Lan schaftsbild sieht ......"

F. R.

Fremde Erdteile.

— **Lokomotivbau in Australien.** Australien, das größte d britischen Kolonialreiche, das ziemlich so groß w Europa ist und durch seine vielseitigen Unterstützungen, d es dem Mutterlande während des Völkerringens in Leben mitteln, Metallen, Gold und durch Stellung von Mannschaft leistete, hat erst durch den Weltkrieg die Aufmerksamke vieler auf sich gezogen. Über die Eisenbahnen dieses dem kratischen Landes und seine Lokomotiv-Industrie bericht die Juli-Ausgabe der Hanomag-Nachrichten, herausgegeb von der Hannoverschen Maschinenbau-Actien-Gesellscha vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, an Hand v Leistungsziffern australischer Werke. War die Einfuhr au ländischer Lokomotiven durch Zölle usw. auch nicht b sonders erschwert, so versuchte man es doch, sich im Lau der Jahre nicht nur vom Auslande, sondern sogar v Mutterlande in gewissem Umfange unabhängig zu machen.

Bücherschau.

— **Statistische Untersuchungen über die Sterblichkeits- u Dienstunfähigkeitsverhältnisse der bayerischen mittler Eisenbahnbeamten (1890—1914)** von Versicherungsmathem tiker Sucro. Verlag des Bayerischen Verkehrsbeamte Vereins in München, Marsstraße 5. Preis 3 *M.*

In der vorliegenden Arbeit hat der Verfasser auf Ver lassung des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins seine a läßlich gutachtlicher Berechnungen für die Witwen- u Waisenkasse dieses Vereins gemachten Beobachtungen a breiterer Grundlage den bayerischen Verkehrsbeamten einer auch für Nichtfachleute verständlichen Form zugängli zu machen gesucht. Seine Untersuchungen erstrecken si auf folgende mittlere Beamtengruppen: Eisenbahnsekretä Oberbahnmeister, Oberbahnverwalter und Bahnverwalter u umfassen über einen Zeitraum von 25 Jahren rund 1200 unter einjähriger Beobachtung stehende diensttuende Eise bahnbeamte, auf die in dieser Zeit 1390 Pensionierungen u 946 Todesfälle, ferner rd. 8700 im Ruhestand befindli Eisenbahnbeamte, auf die 704 Todesfälle entfielen.

Auf die Einzelheiten der sicherlich mit großer Sorgfalt mittelten Untersuchungsergebnisse, so beachtenswert sie sich auch sein mögen, kann hier nicht eingegangen werd zumal sie einen immerhin nur kleinen Teil von Beamte gruppen der bayerischen Staatsbahnen berühren. Erwähnt s nur werden, daß auch die Untersuchungen des Verfassers d Erfahrung bestätigen, daß die Nervenkrankheiten und un ihnen die Neurasthenie, „Berufskrankheiten" der mittlen Eisenbahnbeamten geworden sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. August d. J. wird der zwischen den Stationen Vehrte und Bohmte an der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Bahnhof IV. Klasse Ostercappeln, welcher bisher nur dem Peronen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. K. Österreichische Staatsbahnen. Mit s fortiger Gültigkeit werden die Abfertigungsbefugnisse d Betriebsausweiche Warmbad-Villach auch für d Verkehr von Eil- und Frachtstückgütern erweitert, die v einer in Warmbad-Villach bestehenden Militärbehörde z Aufgabe gelangen oder für eine Militärbehörde bestimmt u an diese adressiert sind.

Änderung von Stationsnamen. K. K. Österreichische Staatsbahnen. Vom 1. August d. J. ab wird d Name der Personenhalte- und Ladestelle Schlesische Vorstat in Schlesische Vorstadt bei Königgrätz g ändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

m 30. September ds. Js. wird die
rabfertigung Altentor für den
ntlichen Güterverkehr geschlossen.
ernigerode, den 26. Juli 1917. (1061)
Nordhausen-Wernigeroder
Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Kriegs-Ausnahmetarife.

t Gültigkeit vom 1. Oktober 1917
den die aus Anlaß des Krieges ein-
hrten Ausnahmetarife neu aufge-
wobei infolge Änderung der Ab-
ungsgrundsätze sowie infolge der
rweiten Stückgutsätze bei einigen
ernungen Erhöhungen der Fracht-
eintreten und wobei überall die
ehrsabgabe eingerechnet ist.
rdem erhalten die Tarife die neue
ichnung 2 K mit einer laufenden
mer für jeden einzelnen Tarif. Die
n Nummern werden demnächst
h den Tarifanzeiger bekanntgege-

s zum Erscheinen der neuen Tarife
lt unser Tarifbüro, Berlin SW. 11,
pelhofer Ufer 28 I, nach dem Er-
nen die beteiligten Güterabferti-
en sowie das Auskunftsbureau,
Bahnhof Alexanderplatz, Aus-

rlin, den 25. Juli 1917. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion.

**ahmetarif für die Beförderung
Eisenerz und Manganerz sowie
usw. zum Hochofenbetrieb aus
nach dem Lahn-, Dill- und Sieg-
t vom 1. 9. 1915. Besonderes
Tarifheft N.**

m 1. August 1917 ab werden die
nen Puderbach und Schaf-
l des Direktionsbezirks Frankfurt
) in die Abteilung a als Versand-
nen einbezogen.
sen, den 24. Juli 1917. (1052)
Königliche Eisenbahndirektion.

**ahmetarif für die Beförderung von
kohlen usw. vom Ruhrbezirk zum
ebe von Eisenerzbergwerken und
öfen nach Stationen des Sieger-
usw. vom 1. 11. 1911. Besonderes
Tarifheft V.**

n 1. August 1917 ab wird die
n Puderbach des Direktions-
ks Frankfurt (Main) als Emp-
station in die Abteilung A aufge-
en.
en, den 24. Juli 1917. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion.

**sausnahmetarif 2 IV x über Stein-
n usw. nach Altona, Hamburg und
Harburg.**

Gültigkeit vom 1. Oktober 1917
in dem Kriegsausnahmetarif
infolge Änderung der Grundsätze
Aufrundung der Frachtsätze auf
Pfennige in einzelnen Stations-
verbindungen Frachterhöhungen ein.
Essen, den 21. Juli 1917. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bergheim b. Mörs mit den um 5 km erhöhten Entfernungen für Ürdingen in den Tarif aufgenommen. Sie ist nur für Sendungen für die militärische Holzsammelstation bestimmt.

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Ürdingen.

München, den 17. Juli 1917. (1055)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges werden die Ausnahmetarife 14 (Rübenzucker), 14a (Rohzucker) und S2 (Rübenzucker) außer Kraft gesetzt.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Berlin/Wien, den 25. Juli 1917. (1056)
Königliche Eisenbahndirektion,
K. k. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. August 1917 werden für die Dauer des Krieges die Ausnahmetarife 14, 14a und S2 für Zucker (Rübenzucker jeder Art) und für Rohzucker jeder Art an Raffinerien außer Kraft gesetzt. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 27. Juli 1917. (1058)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Altona, Hamburg und Harburg.

Aus Anlaß des Inkrafttretens der Güterverkehrssteuer wird zu den „Besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg" der Nachtrag 1, gültig vom 1. August 1917, herausgegeben, welcher die infolge der Besteuerung eintretenden Erhöhungen der Gebührensätze enthält.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 28. Juli 1917. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Am 1. Oktober 1917 treten die Ausnahmetarife 13 für Rohblei, und 23 für Jutegarn zur Ausfuhr nach dem Zollauslande, ohne Ersatz außer Kraft.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1089)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Am 1. Oktober 1917 wird die Allgemeine Kilometer-Tariftabelle (Ausgabe vom 1. August 1914) durch eine neue ersetzt. Sie enthält erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner bei einigen Entfernungen Erhöhungen von 1 ₰ für 100 kg infolge anderweiter Regelung der Abrundung. In die Sätze der neuen Tabelle ist auch die nach dem Gesetz vom 8. April 1917 zu erhebende Verkehrsabgabe eingerechnet. Druckabzüge können in einiger Zeit durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt und durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1090)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien.

Vom 1. Oktober 1917 an werden infolge anderweiter Regelung der Abrundung einzelne Sätze der Ladungsklassen L 2 und L 4 sowie einzelne der Stücksätze S 4 bis zu 1 ₰ für das qm oder das Stück erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1091)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr und 14a (für Rohzucker jeder Art an Raffinerien) für die Dauer des Krieges außer Kraft gesetzt.

Ferner treten mit Geltung vom 1. Oktober d. J. folgende Änderungen ein:

1. Die Kilometertariftabelle für 1 bis 105 km (Seite 215—217 des Tarifs) wird durch eine neue Kilometertabelle mit erhöhten Frachtsätzen ersetzt;
2. die Ausnahmetarife 11 für Dachschiefer und 25 für Zement werden ohne Ersatz aufgehoben;
3. im Ausnahmetarif 23 für Obst wird die Station Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit allen Schnittfrachtsätzen gestrichen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen und durch unser Verkehrsbureau.

Erfurt, den 27. Juli 1917. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 gelangt der Nachtrag 2 zur Ausgabe. Er enthält u. a. die aus Anlaß der ab 1. August 1917 eingeführten Frachtzuschläge, der Einführung der Verkehrsabgabe, der Einrechnung erhöhter Einheitssätze für Stückgut und anderweiter Regelung der Abrundung der Frachtsätze bedingten Änderungen der Kilometertariftabellen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, 28. Juli 1917. (1071)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Binnen-Tiertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 gelangt der Nachtrag 2 zur Ausgabe. Er enthält u. a. die aus Anlaß der Einführung der Verkehrsgabe und anderweiter Regelung der Abrundung der

Frachtsätze bedingte Änderung der Tariftabellen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, 28. Juli 1917. (1072)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Die am 1. Oktober 1917 für die preußisch-hessischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1) des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs gelten vom gleichen Tage ab auch für den diesseitigen Binnengüterverkehr.

Finsterwalde, den 28. Juli 1917. (1070)
Die Direktion der
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker treten vom 1. August d. J. an für die Dauer des Krieges außer Kraft. Die beschleunigte Durchführung der Tarifmaßnahme ist vom Reichseisenbahnamt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. (R. G. B. 1914, S. 455). Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), 27. Juli 1917. (1065)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

A. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 an werden aufgehoben:

a) die in den Tarifheften 5, 6 und 8 enthaltenen Allgemeinen Kilometertariftabellen von 1—105 km,

b) die im Heft 6 für den Verkehr mit Ludwigshafen (Rhein) bestehenden Stationsfrachtsätze,

c) die in den Heften
4 für Stückgutsendungen als beschleunigtes Eilgut von Stuttgart nach Cassel,
7 für Fischsendungen von Saarburg (Lothr.) nach verschiedenen Stationen,
8 für Stückgutsendungen als beschleunigtes Eilgut von Nagold und Rohrdorf nach verschiedenen Stationen
bestehenden Stationsfrachtsätze.

An deren Stelle treten gleichzeitig neue allgemeine Kilometertariftafeln von 1—105 km und neue Stationsfrachtsätze für Ludwigshafen (Rhein) und die oben unter c genannten Stationsverbindungen in Kraft. Die neuen Tariftafeln und Stationsfrachtsätze enthalten erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter); für die übrigen Tarifklassen bei einigen Entfernungen Erhöhungen um 1 ₰ für 100 kg und Kilometer infolge anderweiter Regelung der Abrundung. In die neuen Tariftafeln und Stationsfrachtsätze werden auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April d. J. zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet.

B. Gleichzeitig werden ohne Ersatz aufgehoben:
Ausnahmetarif 1 d (Bau- und Nutzholz, unbearbeitetes) des Hefts 5;
Ausnahmetarif 2 b (Kies, Sand, Ton) der Hefte 5 und 6;
Ausnahmetarif 5 a (Steine des Spez.-Tar. III, ferner Bimssteine, Dolomit, Magnesit und Wetzsteine) der Hefte 5 bis 8;
Ausnahmetarif 5 d (Steinschlag, Steingrobschlag und Steinschrotten) des Hefts 6;
Ausnahmetarif 11 (Dachschiefer, Schieferabfall, ungemahlen) der Hefte 1 bis 5, 7 und 8;
Ausnahmetarif 22 (Holzstoff und Holzzellstoff [Zellulose], Strohstoff und Strohzellstoff zur Ausfuhr) der Hefte 1, 3 bis 5 und 7;
Ausnahmetarif 22 a (Holzstoff und Holzzellstoff [Zellulose]) zur Ausfuhr nach Belgien der Hefte 5 und 8;
Ausnahmetarif 24 (Zement) des Heftes 6.

Die dadurch eintretenden Erhöhungen betragen für 100 kg beim
Ausnahmetarif 1 d = 1—12 ₰
„ 2 b = 1— 4 ₰
„ 5 a = 1— 8 ₰
„ 5 d = 1—11 ₰
„ 11 = 1—32 ₰
„ 22 u. 22 a
bei 200 km 20 ₰
bei 300 km 30 ₰
bei 400 km 40 ₰
„ 24 = 7 ₰.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 27. Juli 1917. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen.

Mit dem 30. September 1917 werden folgende Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz aufgehoben:

im Tarifheft 1. Ausnahmetarif 21 A (Flachs), 24 (Baumwollgarne), 54 (Leder), 65 (Graphit), 88 (Düngemittel), 101 (Maschinen, landwirtschaftliche), 103 unter B (Eisenerze), 170 (Kaffee), 171 (Pfeffer), 173 (Farbholzextrakt), 174 (Nüsse), 175 (Stuhlrohr), 177 (Klipp- und Stockfische), 178 (Dégras), 183 (Bein- und Steinnüsse), 189 unter I (Obst, getrocknetes), 190 unter B (Abfälle von Baumwolle), 192 (Gerbstoffe), 193 (Reis) und 194 (Harze);

im Tarifheft 2. Ausnahmetarif 54 (Leder), 88 (Düngemittel), 101 (Maschinen, landwirtschaftliche), 170 (Kaffee), 171 (Pfeffer), 173 (Farbholzextrakt, 174 (Nüsse), 175 (Stuhlrohr), 177 (Klipp- und Stockfische), 178 (Dégras), 189 unter B (Pflaumenmus), 190 unter B (Abfälle von Baumwolle), 192 (Gerbstoffe) und 194 (Harze).

Altona, den 27. Juli 1917. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Saarbrücken nach Myslowitz transit, Dziedzitz, Halbstadt, Oderberg und Oswiecim loko und transit vom 15. 9. 1890.

Der Tarif wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

Saarbrücken, 27. Juli 1917. (1066)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ausnahmetarife 14, 14 a und S 2 für Zucker (Rübenzucker jeder Art) und für Rohzucker jeder Art an Raffinerien für die Dauer des Krieges außer Kraft gesetzt. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 die Ausnahmetarife 22 für Holzstoff usw. und S 10 für Speisesalz zur Verschiffung seewärts vollständig und S 12 für Holzstoff usw. zur Ausfuhr von württembergischen und badischen Station[en] aufgehoben.

Hannover, den 28. Juli 1917. (107[…])
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Gütertar[if].

Mit sofortiger Gültigkeit treten d[ie] Ausnahmetarife 14 (Zucker jeder A[rt] zur Ausfuhr) und 14 a (Rohzucker [an] Raffinerien) in den Tarifheften 1 [...] für die Dauer des Krieges außer Kra[ft].

Breslau, den 27. Juli 1917. (107[…])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 6. August 19[17] wird Genthin Stb. in den Ausnahm[e]tarif 4 a und zwar zu Ziffer 1 d[es] Warenverzeichnisses (Kalkasche, Stau[b]kalk) als Versandstation aufgenomm[en]. Auskunft über die Höhe der Frac[ht]sätze geben die beteiligten Güterabfe[r]tigungen.

Magdeburg, den 28. Juli 1917. (107[…])
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verke[hr] Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 19[17] werden die Ausnahmetarife 4 d (A[m]moniak usw.), 1[…] (Getreide usw.), 10 a (Getreide usw.), 19 a (Rohkupfer) u[nd] S 14 a (Jute, rohe) aufgehoben. Fe[r]ner treten im Ausnahmetarif 19 (Ro[h]kupfer) die Frachtsätze für die S[ta]tionen Bodenbach, Eger Sächs. Stb. u[nd] Tetschen außer Kraft. Nähere Au[s]kunft erteilen die beteiligten Güte[r]abfertigungen.

Berlin/Wien, den 28. Juli 1917. (10[…])
Königliche Eisenbahndirektion —
K. k. Österreichische Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Mit Ablauf Juli 1917 wird der E[…]ausnahmetarif vom 23. November 19[…] Nr. 241 des Tarifverzeichnisses ne[bst] Nachtrag I und Nachtragsverfügung[en] außer Kraft gesetzt. An seine Ste[lle] tritt am 1. August 1917 der unter d[er] gleichen Nummer geführte Ausnahm[e]tarif für Eisenerz und Manganerz a[us] dem besetzten französischen Mine[tte]gebiet (Becken von Briey und Longw[y]) nach deutschen Hochofen- und Rhe[in]hafenstationen.

Gegen den bisherigen Tarif weist d[er] neue Tarif insofern Änderungen a[uf], als 1. verschiedene verkehrslose S[ta]tionen weggefallen und einige Rhe[in]hafenstationen als Empfangsstation[en] sowie die Übergänge Adlergrund, Gr[…]növern und Kleinbettingen neu hin[zu]gekommen sind und 2. die v[om] 1. August 1917 ab zu entrichtende deutsche Verkehrssteuer in die Frac[ht]sätze eingerechnet wurde.

Der Tarif ist von unserm Rechnun[gs]bureau (Drucksachenabteilung) zu [be]ziehen.

Straßburg, den 26. Juli 1917. (10[…])
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothring[en].

Binnen-Gütertarif für die vollspurig[en] Linien, Teil II, Heft 1. Güter- u[nd] Tiertarif für die schmalspurig[en] Linien. Binnen-Tiertarif für die v[oll]spurigen Linien.

Am 1. Oktober 1917 werden die [Vie]hgebührentarife durch neue erse[tzt] und die Ausführungsbestimmungen [für] den sächsischen Binnenverkehr z[um] Teil aufgehoben oder geändert. [Es] werden a) im Tarifheft 1 die Best[…]

ıngen über Ermäßigung des Wägeıldes, über Ermäßigung der Vorführıngsgebühr für Kohlen usw., über ı Wegfall der Provision bei verlegten ;uerbeträgen und über die Berechıng der Nebengebühren bei Verwenıng mehrerer Wagenpaare an Stelle ıes Schemelwagenpaares von 20 000]logramm Ladegewicht aufgehoben ;wie die Verschubgebühren erhöht;] im Tarife für die Schmalspurbahnen ė Bestimmung unter C IV über Beıhnung des ermäßigten Wägegeldes ıd c) im Tiertarif die Bestimmung ; I über die Berechnung der Desinfekıtnsgebühr gestrichen. Damit sind]höhungen verbunden. Die Änderung ẹr Aufhebung der Ausführungsbeımmungen ist nach den Vorschriften ıter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsıdnung genehmigt. Nähere Ausıft erteilt unser Verkehrsbureau.
)resden, am 30. Juli 1917. (1083)
gl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

ıats- und Privatbahn-Güterverkehr.
ıit dem 1. Oktober 1917 treten die ısnahmetarife 4 d für schwefelsaures ımoniak usw. zum Düngen in Österıch-Ungarn, 24 Kalk und Zement nach ıuschanz und Wintersvyk, 24 b für ıment zur Ausfuhr, 10 c und 10 d für ıtreide usw. zur Ausfuhr, sowie S 14 b ı rohe Jute zur Ausfuhr nach Österıch außer Kraft. Ferner scheiden mit ın 1. Oktober 1917 aus dem Ausımetarif 19, Abteilung A und B für]hkupfer, dem Ausnahmetarif 17 für]de und Werg die österreichischen ıergangsstationen sowie aus Abteiıg B des Ausnahmetarifs Herbesthal ı. Der Ausnahmetarif 12 für Spiriı und Sprit zur Ausfuhr wird gleichıtig auf die Seehafenstationen eingeıränkt. Näheres enthält der nächste]rif- und Verkehrsanzeiger. Auch ıen Auskunft die beteiligten Güterıfertigungen, sowie das Auskunftsıeau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Juli 1917. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.
ıit Wirkung vom 1. Oktober 1917 ıerden folgende Ausnahmetarife aufıoben:
- Ausnahmetarif 3 a für Steinsalz zur Verwendung in Österreich-Ungarn,
- Ausnahmetarif 4 d für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation,
- Ausnahmetarif 4 e für rohe Kalisalze usw.,
- Ausnahmetarif 5 x für Traß und Tuffsteine,
- Ausnahmetarif 9 a für Eisen und Stahl usw.,
- Ausnahmetarif 9 b für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus,
- Ausnahmetarif 9 c für Metalle und Metallwaren in Wagenladungen zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus,
- Ausnahmetarif 9 e für Bleiröhren usw.,
- Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer usw.,
- Ausnahmetarif 19 für Rohkupfer zur Ausfuhr nach Österreich,
- Ausnahmetarif S 8 b für Rohblei usw.,
- Ausnahmetarif S 12 für Holzstoff usw. und
- Ausnahmetarif S 14 a für rohe Jute zur Ausfuhr nach Österreich.

Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.
Dresden, am 28. Juli 1917. (1086)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.
In dem Verzeichnisse der nach Stückgutklasse II abzufertigenden Güter erhält die Tarifstelle „Farbwaren aller Art“ auf Seite 13 des Tarifs mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 folgenden geänderten Wortlaut:
„Farbwaren, folgende: Barytgelb, Bleigelb, Bleimennige (Minium) Bleiweiß, Bleizinnober, Bleizinnobergrün, Chromgelb (chromsaurer Baryt), Frankfurter Schwarz, Hefenschwarz, Kohlenschwarz, Lackrot, Laubgrün, Lithoponweiß (Lithopone, Zinksulfidweiß), Massikot, Mennige, Perlgrau, Perlweiß, Rebenschwarz, Schieferweiß, Ultramarin, Waschblau, Zinkgrün, Zinkweiß (Griffitweiß, Zinksulfidweiß) und Zinksulfidfarbe, sonstige.“
Nachzutragen ist als besondere Tarifstelle:
„Farbwurzeln“.
München, den 27. Juli 1917. (1087)
Tarifamt d. Kgl. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 erscheint zum Teilheft C 2 c der Nachtrag 1, durch den die auf Grund des Gesetzes vom 8. April d. J. zu erhebenden Steuerzuschläge in die Frachtsätze eingerechnet werden.
Im weiteren treten infolge anderweiter Regelung der Abrundung für einzelne Entfernungen noch Erhöhungen um 1 Pf. für 100 kg ein.
Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 20 Pf. von Anfang August durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.
Berlin, den 25. Juli 1917. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tierverkehr der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn.
Die am 1. Oktober 1917 für die Preußischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staatsbahn- und Privatbahn-Gütertarifs und im Staatsbahn- und Privatbahn-Tiertarif) gelten vom gleichen Tage ab auch für den Binnenverkehr obiger Bahnen.
Genehmigung gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist erteilt.
Perleberg, im Juli 1917. (1073)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
zugleich namens
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.
Mit Geltung vom 1. Oktober 1917 werden folgende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben:
a) die Sätze des Ausnahmetarifs 1 d für Holzstoff usw. von Schirmeck,
b) der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer und
c) der Ausnahmetarif 24 für Zement.

Auskunft geben die Güterabfertigungen.
Straßburg, den 26. Juli 1917. (1069)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 treten die Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker für die Dauer des Krieges außer Kraft. Die beschleunigte Durchführung der Maßnahme ist vom Reichseisenbahnamt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. (R. G. B. 1914, S. 455.)
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 wird die im Abschnitt F. a des Tarifs enthaltene Kilometertariftafel von 1 bis 105 km aufgehoben.
An deren Stelle tritt gleichzeitig eine neue Kilometertariftabelle von 1 bis 105 km. Die neue Tariftabelle enthält erhöhte Frachtsätze für Stückgut; für die übrigen Tarifklassen bei einigen Entfernungen Erhöhungen um 1 ₰ für 100 kg und Kilometer infolge anderer Abrundung. In die neue Tariftabelle werden auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet.
Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 11 (Dachschiefer, Schieferabfall, ungemahlen) ohne Ersatz aufgehoben. Die hierdurch eintretenden Erhöhungen betragen 1—32 ₰ für 100 kg.
Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Frankfurt (Main), 27. Juli 1917. (1075)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.
I. Tarifheft 7 B.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifentfernung Aschaffenburg Hbf.-Wolfsgrün in 413 km geändert.
II. Tarifheft 7 C.
Mit Ablauf des 31. Juli 1917 treten die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art und 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien für die Dauer des Krieges außer Kraft. Ferner werden mit Ablauf des 30. September 1917 im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. die Frachtsätze der Klasse II im Verkehr nach Reichenberg Sächs. Stb. und im Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer die Frachtsätze im Verkehre mit Elsterwerda Berl.-Dresdn. Bf., Görlitz (Schlesien) und Kamenz (Sa.) aufgehoben. Am 1. Oktober 1917 wird die Allgemeine Kilometertariftabelle auf Seite 5—7 durch eine neue ersetzt. Mit allen diesen Maßnahmen sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.
Dresden, am 29. Juli 1917. (1084)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 31. Juli 1917 treten die Ausnahmetarife 14 (Zucker) und 14 a (Rohzucker) in den Tarifheften 1—4 außer Kraft. Ferner werden mit Ablauf des 30. September 1917 folgende Ausnahmetarife aufgehoben:
a) der Ausnahmetarif 4 d (Düngemittel) in den Tarifheften 1, 2 und 4,
b) der Ausnahmetarif 4 e (Düngemittel) im Tarifheft 3,

c) der Ausnahmetarif 9 c (Metalle) in den Tarifheften 1—4,
d) der Ausnahmetarif 25 (Öle) in den Tarifheften 1, 2 und 4 und
e) der Ausnahmetarif 29 (Extrakte aus Gerbstoffen) in den Tarifheften 1 und 2.

Mit diesen Maßnahmen sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 28. Juli 1917. (1085)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. August treten die Ausnahmetarife 14 und 14 a (Zucker) für die Dauer des Krieges außer Kraft.

Am 1. Oktober wird der A. T. 3 e einerseits auf Siedesalz ausgedehnt, anderseits aber auf abgabefreies, im Inlande verwendetes Salz beschränkt. Zugleich werden A. T. 5 a (gebrannte Steine), A. T. 11 (Dachschiefer) und im A. T. 6 die Abteilung A (Steinkohlen usw.) aufgehoben.

Näheres bei den Abfertigungsstellen und im preußischen Tarifanzeiger.

Erfurt, den 26. Juli 1917. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Gemeinsames Heft 200 für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden im direkten Verkehr mit den Stationen der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn die bestehenden Frachtsätze um folgende Zuschläge erhöht:

20 Pf. bei Eilstückgut
10 Pf. bei Frachtstückgut
3 Pf. bei Wagenladungen

für 100 kg.

Der seither bei den Ausnahmetarifen 2 (Rohstofftarif) und 6 (Brennstoffe) zur Einrechnung kommende Frachtzuschlag von 1 Pf. für 100 kg kommt mit obigem Tage in Fortfall.

Berlin, den 30. Juli 1917. (1067)
Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Gemeinsames Heft 200 für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden im direkten Verkehr mit den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn die bestehenden Frachtsätze, soweit nachstehend nicht Ausnahmen vorgesehen sind, um folgende Zuschläge erhöht:

20 Pf. bei Eilstückgut
10 Pf. bei Frachtstückgut
3 Pf. bei Wagenladungen

für 100 kg.

Ausnahmen: Diese Zuschläge werden nicht erhoben im Verkehr mit den Stationen: Arnstadt Arnst. I. E., Greußen Greuß. E. K. E. und Weimar Berkaer Bf., sowie im Versand der Station Menteroda (Thür.) bei Sendungen des Ausnahmetarifs 3 (Kali). Im Wechselverkehr der Greußen-Ebeleben-Keulaer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn untereinander, sowie im Verkehr dieser Bahnen mit der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn werden für jede der erstgenannten Eisenbahnen die bestehenden Frachtsätze um folgende Zuschläge erhöht:

10 Pf. bei Eilstückgut
5 Pf. bei Frachtstückgut
2 Pf. bei Wagenladungen

für 100 kg;

im Versand der Station Menteroda (Thür.) gelangt der Zuschlag für die Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn bei Sendungen des Ausnahmetarifs 3 (Kali) nicht zur Erhebung.

Der seither im Verkehr mit Stationen der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn in die Tarife eingerechnete Frachtzuschlag von 1 Pf. für 100 kg zu den Frachtsätzen

a) der Spezialtarife A 2, I, II, III und des Ausnahmetarifs 1 bei Gesamtentfernungen bis 50 km,

b) der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 6 bei allen Entfernungen

kommt mit obigem Tage in Fortfall.

Berlin, den 30. Juli 1917.
Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein (1068)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ruppiner Eisenbahn.

Die am 1. Oktober d. Js. für die Königlich preußischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs) gelten vom gleichen Tage ab auch für den diesseitigen Binnen-Güterverkehr.

Neuruppin, im Juli 1917. (1059)
Die Direktion.

Sächsischer Binnenverkehr.

Am 1. August 1917 werden die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) und 14 a) für Rohzucker im Tarifheft 1 für die Dauer des Krieges aufgehoben. Die Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Dresden, am 26. Juli 1917. (1051)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden auf S. 9 einzelne Sätze der Klasse S 4 infolge anderweiter Regelung der Abrundung bis zu 1 Pf. erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Dresden, am 28. Juli 1917. (1082)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif, Gütertarife Baden mit den übrigen deutschen Bahnen sowie Saarkohlenverkehr mit Baden.

Auf 1. Oktober 1917 werden die Umladegebühren (Zuschlagsfrachten) im Verkehr mit den badischen Bodenseestationen Dingelsdorf, Hagnau, Immenstadt, Mainau, Meersburg und Staad bei Konstanz für Stückgut und Wagenladungen von 2 Pf. auf 5 Pf. für 100 kg erhöht. Dadurch erhöhe[n] sich sämtliche Frachtsätze dieser Sta[-]tionen auf den angegebenen Zeitpunk[t] um 3 Pf. für 100 kg.

Karlsruhe, den 24. Juli 1917. (105[illegible])
Gr. Generaldirektion der Staatseisen[-]bahnen, gleichzeitig namens der übrige[n] geschäftsführenden Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkeh[r]. Tarifhefte 7 B u. 7 C.

Am 1. August 1917 tritt ein für bei[de] Tarifhefte gültiger Anhang 1 in Kraf[t], der Bestimmungen über die Erhebun[g] der deutschen Verkehrssteuer im Ve[r-]kehre mit den sächsisch-österreichische[n] und bayerisch-österreichischen Gren[z-]stationen enthält. Der bisherige An[-]hang zum Tarifheft 7 C erhält die Be[-]zeichnung „Anhang 2“.

Dresden, am 28. Juli 1917. (108[illegible])
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb[.] als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Genehmigung der Landesau[f-]sichtsbehörde und unter Zustimmun[g] des Reichs-Eisenbahnamts werden m[it] Gültigkeit vom 1. August 1917 ab [zu] den bisherigen Frachtsätzen folgen[de] Zuschläge erhoben:

a) für Güter der Allgemein[en] Wagenladungsklasse 0,05 *M* f[ür] 100 kg,
b) für Güter der Spezialtari[fe] 0,02 *M* für 100 kg,
c) für Güter der Ausnahmetari[fe] 0,015 *M* für 100 kg.

Beuel, den 27. Juli 1917. (107[illegible])
Brölthaler Eisenbahn Aktiengesell[-]schaft.
Die Direktion.
Dr. Kayser. Wilhelmy.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapier.

Das bei der Eisenbahngüterabfe[rti-]gung in Gustavsburg lagernde A[lt-]papier soll verkauft werden, und zw[ar] ungefähr:

31 000 kg beschriebene Akten, Büch[er] usw. zum Einstampfen,

13 800 kg bedruckte Akten, Büch[er] usw. zum Einstampfen,

12 000 kg alte Depeschenstreifen o[hne] Holzkern zum Einstampfen,

9000 kg Korbpapier zur freien V[er-]wendung,

1100 kg alte Bücherdeckel, Akt[en-]deckel und harte Papiere zur fre[ien] Verwendung,

2100 kg Eisenbahnpaketadressen [u.] Benachrichtigungskarten zum Ei[n-]stampfen.

Die Angebote sind post- und best[ell-]geldfrei und verschlossen mit der Af[ur-]schrift „Angebot auf Ankauf von [Alt-]papier“ spätestens bis zum Freitag, [den] 10. August, vormittags 11 Uhr, an [uns] einzusenden. Die Öffnung dersel[ben] erfolgt im Beisein etwa erschiene[ner] Bieter zu dem bezeichneten Zeitpu[nkt] im Verwaltungsgebäude, Rhaba[rs-]straße 1, Zimmer 72, Zuschlagf[rist] 24. August d. Js. Angebotbogen n[ebst] Bedingungen können bei unse[rem] Hauptbüro eingesehen oder gegen p[ost-]freie Einsendung von 50 Pf. in bar [von] dort bezogen werden. Abnahme [hat] bis zum 30. September d. Js. zu erfol[gen].

Mainz, den 23. Juli 1917. (10[illegible])
Königl. Preuß. und Großh. He[ss.] Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 60. | 4. August 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachungen im Lokomotivwerkstättenwesen.

Von Regierungsbaumeister **Lorenz**, Erfurt.

Ein Umstand, der die Arbeiten der Lokomotivwerkstatt ußerordentlich erschwert, liegt in dem besonderen Wesen r Wiederherstellungsarbeiten, im Gegensatz betrachtet zur euanfertigung. Während bei der letzteren auch bei geringerer Anzahl der anzufertigenden Gegenstände — in diesem alle Lokomotiven — die Grundsätze der Massenanfertigung latz greifen können, da die Einzelteile einheitliche Abmesungen haben, ist dies bei wiederherzustellenden Gegenstänn nur unter besonderen Umständen möglich. Bei Arbeiten eser Art muß meistens, wie man sich nicht mit Unrecht ausücken kann, jeder Bolzen nach dem zugehörigen Loch und des Loch nach dem zugehörigen Bolzen gedreht werden. ie Abmessungen sind sehr verschieden, die Paßarbeiten sind cht zahlreich, und in Friedenszeiten bestand die Arbeiterschaft r Lokomotivwerkstätten zum überwiegend großen Teil aus lernten Handwerkern, recht teuren Arbeitskräften. Wenn an den Ursachen nachgeht, warum zurzeit die meisten Wierherstellungsarbeiten gewissermaßen Einzelarbeiten nd, werden sich unschwer die Umstände herleiten lassen, e den Übelständen abhelfen können: es würde also zunächst rauf ankommen, an die Stelle der Einzelanfertigung die ehrfachherstellung treten zu lassen.

Nachdem die Heißdampflokomotive sich erfolgreich durchesetzt hat, ist eine große Anzahl neuer Lokomotivbauarten r Schnell-, Personen- und Güterzüge und von Tenderlokootiven gebaut worden. Zusammen mit den noch im Anfang eses Jahrhunderts gebauten Lokomotivarten, die die Ehre s absterbenden Naßdampfes verteidigen sollten, und mit n noch laufenden älteren Lokomotiven ist eine recht stattche Anzahl von Lokomotivarten zurzeit vorhanden, die von n Werkstätten unterhalten werden müssen. Schon wenn an die Arten, nach dem Gattungszeichen angesehen, zummenzählt, kommt man auf einige Dreißig. Aber hiermit t die Verschiedenheit der Bauarten durchaus nicht abgetan. nerhalb der einzelnen Gattungszeichen, für die die Zugaft maßgebend ist, z. B. bei den T_9-Lokomotiven wechseln e Ausführungen sehr stark und bei einigen Gattungen, z. B. i den T_5- und bei den S_5-Lokomotiven sind die Abweichungen im Bau so groß, daß nur noch von einer sehr entfernten Ähnlichkeit die Rede sein kann. Wiederum bei anderen Lokomotiven, z. B. den T_{16}-Lokomotiven, haben sich im Laufe der Jahre erhebliche grundlegende Verbesserungen ergeben, die den späteren Ausführungen große Unterschiede gegen die früheren eingebracht haben. Es ist bekannt, daß eine neue Lokomotivbauart selten auf den ersten Wurf gelingt; fast bei jeder neuen Bauart stellen sich Mängel heraus, denen durch Verbesserungen abgeholfen wird. Ein lehrreiches Beispiel in dieser Hinsicht ist die P_8-Lokomotive. Sie wurde zuerst mit 590, dann mit 575 mm Zylinderdurchmesser gebaut; bei den ersten Ausführungen wurden an den Achsen die Gegengewichte nur sehr schwach ausgeführt, und im Laufe der Entwicklung wurden auch die Schieberabmessungen mehrfach geändert. Die Zahl der Bauarten, die zurzeit noch unterhalten werden müssen, ist jedenfalls recht groß. Genauere Angaben befinden sich in den Veröffentlichungen von Regierungsbaumeister Hammer „Die Entwicklung des Lokomotivparks" aus dem Jahre 1912 und „Neuerungen an Lokomotiven" aus dem Jahre 1916, beide verlegt bei F. C. Glaser, Berlin.

Da die einzelnen Direktionsbezirke andauernd mit neuen Lokomotiven versorgt werden müssen, damit sie den gesteigerten Anforderungen des Betriebes gerecht werden können, ist in den einzelnen Bezirken die Zahl der Bauarten recht groß; ebenso verhält es sich bei den meisten Maschinenämtern, die ja auch das Bestreben haben müssen, den Zustand ihres Lokomotivparkes auf einer leistungsfähigen Höhe zu erhalten. Die Verteilung der Lokomotiven auf die unterhaltenden Werkstätten erfolgt nun in der großen Mehrzahl der Fälle nach dem Gesichtspunkte, daß für die Beförderung der Lokomotiven von dem Dienstort zur Werkstatt und umgekehrt die geringsten Beförderungskosten entstehen, oder wie man sich fachmännisch ausdrückt, nach dem Grundsatz der geringsten Zahl Leerkilometer. Praktisch wird dieses Verfahren so durchgeführt, daß einer Werkstatt die Lokomotiven der nächstgelegenen Maschinenämter zur Unterhaltung zugeteilt werden. Auf den ersten Blick hat diese Ver-

teilungsart etwas Bestechendes: Die Grundsätze größter Wirtschaftlichkeit und geringster Belastung der Strecken scheinen durchgeführt zu sein; die Sache ist recht klar und durchsichtig. Aber bei genauerem Hinsehen zeigen sich doch recht große Mängel. Die Anzahl der zu unterhaltenden Lokomotivbauarten wird bei dieser Verteilung bei jeder Werkstatt recht groß, und darunter leidet die Wirtschaftlichkeit des Werkstättenbetriebes außerordentlich. Wenn eine Lokomotive fertiggestellt ist, so wird der betreffenden Rotte eine andere zugeteilt. Da die Rotte nicht auf eine für sie passende Lokomtive warten kann — sie will und muß ja Geld verdienen — so muß sie eine solche nehmen, die gerade zugeführt worden ist. Daß die Mannschaft zweckmäßiger und billiger arbeitet, wenn sie möglichst die gleichen Lokomotiven dauernd behandelt, ist selbstverständlich; aber sie kommt um so weniger häufig in die Lage, die gleiche Bauart zu erhalten, je geringer die Anzahl der Lokomotiven dieser Art ist, die in der Werkstatt unterhalten werden. Andere wesentliche Nachteile, die durch die vielen in einer Werkstatt zu unterhaltenden Bauarten bedingt werden, sollen noch näher ausgeführt werden. Für die zu ersetzenden Gußteile fertigt die Werkstatt Modelle; ihre Zahl ist um so größer, je mehr Bauarten unterhalten werden, ihr Wert wird um so weniger ausgenutzt, je seltener sie abgegossen werden. Für die Herstellung, Verwaltung, Lagerung und den Gebrauch der Modelle wird viel Raum und Zeit aufgewendet — der Modelltischler ist einer der teuersten Handwerker! Für die einzelnen Bauarten muß eine große Anzahl Aushilfsteile vorrätig gehalten werden: Zylinder, Auspuffkästen, Dampfsammelkästen, Stangen, Achsen, ganze Feuerbuchsen, Rohrwände usw. Auch bei diesen Gegenständen ist eine umständliche und kostspielige Lagerung und Verwaltung nötig, die im Verhältnis der Zahl der in der Werkstatt zu unterhaltenden Bauarten zunimmt. Diese vorrätig zu haltenden Aushilfsteile stellen ein großes liegendes Kapital dar, das um so schlechter angelegt ist, je seltener die Teile verwendet werden, also je geringer die Zahl der Lokomotiven derjenigen Gattungen ist, die in der Werkstatt unterhalten werden, wenn es nicht schließlich ganz verloren ist; denn es kommt vor, daß die Aushilfsteile in Vergessenheit geraten, wenn die Bauart einer anderen Werkstatt zugewiesen und ausgemustert worden ist. Als besondere Erschwernis für die Arbeiten der Werkstätten kommt nämlich hinzu, daß die Verteilung der Lokomotiven geändert wird, hauptsächlich weil bei Fahrplanänderungen auch Diensteinteilungen anders gestaltet werden und die Beförderung von Zügen anderen Maschinenämtern übertragen wird. Mit der geänderten Verteilung der Lokomotiven auf die Maschinenämter hat sich aber auch meist sofort die Verteilung der den Werkstätten zur Unterhaltung zugewiesenen Lokomotiven geändert.

Es ist ersichtlich, daß die Lokomotivwerkstätten unter einer recht unerwünschten *Vielseitigkeit* und unter einem *Wechsel ihres Arbeitsstoffes* leiden, und diese beiden Umstände sind die Hindernisse, die für eine zweckmäßige *Arbeitsteilung* und für die *Mehrfachherstellung* so erschwerend wie möglich sind. Hier kommt es — und namentlich bei Wiederherstellungsarbeiten — auf möglichste *Stetigkeit des Arbeitsstoffes* an. Es handelt sich nun darum, einen Weg zu finden, der zu dem Ziele führt, die für die Werkstätten hinderliche *Vielartigkeit der Lokomotiven* zu vermeiden und ihnen die *Stetigkeit des Arbeitsstoffes* zu sichern. Das kann man auf sehr einfache Weise erreichen: Die Lokomotiven werden nicht mehr nach Maschinenämtern, sondern nach Bauarten auf die Werkstätten verteilt. Hierbei ist der Direktion die volle Freiheit in der Verteilung auf die Maschinenämter gewährleistet, und die Maschinenämter legen keinen Wert darauf, ihre Lokomotiven in dieser oder jener Werkstatt wiederherstellen zu lassen. Nur für Arbeiten geringeren Umfanges, z. B. für eingedrückte Pufferbohlen, müßten die Lokomotiven den nächstgelegenen Werkstätten zu geführt werden, da für solche Arbeiten ein längerer Leerlau in der Tat nicht gerechtfertigt wäre, auch keine Sonde arbeiten in Frage kommen. Daß eine Verteilung der Loko motiven nach Bauarten nicht für den Umfang des gesamte Netzes der Preußisch-Hessischen und der Reichseisenbahne — diese alle bauen zurzeit die Lokomotiven einheitlich - zweckmäßig ist, ist richtig. Für die langgestreckten östliche Bezirke mit ihren wenigen Werkstätten wird die Verteilun schwierig sein. Hier dürfte die Zahl der Bauarten nicht allz groß sein, da wegen der günstigeren Geländeverhältniss die schwersten Lokomotiven kaum Verwendung finden we den. Aber an den Stellen des großen Netzes, wo di Lokomotivwerkstätten dicht beieinander liegen — stellen weise weniger als 45 km voneinander entfernt — spielen di Leerläufe der Lokomotiven bei der Überführung zur Werk statt und zurück keine Rolle mehr, und es wird sich zeigen daß die scheinbare Wirtschaftlichkeit der geringsten Lee kilometerzahl, für welche rein äußerliche Gesichtspunkt zugrunde gelegt sind, sich ins Gegenteil verkehrt, wenn di wirklichen Vorteile der Verteilung nach Arten zutag treten, wo die Grundsätze einer wirtschaftlichen Werkstatt führung aus dem Wesen der zu leistenden Arbeit beachte werden. Als *Gesichtspunkte für die neue Verteilung* können folgende aufgestellt werden: je nach de Gleisanlage, den Drehscheiben, Schiebebühnen und der Trag fähigkeit der Hebezeuge werden den Werkstätten möglich viele Lokomotiven einer Bauart zugeteilt und zwar so, da sie sowohl die älteren absterbenden als auch zum Ausgleic die neuzeitlichen Lokomotiven erhalten. Dabei fallen wege der Zweckmäßigkeit die Grenzen der Direktionsbezirke, s daß die Werkstätten eines Bezirkes nicht mehr nur für diese die Lokomotiven unterhalten. Das ist an sich nichts Neues denn bei anderen Gelegenheiten werden die Bezirksgrenze im Maschinen- und Werkstättenwesen längst nicht meh streng eingehalten. Bis zum Beginn des Krieges fuhre wegen der Kürzung der Fahrzeiten die Lokomotiven zu ihre besseren Ausnutzung recht weite Strecken durch mehrer Bezirke hindurch. In den Zeiten erheblicher Belastung de Werkstätten eines Bezirkes müssen diejenigen anderer Be zirke aushelfen, und einige Lokomotivwerkstätten, z. B. di Berliner, arbeiten andauernd für die umliegenden Bezirk Von den Wagen wird nur ein geringer Teil in der Heima direktion unterhalten. Schließlich sind für die Beschaffun der Baustoffe die engeren Bezirksgrenzen bereits gefallen denn die Beschaffung dieser Stoffe ist für mehrere Bezirk in eine Hand gelegt.

Was wird nun mit dieser neuen Verteilungsart erreicht Da es möglich ist, der einzelnen Rotte, wenn nicht imme so doch in möglichst kurzen Zeitabständen die gleiche Bauar zu überweisen, so kann sie sich eingehender damit vertrau machen, die Arbeit wird ihr schneller von der Hand gehen Vom rein menschlichen Standpunkt aus wird eingewende daß die Leute herabgewürdigt und zur Maschine werden Aber selbst die geistig höher stehenden Handwerker gebe ihre Meinung dahin ab, daß sie auf große Vielseitigkeit de Beschäftigung keinen Wert legen; für sie gilt als Maßsta die Höhe des Verdienstes und die Bequemlichkeit der Arbei Bei der Vielartigkeit der Arbeiten an der Lokomotive is eine Befürchtung in der angegebenen Richtung übrigen grundlos. Von fachmännischer Seite wird als Nachteil ge tend gemacht, daß die Werkstätten dann mit den einzelne Bauarten nicht mehr genügend vertraut und nicht in de Lage sind, allen an sie herantretenden Anforderungen z entsprechen. Das trifft nicht zu; denn für die Ausnahme fälle stehen der Werkstatt die Werkführer, Werkmeister un Betriebsingenieure zur Verfügung, die dort eingreifen müs sen, wo das Verständnis und die Vorbildung des Hand werkers nicht ausreichen. Konnte man früher diesem Ein wand eine gewisse Berechtigung nicht absprechen, so ist e

h den Erfahrungen, die die Kriegszeit gebracht hat, gewiß fällig geworden. Bis zum Beginn des Krieges haben sich Eisenbahnwerkstätten des Vorteils erfreut, ihre Rotten nur aus gelernten Handwerkern zusammenzusetzen. Nachdem eine große Anzahl der Handwerker zum Heeresdienst eingezogen worden ist, ein anderer Teil wegen der anderwärts außerordentlich günstigen Arbeitsbedingungen abgewandert ist, sahen sich die Werkstätten genötigt, mit geringwertigeren Kräften zu arbeiten. Dies konnte nur Erfolg haben, indem nach dem Grundsatz der Arbeitsteilung vorgegangen wurde. Die vorkommenden Arbeiten wurden daraufhin gesondert, ob zu ihrer Erledigung besondere Fachkenntnisse erforderlich sind, oder die Arbeiten wurden zerlegt in solche, die von Fachleuten und in solche, die von weniger vorgebildeten Arbeitern oder gar von Nichtfachleuten geleistet werden können. Nach den gemachten Erfahrungen muß zugegeben werden, daß bis zum Beginn des Krieges in der Verwendung der teuren gelernten Arbeitskräfte recht freigebig verfahren worden ist. Wenn nun die Rotten in der Lage sind, häufig oder gar meistens die gleiche Bauart wiederherzustellen, wird es natürlich möglich sein, den Grundsatz der Arbeitsteilung noch weiter durchzuführen, d. h. die Arbeiten mit billigeren Kräften oder überhaupt billiger zu erledigen. In der Arbeiterfrage darf nicht außer Acht gelassen werden, daß die Eisenbahnwerkstätten nach Beendigung des Krieges noch eine geraume Zeit gezwungen sein werden, mit geringwertigen Kräften ihre Arbeiten zu erledigen. Soweit sich die Entwickelung der Verhältnisse überblicken läßt, muß damit gerechnet werden, daß die Industrie, nachdem sie jahrelang für den Krieg gearbeitet hat und nachdem ihr noch durch das Zivildienstgesetz sämtliche verfügbaren Kräfte für Kriegszwecke zugeführt worden sind, die Handwerker für die Umstellung auf den Friedensbedarf benötigen wird und damit den gelernten Leuten recht günstige Bedingungen wird stellen können, denen die Eisenbahnen sich nicht mit der Leichtigkeit des Fabrikherrn anpassen können. Je weiter die Arbeit der Lokomotivwerkstätten geteilt werden kann, um so besser kann den Schwierigkeiten des zukünftigen Arbeitsmarktes begegnet werden.

(Schluß folgt.)

Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats im Jahre 1916.

Deren Ergebnisse sind, wie üblich, im preußischen Eisenbahnministerium übersichtlich zusammengestellt und nebst den Entscheidungen und sonstigen Mitteilungen des preußischen Eisenbahnministers als „Drucksachen des Landeseisenbahnrats“ dem Abgeordnetenhause Anfang Februar d. J. zur Kenntnis gebracht worden. Die hiernach dem Landeseisenbahnrat im Laufe des verflossenen Jahres zur gutachtlichen Äußerung zugegangenen Vorlagen des Herrn Ministers betrafen die Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Ausfuhr von Stein- und Braunkohlen sowie von Eisen und Stahl nach den Niederlanden, der Schweiz, Italien und Südfrankreich, ferner die Einschränkung einzelner Ausnahmetarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen für Kohle und Eisen und die Verlängerung der Geltungsdauer des am 1. Mai 1895 zur Unterstützung der inländischen Landwirtschaft mit zeitlich begrenzter Gültigkeit eingeführten allgemeinen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerherstellung.

Die Aufhebung der Kohlen- und Eisenausnahmetarife nach den Niederlanden und der Schweiz hat der Landeseisenbahnrat einstimmig befürwortet. Die Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse durch den Krieg legte es weiterhin nahe, zu prüfen, inwieweit auch im preußischen Binnenverkehr Ausnahmetarife mit Begünstigungen gegenüber den allgemeinen Tarifen, die zurzeit sachlich nicht mehr berechtigt sind, aufgehoben oder eingeschränkt werden könnten. Hierzu gehören die Ausnahmetarife für Kohle und Eisen, insbesondere die den vom englischen Wettbewerb beeinflußten Gebieten, deren Entstehung meist noch bis in die Privatbahnzeit zurückreicht. Die maßgebenden Voraussetzungen für ihre Einführung und ihren späteren Ausbau sind inzwischen gänzlich fortgefallen oder doch vielfach erheblich verschoben. Nach den in der Vorlage an den Landeseisenbahnrat für die Neuregelung dieser Ausnahmetarife mitgeteilten Grundsätzen soll die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse durch besonders ermäßigte Tarife, soweit nur irgend möglich, auch fernerhin gefördert werden. Beizubehalten sind demnach neben den Eisenausfuhrtarifen die Schiffbaueisentarife und die Tarife für deutsche Bunkerkohle, die noch zu erweitern sind. Die Tarife, die gegen englischen Wettbewerb für den Ortsverbrauch der Seehäfen und für den Verbrauch des Küstengebiets an Kohle und Eisen bisher Ermäßigungen gewähren, werden zur Vermeidung von Härten nicht völlig beseitigt, sondern nur eingeschränkt. Diese Vorlage ist Gegenstand eingehender und sorgfältiger Beratungen des Landeseisenbahnrates gewesen, die darin vorgeschlagene Neuordnung der Ausnahmetarife für Kohle und Eisen ist im wesentlichen von ihm gutgeheißen worden. Die Neuordnung der Ausnahmetarife für Kohle und Eisen tritt für den Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. in Kraft, ihre leitenden Gesichtspunkte sind in dem Leitaufsatze in Nr. 34 d. Ztg. in übersichtlicher Weise zur Darstellung gebracht.

Durch den allgemeinen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerherstellung werden die Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen und der besonderen Ausnahmetarife in Wagenladungen bei Verwendung der Güter im Inlande um 20 % herabgesetzt. Die Geltungsdauer des Tarifs ist wiederholt verlängert worden, zuletzt im Jahre 1911 um 5 Jahre, nachdem der Landeseisenbahnrat die Weitergewährung zunächst auf 5 Jahre befürwortet, seine Umwandlung in einen dauernden Ausnahmetarif dagegen nicht empfohlen hatte. Obwohl die Eisenbahnverwaltung, wie in der Vorlage ausgeführt wird, bestrebt ist, angesichts der stark gestiegenen Selbstkosten die Ausnahmetarife möglichst einzuschränken, hält sie den gegenwärtigen Zeitpunkt zur endgültigen Stellungnahme in dieser Frage wenig geeignet. Infolge des Krieges ist an vielen Orten der Boden so ungenügend gedüngt worden, daß alles vermieden werden sollte, was auf die Düngung und somit auf die für die Volksernährung so ungemein wichtigen Ernten der nächsten Jahre von ungünstigem Einfluß sein könnte. Unter diesen Umständen erschien es ihr ratsam, die Beschlußfassung zu verschieben und vorläufig die Gültigkeit des Ausnahmetarifs noch um weitere 3 Jahre — bis zum 30. April 1920 — zu verlängern. Diesem Gesichtspunkte hat sich der Landeseisenbahnrat nicht verschlossen, die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs ist bis zu dem angegebenen Zeitpunkte verlängert worden.

Außer den vorgenannten Vorlagen enthält die Drucksache Nr. 370 A noch Mitteilungen über genehmigte Ausnahmetarife. Da in der dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 1917 beizufügenden Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter Änderungen gegenüber der Übersicht des Vorjahres nicht eingetreten sind, ist für 1916 von dem Wiederabdruck dieser Übersicht in der Drucksache abgesehen worden.

Nachrichten.

Deutschland.

75 Jahre Stettiner Bahn und Stettiner Bahnhof. Eine der wichtigsten Bahnverbindungen Berlins, schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“, blickt am 1. August auf ein Alter von 75 Jahren zurück: die Berlin-Stettiner Bahn. Sie wurde am 1. August 1842 dem Betriebe übergeben und zugleich mit ihr der damals sehr bescheidene Stettiner Bahnhof in der Invalidenstraße, der infolgedessen zu den ältesten Berliner Bahnhöfen gehört. Nur der Potsdamer und der Anhalter Bahnhof sind einige Jahre älter als er. Der Stettiner Bahnhof wurde in Straßenhöhe angelegt und mit der zunehmenden Vergrößerung des Verkehrs Stück für Stück erweitert und gehoben. Das jetzige Empfangsgebäude mit der großen Bahnhofshalle wurde 1876 erbaut. Der Bahnhof zählte damals vier, jetzt acht Hauptgleise. In ihn mündete die Stettiner und seit 1877 auch die Nordbahn, die daher in diesem Jahre auf ihr 40 jähriges Bestehen zurückblicken kann. Besonders großen Umbauten und Erweiterungen wurden die Stettiner Bahn und der Stettiner Bahnhof in den neunziger Jahren unterzogen. 1892 wurde der Vorortbahnhof neben dem Stet-

tiner Fernbahnhof angelegt. Auch er kann daher in diesem Jahre mit seinem 25 jährigen Bestehen ein Jubiläum feiern. Vom Güterverkehr wurde der Stettiner Bahnhof 1893 durch die Anlage des Verschiebebahnhofs Pankow und den Ausbau des Nordbahnhofs entlastet, nachdem er 1892 eine Vermehrung der Freiladegleise mit einem Kostenaufwand von 1 160 000 ℳ erfahren hatte, wobei acht Hausgrundstücke in der Gartenstraße beseitigt wurden. Vom Mai 1897 ab wurden die Personenzüge über den umgebauten Bahnhof Gesundbrunnen geleitet und im Frühjahr 1898 wurde der gesamte Vorortverkehr vom Stettiner Vorortbahnhof aus abgefertigt. Die Vorortstation auf dem damaligen Nordbahnhof wurde geschlossen. Die Kosten des letzten großen Umbaues des Stettiner Bahnhofs stellten sich auf 7 Millionen Mark. Vor einigen Jahren trat als letzte Umgestaltung die Höherlegung der Bahnsteiggleise und die Anlage der unterirdischen Gepäckräume hinzu, wodurch besonders für den stark gewachsenen Ferienverkehr große Erleichterungen geschaffen wurden. Insgesamt sind bisher für die Erweiterung und Umgestaltung der Stettiner Bahn und des Stettiner Bahnhofs, insbesondere den viergleisigen Ausbau, 37 Millionen Mark vom preußischen Staate aufgewendet worden. Aber auch jetzt genügt der erweiterte Stettiner Bahnhof nicht mehr den Verkehrsansprüchen. Es soll daher ein besonderer Abstellbahnhof neben dem Personenbahnhof Gesundbrunnen für die Bildung der Personenzüge errichtet werden. Für den Vorortverkehr sollen die Bahnsteiganlagen verdoppelt werden.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** 1. Am 15. Juni d. J. ist die 19,75 km lange Neubaustrecke G e r d a u e n - B a r t e n der Rastenburger Kleinbahnen für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Sie hat eine Spurweite von 0,75 m und zweigt in Barten von der Strecke Skandlack-Barten der Rastenburger Kleinbahnen ab. In Gerdauen hat sie Anschluß an die preußischen Staatsbahnen. Zwischen den Anschlußstationen liegen folgende Haltestellen mit Entfernungen ab Gerdauen: Posegnick (3,94 km), Korklack (5,24), Berg (6,84), Molthainen (8,35), Markhausen Krs. Gerdauen (9,90), Bieberstein Krs. Gerdauen (11,75), Schätzelhöfchen (12,76), Egloffstein (13,85), Meisterfelde Krs. Rastenburg (15,62) und Althof-Barten (17,15 km). Die Beförderung von Expreßgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

2. Am 1. Juli d. J. ist die 25,95 km lange Neubaustrecke W a r n a s c h e l n - N o r d e n b u r g der Insterburger Kleinbahnen für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. Sie hat ebenfalls eine Spurweite von 0,75 m und zweigt in Warnascheln von der Strecke Insterburg-Trempen-Lindenhof der Insterburger Kleinbahnen ab. In Nordenburg hat sie Anschluß an die preußischen Staatsbahnen sowie an die Strecke Nordenburg-Masurischer Kanal der Insterburger Kleinbahnen. Beförderung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Zwischen den Anschlußstationen liegen folgende Halte- und Verladestellen mit Entfernungen ab Warnascheln: Adamsheide Kreis Darkehmen (2,40 km), Rogalwalde Gut (4,53), Rogalwalde Forst (6,63), Julienfelde Kreis Darkehmen (8,89), Abelischken (10,62), Lonschken (12,65), Wolfshöhe (14,75), Polaschen (16,50), Charlottenruh (17,60), Katzborn (18,68), Adolphschlieben-Pentlack (21,04), Mallypark-Friedrichsflur (22,60) und Nordenburg Stadtwald (23,55 km).

Den Betrieb beider Bahnen führt die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft.

— **Fahrpreisermäßigung für den Besuch der Leipziger Herbst-Mustermessen 1917.** Eine 50 proz. Fahrpreisermäßigung auf der Eisenbahn von und zur Messe für die II. und III. Wagenklasse aller Züge (im rechtsrheinischen Bayern und in Baden für die II. Klasse in allen Zügen, für die III. Klasse nur in Schnell- und Eilzügen) wird gewährt gegen Vorzeigung einer auf den Namen des Meßbesuchers ausgefertigten mit einer Nummer versehenen Bescheinigung, die ausschließlich vom Meßamt ausgeteilt wird. Die näheren Bedingungen und das Antragsformular werden vom Meßamt allen bisherigen Besuchern zugestellt und sind von dort kostenlos zu beziehen. Für Militärpersonen ist besonders zu beachten, daß bei Urlaubsreisen zu Erwerbszwecken kein Anspruch auf Beförderung nach dem Militärtarife besteht. Die zum Heeresdienst eingezogenen Meßbesucher sind daher nur berechtigt, auf Grund der Bescheinigung des Meßamtes für die Mustermessen in Leipzig gewöhnliche Fahrkarten zum halben Fahrpreise zu lösen.

— **Frachtfreie Rückbeförderung der Meßgüter.** Die frachtfreie Rückbeförderung der Meßgüter von L e i p z i g nach dem Orte der Absendung ist auch diesmal zugebilligt worden. Es gelten im allgemeinen die Vorschriften für Ausstellungsgüter. Danach sind die Sendungen schon auf dem Hinwege in den Frachtbriefen und Beförderungsscheinen ausdrücklich als „Ausstellungs-Sendungen" zu bezeichnen — wobei aber Güter, die in Sammelladungen aufgegeben werden, keine Vergünstigungen genießen — und spätestens vier Wochen nac Schluß der Mustermesse, auf demselben Wege wie bei d Hinbeförderung nach der ursprünglichen Abgangsstatio zur Rückbeförderung aufzugeben. Bei der Aufgabe zur Rück beförderung sind vom Absender vorzulegen: a) der Frach brief oder die Karte zum Beförderungsschein für den Hin weg; b) eine Bescheinigung des Meßamtes für die Muste messen in Leipzig, daß die Muster ausgestellt waren un nicht verkauft worden sind. Diese Bescheinigung kann auc auf dem Frachtbriefe für die Rückbeförderung abgegebe werden. Übrigens ist die frachtfreie Rückbeförderung d für die Herbstmesse bestimmten Meßgüter auch noch nac Ablauf der Frühjahrs-Mustermesse zulässig.

Ein vom Meßamt bei den Eisenbahnverwaltungen gestel ter Antrag, M e ß m u s t e r in Abweichung von den Tari bestimmungen gegen Erhebung der Gepäckfracht a l s R e i s e g e p ä c k zur Beförderung anzunehmen, ist von den Eisen bahnverwaltungen aus grundsätzlichen Erwägungen abge lehnt worden.

— **Die Überwachung des Nahrungsmittelverkehrs auf de Eisenbahnen.** Im Amtsblatt der w ü r t t e m b e r g i s c h e Verkehrsanstalten werden von der Generaldirektion d Staatseisenbahnen Grundsätze für die Überwachung des Eisen bahnverkehrs bekanntgegeben, die von den beteiligten Stelle zur Bekämpfung des wilden Handels mit Nahrungsmittel vereinbart worden sind. Hiernach ist die Überwachung un Durchsuchung der Reisenden und ihres Handgepäcks sowi der zur Beförderung aufgegebenen Güter ausschließlich Sach der Polizeiverwaltung. Das Eisenbahnpersonal darf sic daran nicht unmittelbar beteiligen, hat aber andererseits di Polizeibeamten soweit möglich und zulässig, z. B. durch Mi teilung verdächtiger Wahrnehmungen, zu unterstützen. De Betriebs- und Abfertigungsdienst darf durch die Maßnahme der Polizeibeamten nicht gestört werden. Auf den Bahn höfen selbst soll eine Kontrolle der Reisenden und ihres Han gepäcks in der Regel nicht stattfinden. Die Polizeibeamte sollen sich vielmehr darauf beschränken, den Verkehr an de Zugängen zu den Bahnhöfen zu überwachen. Ausnahmsweis Durchsuchungen innerhalb des Bahnhofs sind in unauffäll ger, Aufsehen vermeidender Weise, insbesondere also nich unmittelbar vor den Schaltern, an der Sperre oder auf de Bahnsteigen vorzunehmen. In den Zügen wird der Verkeh ausschließlich durch Beamte des Landespolizeiamts übe wacht; diese Beamten dürfen auch den Gepäckwagen zu äußeren Besichtigung der Güter betreten, sind aber zur Öf nung und Durchsuchung der Stücke im Gepäckwagen nur i besonders dringenden Fällen und nur insoweit zuzulassen, a dadurch für den Dienstbetrieb keine Unzuträglichkeiten z befürchten sind. Der Zutritt zu den Abfertigungs- und Lage räumen sowie die Einsichtnahme der Abfertigungspapiere i den Ortspolizeibeamten, Landjägern (Gendarmen) und La despolizeibeamten nach Verständigung des Dienststellenvo stehers zu gewähren; die Güter, die der Eisenbahn zur Befö derung oder Aufbewahrung übergeben sind, sollen nur in A wesenheit eines Eisenbahnbeamten geöffnet und durchsuc werden. Die Öffnung und Durchsuchung eines Gutes ist ve den Polizeibeamten auf Anhänge- oder Klebezetteln zu ve merken, über Beschlagnahmen sind von ihnen Bescheinigung zu den Begleitpapieren auszustellen. Die Polizeibeamten sin angewiesen, die Überwachung in einer Weise auszuüben, da sie nicht in geringfügigen Fällen zur kleinlichen Schika wird.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung ist dem vortragenden Rat im Min sterium der öffentlichen Arbeiten, Wirklichen Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. Karl M ü l l e r die nachgesuchte En lassung aus dem Staatsdienste unter Verleihung der Köni lichen Krone zum Roten Adlerorden zweiter Klasse mit de Stern und Eichenlaub erteilt worden. — Die seitherigen G richtsassessoren Dr. G l a n d in Kattowitz, Dr. R a u in Bre lau und Dr. S c h u b e r t in Berlin sind zur Staatseisenbah verwaltung dauernd übernommen und zu Regierungsassess ren ernannt worden. — Versetzt sind: Der Regierungs- un Baurat B r u n n e r, bisher in Elberfeld, nach Frankfu (Oder) als Vorstand eines Werkstättenamtes bei der Eise bahn-Hauptwerkstätte daselbst, der Regierungsbaumeister d Eisenbahnbaufachs Karl O p p e r m a n n, bisher in Geest münde, nach Verden (Aller) als Vorstand der daselbst ne errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, die Regierungsba meister des Maschinenbaufachs B a n g e, bisher in Weiße fels, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Elbe feld, P e t e r, bisher in Frankfurt (Oder), zum Eisenbah Zentralamt nach Berlin, Peter K ü h n e, bisher in Berli nach Berlin-Grunewald als Vorstand (auftrw.) eines Wer stättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselb K o t t, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eise bahn-Maschinenamts nach Crefeld und W i s c h m a n n, bi

in Cassel, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Ma-nenamts nach Weißenfels sowie der Eisenbahn-Betriebs-nieur Bartmer, bisher in Berent, als Vorstand des nbahn-Betriebsnebenamts nach Lötzen. — Der Regie-gsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Eugen Koester, stand der Eisenbahn-Bauabteilung 2 in Halle (Saale), ist len Folgen einer Verwundung gestorben.

Österreich.

Aufhebung von Ausnahmetarifen auf den österreichi-n Staatsbahnen. Die durch den Krieg geänderten wirt-ftlichen Verhältnisse haben die weitgehende Eigenart, ch die sich der Reformgütertarif der österreichischen tsbahnen vom Jahre 1910 auszeichnete, zum größten Teile ehrlich gemacht. Diese Erkenntnis und das immer fühl-r auftretende Bedürfnis, im Staatsbahnbetriebe ein ent-chendes Verhältnis zwischen den Einnahmen und den gaben herzustellen, haben schon zu Beginn des Jahres Aufhebung einer Reihe von vorwiegend im Binnen- und hselverkehre der österreichischen Staatsbahnen geltenden nahmetarifen geführt. Bereits vordem waren die Aus-tarife für einzelne Rohstoffe zur Aufhebung gelangt. Vorgange der österreichischen Staatsbahnen sind mitt-eile auch einige ausländische Bahnen gefolgt.

ie Staatsbahnverwaltung beabsichtigt nunmehr, einige ere in den Rahmen dieser Erwägungen fallende Maß-men zur Durchführung zu bringen. Der Ausnahmetarif raffinierten Zucker zum Inlandsverbrauche, eine hwirkung des bis zum Jahre 1910 in Kraft gewesenen nders billigen Raffinadetarifes, wird mit Rücksicht auf geänderten Verhältnisse gänzlich außer Kraft gesetzt den. Eine Belastung der Verbraucher tritt nicht ein, da größte Erhöhung für 1 kg durchschnittlich kaum 1 Heller ägt. Mit dem Stammtarife werden auch die in einigen kehrsbeziehungen eingeräumten Bahnwettbewerbs- und luktionsfrachtsätze fallen, da der Wettbewerb der auslän-hen Wege infolge der Währungsverhältnisse und der kehrslage gegenwärtig nicht in Betracht kommt und Er-gungswettbewerbe derzeit überhaupt nicht in Erscheinung en. Die Ausfuhrtarife für Rohzucker und Raffinade den jedoch keine Änderung erfahren.

rner ist die Einreihung der inländischen Braunkohle len Ausnahmetarif für inländische Steinkohle in Aussicht ommen, eine Maßnahme, die um so unbedenklicher er-eint, als der Wettbewerb der einzelnen in- und ändischen Bezirke gänzlich aufgehört hat und schlesische Kohle voraussichtlich noch lange dem Krieg unter der Erschwerung der Einfuhr h die Kursverhältnisse zu leiden haben wird. Auch in-n muß die Aufhebung des besonderen Tarifes für in-lische Braunkohle als eine durchaus zeitgemäße Maß-me betrachtet werden, als die deutschen Bahnen seit jeher zwischen inländischer und ausländischer Kohle unter-iden, inländische Braunkohle daher mit inländischer Stein-le tarifarisch immer gleichgehalten haben. Nach Verset-g der inländischen Braunkohle in den Tarif für inländische ukohle und nach der schon im Vorjahr erfolgten Auf-ng des Ausnahmetarifes für inländischen Koks sind die lentarife der österreichischen Staatsbahnen nunmehr auf elben einfachen Grundlagen gestellt wie die deutschen lentarife, welch letztere unlängst auch in ihrem ziffern-igen Aufbau vereinfacht und hierbei erhöht worden .

dlich heben die österreichischen Staatsbahnen mit Aus-e der Brennholztarife und des Tarifes für Holzspan-chteln auch alle Inlandstarife für Holz auf. Es dies die Ausnahmetarife für Stammholz beim Bezuge h inländische Sägen, Schleifholz beim Bezuge durch in-ische Holzstoff-, Zellulose- und Papierfabriken, für nbahnschwellen, für Stäbe und Brettchen, Holzpflaster-kel und für Grubenholz. Die Aufhebung der Ausnahme-e für Holz erscheint schon mit Rücksicht auf die hohen se des Rohholzes und der Holzwaren, Preise, die während Krieges eine Erhöhung um 100 bis 200 % erfahren haben, chtfertigt, zumal diese Tarifmaßnahme nur ganz gering-ge Frachterhöhungen zur Folge haben wird. Die Aus-netarife für Brennholz werden im Interesse der Ver-lung einer weiteren Verteuerung des Brennstoffes auf der erigen weit ermäßigten Grundlage zunächst aufrecht be-en werden. In den Holzausfuhrtarifen wird eine erung nicht eintreten. Die Aufhebung des Ausnahme-es für Braunkohlen wird mit 1. Oktober, die der gen erwähnten Ausnahmetarife schon mit 1. September in Kraft treten. Die zu gewärtigenden Mehreinnahmen en mit rund 18 Millionen Kronen jährlich veranschlagt len.

— Südbahn. In der letzten Verwaltungsratssitzung teilte der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber mit, daß die Regierung der Südbahn die Übernahme der erhöhten Tarife für Holz, Braunkohle und Zucker, welche aus der Aufhebung der Ausnahmetarife stammen, gestattet habe. Diese Tariferhöhung bedeutet für die Südbahn eine Mehreinnahme von 2 Millionen Kronen, welche zur Beseitigung der großen Ausfälle im heurigen Jahre nicht zureichen. Bis Ende Mai sind die Einnahmen gegenüber dem vorigen Jahre von 84,9 auf 77,4, das ist um 7,5 Millionen Kronen gesunken. Dagegen sind die Ausgaben von 53,9 auf 63,6 Millionen Kronen, das ist um 9,7 Millionen Kronen, gestiegen. Das Ergebnis hat sich also gegenüber dem vorigen Jahre in den ersten fünf Monaten um 17,2 Millionen Kronen verschlechtert. Die Einnahmen waren deswegen schwächer, weil die Betriebsleistungen der Südbahn durch eine Verminderung des Zivil- und Militärverkehres zurückgegangen sind. Die Steigerung der Betriebsausgaben stammt aus der Verteuerung aller Materialien, namentlich der Kohle und aus den großen Personallasten, die auch jetzt noch im Wachsen begriffen sind, weil die Südbahn die den Bediensteten der Staatsbahnen zugestandenen Teuerungszulagen zu übernehmen gezwungen ist. Der Generaldirektor teilte mit, daß die Südbahn bereits vor einiger Zeit mit der Regierung in Verhandlung getreten sei, um eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen zu erzielen, was nur durch eine Hinaufsetzung der Tarife erfolgen könne. In dieser Angelegenheit haben bereits mehrfache Fühlungnahmen stattgefunden, die eigentlichen Verhandlungen sollen aber erst im Spätsommer durchgeführt werden. Da die gleichen Erscheinungen bei den Staatsbahnen auftreten und auch dort die Schaffung höherer Einnahmen aus den Tarifen in Aussicht genommen zu sein scheine, so würden Entschließungen dieser Art, welche die Staatsbahnen fassen, naturgemäß auch der Südbahn zugute kommen müssen.

— Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Im Geschäftsjahre 1916 zeigt sich trotz Mangels eines Fremdenverkehrs eine etwas ansteigende Richtung der Verkehrsbewegung, die durch die Gefangenen- und Flüchtlingslager bedingt wurde. Der Personenverkehr auf den elektrisch betriebenen Linien Salzburg-Hangender Stein und Salzburg-Parsch steigerte sich gegen das Vorjahr um 19,8 %, die Einnahme daraus um 8,6 %. Auf der Linie Salzburg-Lamprechtshausen betrug die Steigerung des Personenverkehrs 43,7 % und der Einnahmen daraus 33,3 %. Die Drahtseilbahn brachte eine Mindereinnahme von 22,1 %. Der Güterverkehr betrug insgesamt 179 442 t = 6,6 % mehr als im Jahre 1915. Die gesamten Roheinnahmen für sämtliche Linien betrugen 742 856 gegen 691 579 K. im Jahre 1915 (+ 12,2 %). Die Betriebsausgaben stiegen von 430 265 auf 476 720 K. (+ 10,7 %). Als Reingewinn wurde der Betrag von 121 444 K. erzielt.

— Neuerliche Erhöhung der Rollfuhrtarife. Vom 1. August ab ist eine neuerliche Erhöhung der Rollfuhrtarife in Kraft getreten. Die Sätze sind im Durchschnitt um 20 % höher als im letzten Tarif vom 1. März d. J. Die Tarifsätze für Rollfuhren sind im Verlaufe des Krieges wiederholt verteuert worden. Auf Grund des Betriebsreglements der Eisenbahnen können die Bahnen, wenn sie es für angemessen halten, Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter bestellen. Die Rollfuhrunternehmer gelten als Angestellte der Eisenbahn. Die Zustellung durch die Rollfuhrunternehmer erfolgt in allen jenen Fällen, in welchen die Empfänger der Waren vorher keine Mitteilung von der Ankunft des Gutes erhalten. Für die Berechnung der Zufuhrgebühren ist die Zoneneinteilung und das Gewicht maßgebend. Die außerordentliche Steigerung, welche die Rollfuhrtarife im Verlaufe des Krieges erfahren haben, ist beispielsweise daraus ersichtlich, daß der Tarif für Eilgüter im Gewichte von 1 bis 25 kg nach Zone 1 am 1. April 1915 55 H. betrug, während er seit 1. August 1 K. 50 H. für 100 kg beträgt. In entsprechender Weise sind auch die übrigen Sätze um ein Vielfaches teurer geworden.

Übrige europäische Länder.

— Aus dem schweizerischen Verkehrswesen. Das Betriebsergebnis der Chur-Arosa-Bahn für 1916 darf sowohl im Vergleich zu den anderen schweizerischen Bahnen als auch zu dem des Vorjahrs als recht befriedigend bezeichnet werden. Die Betriebseinnahmen betrugen 548 228 Fr. (gegen 453 980 Fr. i. J. 1915), die Betriebsausgaben 335 879 Fr. (gegen 312 301 Fr. i. J. 1915), so daß sich ein Gewinn von 212 349 Fr. (im Vorjahr 141 679 Fr.) ergibt. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Verlust von 79 043 Fr. gegenüber einem Verlust von 58 785 Fr. i. J. 1915. Die schwebenden Schulden sind von 501 568 Fr. i. V. auf 222 290 Fr. zurückgegangen; hierin ist das Zinsguthaben des Kantons Grau-

bünden mit 185 000 Fr. inbegriffen. Der Erneuerungsfonds hat eine erste Einlage von 10 000 Fr. aufzuweisen. Unter den Aktiven der Bilanz finden sich 500 000 Fr. Darlehen des Kantons Graubünden als noch nicht eingezahlt. Das Baukonto der Bahn steht mit 9,57 (i. V. 9,53) Millionen zu Buch. Im Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß es infolge des verhältnismäßig billigen elektrischen Betriebes möglich war, den vollen Friedensfahrplan beizubehalten, so daß die Verbindung Chur-Arosa-Chur die dichteste im Kanton Graubünden und gleich gut wie die zwischen Zürich und Bern geworden ist. — Die elektrisch betriebene Burgdorf-Thun-Bahn, die im Jahre 1899 als erste größere Vollspurbahn mit elektrischer Zugförderung eröffnet worden ist, hat sich während der Kriegszeit, die mit ihrer Kohlenpreissteigerung bis zu 100 % die Vorteile des auf Wasserkraft sich stützenden elektrischen Betriebs auch in wirtschaftlicher Beziehung voll zur Geltung kommen läßt, so günstig entwickelt, daß die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1916 die besten sind seit dem Bestehen der Bahn. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 870 615 Fr. und waren damit 14,8 % höher als 1915, wo sie 762 486 Fr. betrugen; die Betriebsausgaben verringerten sich trotz beträchtlicher Teuerungszulagen von 614 379 Fr. im Jahre 1915 auf 612 194 Fr., d. h. um 0,35 %, so daß sich ein Einnahmeüberschuß von 258 421 Fr. ergibt. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem auf neue Rechnung vorgetragenen Gewinn von 66 095 Fr. In den Erneuerungsfonds wurden 46 161, in den Reservefonds 20 000 Fr. eingelegt. Außerdem kam eine Dividende von 4 % zur Verteilung, gegenüber 2 % i. J. 1915 und 0 % im Vorjahr. — Die Gewinn- und Verlustrechnung 1916 der Bodensee-Toggenburgbahn, über deren Verhältnisse in Nr. 46 berichtet worden ist, hatte vom Vorjahr einen Verlust von 2 164 000 Fr. zu übernehmen, der um 446 981 Fr. auf 2 610 981 Fr. angewachsen ist. Der Abschluß der Gewinn- und Verlustrechnung ist dem Vorjahre gegenüber um rund 73 000 Fr. besser, aber immer noch schlecht genug. Es wird deshalb wohl, selbst wenn die Rückkehr normaler Zeiten und der Übergang zum eigenen Betrieb die Ergebnisse verbessern, in absehbarer Zeit sehr ernstlich die Frage aufgeworfen werden müssen, wie eine dauernde Verbesserung der Gewinn- und Verlustrechnung, und damit auch der Bilanz, zu erzielen ist, da das ständige Anwachsen des Verlustpostens es immer fraglicher erscheinen läßt, ob die Bahn je imstande sein wird, die Verluste ohne finanzielle Erneuerung zu tilgen. Der Überschuß der Betriebseinnahmen bezifferte sich auf 324 764 Fr. Für die Verzinsung der verschiedenen festen Anleihen wurden 709 000 Fr., für die Verzinsung der schwebenden Schulden 40 604 Fr. benötigt. Die Zinsguthaben des Kantons St. Gallen haben auf Ende 1916 die Höhe von 2 629 395 Fr. erreicht. F. R.

Fremde Erdteile.

— **Die wirtschaftliche Bedeutung Bagdads in englischer Beleuchtung.** Anläßlich der „Eroberung" Bagdads durch die Engländer hat Sir Mark Sykes, Mitglied des englischen Parlaments, der als einer der besten Kenner des Ostens gilt, Betrachtungen über die wirtschaftliche Zukunft dieses Gebi[…] veröffentlicht, die angesichts der sich in dem Schlagw[…] Berlin-Bagdad verkörpernden deutschen Hoffnungen für u[…] von besonderem Interesse sind. „Bagdad wird mit der Z[…] zu einem zweiten Hamburg werden", führte Sykes na[…] einem von englischer Seite stammenden Bericht der „Zürch[…] Post" aus. „Dort ist eine Menge Geld zu verdienen. D[…] Araber wird europäische Lebensgewohnheiten annehmen u[…] europäische Waren kaufen. Bagdads Reichtum hängt v[…] zwei Faktoren ab: Von seiner Lage, die es zum Kreuzung[…] punkt vieler Handelsstraßen macht, und von der trefflich[…] Bodenbeschaffenheit des Landes. Als Knotenpunkt der Ha[…] delsstraßen hat es den doppelten Vorteil, daß es an ein[…] Stelle liegt, wo sich die beiden Ströme Euphrat und Tig[…] bis auf 50 km nähern, Ströme, die sogar unter den gegenwä[…] tigen primitiven Verhältnissen einen ungeheuren Ware[…] verkehr vermitteln, der eine auf Barken und Flößen, d[…] andere auf Flößen allein. Auf dem Euphrat werden War[…] von Aleppo (rd. 90 km vom Euphrat entfernt) bis ganz [...] die Nähe von Bagdad befördert, auf dem Tigris der gan[…] Verkehr von Diarbekir flußabwärts. Über Bagdad führt […] einzige Karawanenstraße nach dem mittleren Persien; da d[…] Tigris von Basra an schiffbar ist, so ist Bagdad beinahe e[…] Seehafen, ein wichtiger Umstand, wenn man bedenkt, d[…] der Transport zu Wasser wesentlich billiger ist, als mit d[…] Eisenbahn. Nach der Entwicklung des Flußtransports wi[…] es vorteilhafter sein, Waren nach Mosul über Bagdad zu se[…] den als vom Mittelmeer her. Dann ist die Eisenbahn na[…] Bagdad als wichtiger Faktor zu erwähnen. Diese Eisenba[…] wird sich sozusagen von selber bauen. Sie wird in bequem[…] Verbindung mit dem Mittelmeer stehen; wir können ei[…] Rückkehr zu der Überlandhandelsstraße des Mittelalters […] warten, einer Straße, die mit der Entdeckung des Seewe[…] um das Kap der Guten Hoffnung durch Vasco de Gama […] Verfall geriet. Diese Entdeckung war für die Kultur d[…] mittleren Ostens fast so verhängnisvoll, wie die Zerstörun[…] Bagdads durch die turanischen Horden. Der Eisenbahnb[…] durch die Syrische Wüste ist so leicht, daß Damaskus mit d[…] Euphrat Verbindung erhalten wird. Es könnte eine offe[…] Straße für Kraftwagen durch die flache Wüste gebaut werd[…] Wasser ist überall genug vorhanden, sobald es wieder in B[…] hältern gesammelt wird. Die Entwicklung Bagdads ist dur[…] die schlechten gesundheitlichen Verhältnisse gehemmt w[…] den, die zu fürchterlichen Ausbrüchen der Cholera führt[…] und durch die künstlichen Beschränkungen, die der Bevölk[…] rung von den Türken auferlegt wurden. Ein englisch[…] Missionar in Mosul, der Arzt ist, versicherte mir, daß, we[…] er die Vollmacht erhielte, die Stadt zu kanalisieren, er daf[…] einstehen könne, daß sich die Bevölkerung, die vor d[…] Kriege rd. 140 000 Seelen zählte und zur Hauptsache v[…] Handel lebte, in zehn Jahren verdoppeln werde, da die G[…] burtenziffer eine sehr hohe sei." — So weit Sykes.

Wir haben alle Ursache, uns seines günstigen Urteils ü[…] die Entwicklungsmöglichkeiten des Landes zu freuen, de[…] wir dürfen trotz der derzeitigen Lage hoffen, daß Bagda[…] Zukunft unser und unserer Verbündeten Werk sein wi[…] und daß die Früchte dieser Arbeit uns in reichstem Maße z[…] gute kommen werden. F. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 10. August d. J. wird der zwischen den Stationen Braunschweig Hbf. und Grüner Jäger an der Bahnstrecke Braunschweig-Helmstedt gelegene Bahnhof Braunschweig Ost auch für die Abfertigung von Eilgut in Wagenladungen eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 97 vom 26. Juli d. J. an die Mitglieder des A[…] schusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwa[…] tungsangelegenheiten, betreffend Zurechnung der Lokalba[…] Rózsahegy-Korytnicza zu den Vereinsbahnstreck[…] (abgesandt am 28. Juli d. J.).

Nr. IV 15 vom 20. Juli d. J. an die Vereinsverwaltung[…] die zahlpflichtige Abdrücke der Vereinszeitung bezog[…] haben, betreffend Bezugskosten für die Zeitung des Verei[…] für das II. Halbjahr 1917 (abgesandt am 1. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. August 1917 wird der zwischen den Stationen Braunschweig Hbf. und Grüner Jäger links der Bahnstrecke Braunschweig - Helmstedt gelegene Bahnhof Braunschweig Ost auch für die Abfertigung von Eilgut in Wagenladungen eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im Juli 1917. (1107)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Pfälzischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 werden die Ausnahmetarife 1d f[…] Holzstoff und Holzzellstoff, Strohst[…] und Strohzellstoff im Falle der A[…] fuhr und 24 für Zement, Zement- u[…] Betonwaren ohne Ersatz aufgehob[…]

Straßburg, den 29. Juli 1917. (11[…]

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothring[…]

fälzisch-Bayerischer Güterverkehr. ıdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. :lsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. ıeinisch-Bayerischer Güterverkehr. (terverkehr der Rhein- und Main-ıfenstationen mit Bayern, rechts-ıeinisches Netz (Frankfurt usw.-ıyerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

ie Ausnahmetarife 14 für Zucker ıbenzucker) jeder Art und 14a für zucker jeder Art an Raffinerien ɛn mit sofortiger Gültigkeit für die er des Krieges außer Kraft.

ünchen, den 31. Juli 1917. (1122)
.ifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

ilzisch-Bayerischer Güterverkehr. (terverkehr der Rhein- und Main-.fenstationen mit Bayern, rechts-einisches Netz (Frankfurt usw.-Bayerischer Gütertarif). einisch-Bayerischer Güterverkehr. adisch-Bayerischer Güterverkehr. yerisch-Württembergischer Güterverkehr.

der Allgemeinen Kilometertarif-ılle treten ab 1. Oktober 1917 in den ıhtsätzen bei Entfernungen von -05 km Erhöhungen ein; in die ɛn Frachtsätze sind auch die auf ıd des Reichsgesetzes vom 8. April , zu erhebenden Steuerzuschläge ırechnet.

ihere Auskunft erteilt das Tarif-n

inchen, den 1. August 1917. (1121)
:famt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburg.-Württ. Güterverkehr.

ɾ Ausnahmetarif 14 für Zucker i am 6. August 1917 außer Kraft.

:ttgart, den 31. Juli 1917. (1123)
eraldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

'fälzisch-Württ. Güterverkehr.

.n 6. August 1917 treten die Ausınetarife 14 (Zucker) und 14a (Rohier) für die Dauer des Kriegs außer t.

:ttgart, den 31. Juli 1917. (1124)
eraldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

'ehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

ɪr Ausnahmetarif 112 für A. Rohier, B. Rübenzucker tritt mit dem .August 1917 außer Kraft.

.tona, den 2. August 1917. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion, ımens der Verbandsverwaltungen.

erisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 7 B.

.ı 10. August 1917 wird die Station mnitz-Borna Ladestelle Sächsischen Staatseisenbahnen in Tarif aufgenommen. Die Tarifɪrnungen werden gebildet durch ıoß von 3 km an die Entfernungen Chemnitz-Altendorf.

esden, am 1. August 1917. (1126)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., geschäftsführende Verwaltung.

westdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 en die Frachtsätze des Ausnahme-: 23a für Frühzwetschen durchweg Pf. für 100 kg erhöht.

heres bei unserem Verkehrsbüro.
ınkfurt (Main), 30. Juli 1917. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden ohne Ersatz aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif 1d für Holzstoff und Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff,
2. der Ausnahmetarif 22 für die gleichen Artikel zur Ausfuhr nach Belgien,
3. der Ausnahmetarif 24 für Zement, Zement- und Betonwaren.

Straßburg, den 29. Juli 1917. (1117)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen.

Ab 1. August 1917 erhält der Absatz (10) des § 74 Zuführung bzw. Abholung der Güter einen geänderten Wortlaut. Näheres in unserem Tarifanzeiger und bei unseren badisch-schweizer. Übergangsstationen.

Karlsruhe, den 31. Juli 1917. (1118)
Gr. Generaldir. d. Staatseisenbahnen.

Vom 1. August 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges werden in unserm **Binnengütertarif** die Ausnahmetarife 5 (Rübenzucker), 5a (Rohzucker) und S 2 (Rübenzucker) aufgehoben. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Schwerin, den 30. Juli 1917. (1103)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Am 1. August 1917 tritt ein Anhang zu den deutsch-schweizerischen Gütertarifen Teile II in Kraft, der die Bestimmungen über die Berechnung der durch Reichsgesetz eingeführten deutschen Verkehrssteuer enthält.

Abdrucke des Anhanges können durch die Dienststellen käuflich bezogen werden.

Zu den Tarifen für den bayerisch- und den sächsisch-schweizerischen Verkehr werden je besondere Anhänge ausgegeben.

Karlsruhe, den 30. Juli 1917. (1115)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Gen.-Dir. d. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg usw. Tarif Teil II vom 15. I. 11.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Dauer des Krieges der Ausnahmetarif 20 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art außer Kraft gesetzt. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Breslau, den 30. Juli 1917. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Die Kilometertariftabelle auf den Seiten 24 bis 29 des Tarifs wird zum 1. Oktober 1917 aufgehoben. Vom genannten Zeitpunkte ab erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der erhöhten Frachtsätze der Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs.

Lippstadt, den 30. Juli 1917. (1113)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Badischer Binnengütertarif, Gütertarife Baden mit den übrigen deutschen Bahnen.

Auf 1. Oktober 1917 werden die in den Tarifen enthaltene Allgemeine Kilometertariftabelle von 1—105 km und die Stationsfrachtsätze durch eine neue Kilometertariftafel und andere Stationsfrachtsätze ersetzt. Die neuen Tariftafeln und Stationsfrachtsätze enthalten erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), in den übrigen Tarifklassen infolge anderer Abrundung zum Teil Erhöhungen von 1 Pf. In die neuen Tariftafeln und Stationsfrachtsätze sind auch die neuen reichsgesetzlichen Steuerzuschläge eingerechnet. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 30. Juli 1917. (1108)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A, und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die von Artern nach Berga-Kelbra führende Kyffhäuser Kleinbahn wird am 1. August d. Js. in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 28. Juli 1917. (1105)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Änderung der bisherigen Grundsätze für die Abrundung von Tarifsätzen und der hierdurch bedingten Neurechnung dieser Sätze treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 im Binnen- und Wechselgüterverkehr in mancher Stationsverbindung Tariferhöhungen in Kraft. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Straßburg, den 27. Juli 1917. (1102)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1917 tritt an die Stelle der bisherigen Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle eine Neuausgabe, die erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner infolge Neuregelung der Abrundung teilweise um 1 ₰ für 100 kg erhöhte Frachtsätze der übrigen ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 und 2 enthält. Die neue Tariftabelle enthält auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge.

Näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, den 31. Juli 1917. (1109)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Am 1. Oktober 1917 treten für den württ. Binnen-Güterverkehr und die direkten deutschen Güterverkehre neue Kilometertariftafeln in Kraft, die erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner bei einigen Entfernungen auch für Wagenladungen Erhöhungen von 1 ₰ für 100 kg und km infolge anderweiter Regelung der Abrundung enthalten. In die neuen Tariftafeln werden auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet.

Gleichzeitig wird zum württ. Binnen-Gütertarif der Nachtrag 2 ausgegeben, der die genannten Änderungen der Kilometertariftafeln berücksichtigt. Weiterhin enthält er folgende Tariferhöhungen:

1. die Ausnahmetarife 1a, 1b, 1c, 6a, 6b, 7b, 7c, 10 und 21 werden aufgehoben;
2. in Abteilung a des Ausnahmetarifs 2a werden frische Zuckerrüben gestrichen; im übrigen gelten künftig für diese Abteilung die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif);
3. im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft werden verschiedene Vergünstigungen hinsichtlich der Berechnung der Tarifentfernungen aufgehoben.

Näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, den 30. Juli 1917. (1111)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden in unserm **Binnengütertarif** die bisherigen Tariftabellen (Kilometertariftafeln, Stationstariftafeln usw.) durch neue ersetzt. Die neuen Tariftafeln, die durch einen Nachtrag 9 bekanntgegeben werden, enthalten erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse, Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner für die übrigen Klassen und Ausnahmetarife bei einzelnen Entfernungen Erhöhungen von 1 Pf. für 100 kg infolge anderweiter Regelung der Abrundung.

In die neuen Tariftafeln werden auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet.

Der Nachtrag 9 ist vom 20. September zu haben. Bis dahin gibt unser Verkehrsbureau, hier, Auskunft.

Schwerin, im Juli 1917. (1104)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen, Gütertarife Elsaß-Baden, Elsaß-Pfalz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 werden die Ausnahmetarife 14 für Rübenzucker im Falle der Ausfuhr und 14a für Zucker jeder Art für die Dauer des Krieges außer Kraft gesetzt. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 27. Juli 1917. (1101)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. Oktber 1917 tritt zum Tarif der Nachtrag III in Kraft, der erhöhte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter), ferner infolge Neuregelung der Abrundung teilweise um 1 ₰ für 100 kg erhöhte Frachtsätze der übrigen Tarifklassen einschließlich der Ausnahmetarife enthält. In die in dem Nachtrag enthaltenen Frachtsätze sind auch die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet; er enthält ferner die seit Ausgabe des Nachtrags II im Verfügungsweg durchgeführten Tarifergänzungen und Änderungen.

Näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, den 31. Juli 1917. (1110)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw.-Bayer. Gütertarif) vom 1. Juni 1911. Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1916.

Ausnahmetarif 4d für Düngemittel nach Österreich-Ungarn wird mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 aufgehoben.

München, den 30. Juli 1917. (1106)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien. Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal.

Am 1. Oktober 1917 werden die Tariftabellen im Abschnitt E der Tarife, enthaltend die Frachtsätze für den Binnen- und Übergangsverkehr, aufgehoben und durch neue ersetzt. Damit sind bei den Frachtsätzen für Stückgut und vereinzelt auch bei den Sätzen der übrigen Klassen Erhöhungen verbunden.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1100)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb..

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1917 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Riesengebirgsbahn die Anstoßfrachtsätze erhöht. Näheres enthält die am 2. August 1917 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers für den Güterverkehr.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Juli 1917. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen bereits bestehenden Umladegebühren erhöht. Näheres enthält die am 2. August 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Juli 1917. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Donauumschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony. Tarif, Teil II vom 1. September 1910.

Der Verkehr ist gegenwärtig nur nach Belgrad zulässig. Die Bestimmungen und Frachtsätze des in der Überschrift bezeichneten Tarifs werden im Verkehre nach Belgrad sowohl auf den Eisenbahn-, wie auf den Schiffsstrecken angewendet.

Breslau, den 27. Juli 1917. (1095)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkeh[r] Gütertarif Teil II, Heft 2.

Mit Ablauf des 30. September [1917] treten die Ausnahmetarife 23 (Ba[umwolle]), 24 A (Jutegarne), 88 A bi[s] (Düngemittel), 96 (Blei) und 101 (la[ndwirtschaftliche Maschinen]) in M[ark]währung vorläufig ohne Ersatz au[ßer] Kraft. Hierdurch treten Fra[cht]erhöhungen ein. Auskunft er[teilt] unser Verkehrsbureau, hier, Wie[ner] Straße 4, II.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1[...])
K. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseis[enb.], namens der beteiligten Verwaltun[gen].

Sächsisch-Schweizerischer Güterv[er]kehr über Lindau. Tarif Teil I[I], 1. Heft.

Mit Gültigkeit vom 4. Oktober [1917] werden die Ausnahmetarife 8 (Was[ser]glas), 11 A (Papier und Pappe) und [...] (Bleiweiß) aufgehoben. Über die h[ier]durch eintretenden Frachterhöhun[gen] erteilt unser Verkehrsbureau, h[ier], Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Juli 1917. (1[...])
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseis[enb.], namens der beteiligten Verwaltun[gen].

Staats- und Privatbahn-Güterverke[hr]. Gemeinsames Heft für die Wech[sel]verkehre deutscher Eisenbahnen un[ter]einander.

Die Bestimmungen über den im [Ver]kehr mit den Stationen der Brohl[tal-]Eisenbahn für jeden verwendeten V[oll]spurwagen zu erhebenden Zuschlag [er]halten vom 10. August d. J. ab fol[gen]den Wortlaut:

Neben der Fracht und von di[eser] getrennt wird bei Wagenladu[ngen] ein Zuschlag einschl. der Verke[hrs]abgabe erhoben für den verwend[eten] Vollspurwagen

a) bei Sendungen nach und von Brohl Hafen, die auf Station Brohl-Umladebahnhof abgefertigt werden .
b) bei Erde und Ton des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 2. . . . . .
c) bei gebrauchten leeren Kohlensäureflaschen . .
d) bei Gütern des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustofftarif) . . . .

(a–d:) 3,[...]

e) bei allen übrigen Gütern . 5,[...]

Die Tariferhöhungen werden [mit] Genehmigung der Landesaufsi[chts]behörde und unter Zustimmung [des] Reichseisenbahnamts eingeführt.

Cöln, den 30. Juli 1917. (1[...])
Namens der beteiligten Eisenb[ahn]-Verwaltungen:
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft
Der Vorstand.

---

3. Personen- und Gepäckverke[hr]

Am 15. August 1917 erscheint [ein] Nachtrag XV. zum Personen- und [Ge]päcktarif der Königlich Sächsis[chen] Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. [...] 1912, der Änderungen und Ergänzu[n]gen der Ausführungsbestimmungen [zur] Eisenbahn-Verkehrsordnung enth[ält]. Der Nachtrag liegt auf allen Stati[onen] des sächsischen Staatsbahnnetzes [aus] und kann durch die Fahrkarten[aus]gaben für 5 Pfennig bezogen we[rden].

Dresden, am 1. August 1917. (1[...])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsei[senb.]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 61. 8. August 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachungen im Lokomotivwerkstättenwesen.

(Schluß aus Nr. 60.)

Die Grundsätze der Massenanfertigung mit ihren ·lligeren Herstellungskosten können erst Platz greifen, ·nn die Anzahl der zu unterhaltenden Bauarten herabge-·ndert oder die Anzahl der von einer Bauart wiederherzu-·llenden Lokomotiven für eine Werkstatt aufs höchste ge-·igert ist. Eine erschöpfende Erörterung dieser Frage er-·rdert eine eingehende Untersuchung der vielseitigen Loko-·tivarbeiten und bedingt teilweise neue Arbeitsverfahren, ·e bisher in den Lokomotivwerkstätten nicht gebräuchlich ·ren. Auch mit Rücksicht auf den beschränkten Raum und ·n allgemeinen Zwecke dieser Zeitung muß von einer tiefer-·henden Behandlung dieser Angelegenheit hier abgesehen ·rden. Es mögen nur einige besonders ins Auge fallende ·ispiele angeführt werden. Sehr starker Abnutzung sind ·e Bremsgehänge und Ausgleichhebel an ihren Gelenken, ·e durch Bolzenverbindungen hergestellt werden, ausgesetzt. ·lcher Gelenke kann man bei den neuen großen Lokomotiven ·d Tendern je über hundert Stück zählen. Sind die Löcher ·er Augen der Gelenke zu stark, meist einseitig, ausge-·lagen, so werden sie möglichst genau dem ehemaligen ·ttelpunkt entsprechend, im Durchmesser weiter gebohrt, ·d zum Ersatz des jetzt fehlenden Stoffes werden genau ·ssende Buchsen eingesetzt. Diese Arbeit wird zurzeit ·gendermaßen erledigt: Die fraglichen, recht schweren ·ile werden von der Lokomotive zur Dreherei befördert. ·chdem die Löcher auf einer Werkzeugmaschine aufgebohrt ·rden sind, werden die Arbeitsstücke weiter zu einer an-·ren Werkzeugmaschine befördert, an welcher die einzu-·zenden Buchsen genau nach dem Durchmesser der Löcher ·dreht und eingepaßt werden. Zur Erledigung der Arbeit ·rden viele Kräfte in Bewegung gesetzt, auch mehrfache ·reibarbeit muß geleistet werden; es ist ein umständliches ·nzelverfahren, das erhebliche Zeit und Kosten für Be-·derungen und gelernte Handwerker erfordert, da saubere ·ßarbeiten zu erledigen sind. Einfacher und billiger wird ·se Arbeit aber, wenn die Werkstatt immer die gleichen ·komotiven und möglichst viele Lokomotiven der gleichen ·uart zu unterhalten hat. Dann kann sie nach dem Grundsatz der Massenherstellung verfahren, die ja bei der angegebenen Zahl von Löchern angebracht und lohnend ist. Sie setzt Mindest- und Höchstmaße für die aufzubohrenden Löcher fest, ebenso für die einzusetzenden Buchsen und Bolzen. Die einschlägigen Arbeiten können von weniger vorgebildeten Leuten an den genau arbeitenden Sondermaschinen ausgeführt werden, die Buchsen können — wenn die Maschine einmal eingestellt ist — auf Vorrat gefertigt werden, und schließlich, wenn eine Buchse einmal erneuert werden soll, d. h. wenn das Loch bereits gebohrt war, braucht der Teil der Lokomotive nicht mehr zur Dreherei gebracht zu werden, sondern der Arbeiter an der Lokomotive schlägt die alte Buchse heraus, nimmt vom Vorrat eine neue und setzt sie ein.

Ein weiteres Beispiel bietet der Stehbolzen. Es ist bekannt, daß an den neueren großen Kesseln weit über 1000 Stück vorhanden sind und daß bei größeren Kesselwiederherstellungen Auswechselungen von über 500 Stück nicht zu den Seltenheiten gehören. Solche umfangreichen Auswechslungsarbeiten stellen immer eine recht arge Belastung der Dreherei dar. Die Sondermaschinen, falls sie bereits vorhanden sind, können die Arbeit nicht schaffen, da sie immer nur für eine Abmessung eingestellt sind und die häufige Umstellung auf andere Maße zeitraubend ist und dem Zweck der Sondermaschine zuwiderläuft. Die Arbeit muß von den gewöhnlichen Spitzenbänken übernommen werden, es muß teure und langwierige Einzelarbeit geleistet werden, die wiederum mit Schreibwerk verbunden ist. Ganz anders liegen die Verhältnisse, wenn in der Werkstatt nur wenige Bauarten von Kesseln unterhalten werden. Da kann nach den Erfahrungen festgestellt werden, daß bestimmte Abmessungen von Stehbolzen in ungefähr zu ermittelndem Umfange erneuert werden müssen. Diese Abmessungen können auf der einmal eingestellten Sondermaschine auf Vorrat hergestellt werden, die Sondermaschine wird besser ausgenutzt, die Kesselschmiede kann vom Vorrat ablangen und die Arbeiten der Spitzenbänke an den Stehbolzen werden zur Ausnahme werden. Der Enderfolg ist, daß die Wiederherstellungsarbeiten schneller und pünktlicher vonstatten gehen und bil-

liger werden und daß auch hier die Aufsichtsbeamten durch Verminderung des Schreibwerkes für ihre eigentliche Aufsichtstätigkeit frei gemacht werden.

Es wird nützlich sein, bei anderen Betrieben die Arbeitsweise zu betrachten, lediglich unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, ohne die Arbeiten als in jeder Beziehung maßgeblich hinstellen zu wollen. Ein Blick auf die Tätigkeit der Lokomotivfabriken, die gewiß hinsichtlich der wirtschaftlich größten Ausnutzung als vorbildlich angesehen werden können, zeigt, daß hier der Grundsatz herrscht, gleichzeitig möglichst wenig verschiedene Bauarten und im Laufe der Jahre möglichst viele Lokomotiven der gleichen Bauart herzustellen. Die Vorteile, die die Lokomotivfabriken bei diesem Vorgehen gewinnen, sind im wesentlichen folgende: Die Zahl der Modelle wird verringert, sie werden aber im größten Umfange ausgenutzt. Mit den teuren Gesenken, Pressen usw. ist es ebenso. Die Entwurfs- und Rechnungsbureaus — die es bei der Eisenbahnverwaltung allerdings in dieser Weise nicht gibt — werden entlastet und verkleinert, und die Bestellung der Rohstoffe und Sonderausrüstungen wird vereinfacht. Durch die immerwiederkehrende gleiche Arbeit wird eine große Ausnutzung der Maschinen und eine bessere Einarbeitung der Beamten und Arbeiter erreicht. Alle diese Umstände, die sich gerade hinsichtlich der Masserherstellung noch weiter ausführen lassen, sind von größter Bedeutung für den zu erzielenden Gewinn. Dies wird auch bestätigt durch die Äußerung eines schlesischen Fabrikbesitzers, der neben großen Eisenbauten einige Gattungen einfacher Personen- und Güterwagen herstellte. Befragt, warum er nicht auch Saal-, Speise-, Schlafwagen usw. baue, erklärte er, bei dem Grundsatze, nur einige Wagenarten, aber von diesen recht viele zu liefern, hätten sowohl er wie seine Leute den meisten Vorteil.

Geben die angeführten Beispiele einen Beweis dafür, daß die Stetigkeit des Arbeitsstoffes und die geringe Zahl der zu unterhaltenden Bauarten den Betrieb der Werkstatt billiger gestalten, und bezüglich der Massenherstellung von ausschlaggebender Bedeutung sind, ja diese Frage überhaupt erst in Fluß bringen können, so hat der Umstand, daß die Lokomotiven zur Unterhaltung immer der gleichen Werkstatt zugeführt werden, noch andere Vorzüge. An den Lokomotiven werden häufig Versuche angestellt, die den Wert des einen oder anderen von Außenstehenden angepriesenen Verfahrens erweisen sollen. Aus bestimmten Gründen kann die Verwaltung sich diesen Versuchen nicht entziehen. Kesselsteinschutz- oder -verhütungsmittel — dies möge als Beispiel angeführt werden — sind ein häufig angepriesenes Mittel. Wird eine Lokomotive versuchsweise damit behandelt und wechselt sie die unterhaltende Werkstatt, ehe der Versuch beendigt ist, so ist in der Mehrzahl der Fälle das aufgewendete Geld verloren. Daß die einzelnen Werkstättenabteilungen, wenn sie wissen, daß sie immer die gleichen Lokomotiven erhalten, für das Vorhandensein der richtigen Rohstoffe sorgen können, leuchtet ein; denn sie kennen den jeweiligen Zustand des Fahrzeuges am besten. Auch würde es vermieden werden, daß bei absterbenden Bauarten zu viel auf Vorrat gelegt wird und zu Ladenhütern wird, die am Ende nur noch Altwert besitzen.

Mit der geringer werdenden Zahl der in einer Werkstatt zu unterhaltenden Bauarten nimmt die Zahl der Modelle ab; je geringer diese Zahl wird, um so häufiger werden die Modelle abgegossen, um so mehr werden sie ausgenutzt, wie oben dargelegt ist. Auch die Zahl der vorrätig zu haltenden Ersatzteile wird vermindert. Daß die Arbeiten auf dem Modellboden, in den Lagern und Gerätesammelstellen übersichtlicher und einfacher werden und daß die Platzbeanspruchung für die Aufbewahrung dieser Gegenstände geringer wird, bedarf keiner ausführlichen Begründung mehr. Auch der Wert der vorrätig zu haltenden Gegenstände, die mitunter recht lange zinslos daliegen, wird geringer. Vorrätig müss[en] die Teile sein, damit die Lokomotiven im Bedarfsfall nic[ht] zu lange durch die meist langfristige Beschaffung d[em] Dienste entzogen werden, und doch kommt es vor, daß L[o]komotiven wegen schwer zu erlangender Ersatzteile b[e]trächtliche Zeit herumstehen. Mit der Beschaffung der te[u]ersten Teile, z. B. gekröpfter Achsen, wird erst begonn[en], wenn in einem Bezirk eine bestimmte Anzahl Lokomotiv[en] vorhanden ist. Diese Zahl wird bei einigen Bauarten manc[h]mal erst erreicht, wenn die Erneuerung bereits nötig g[e]worden ist. Bei einigen Bauarten wird die maßgeben[de] Zahl in einem Bezirk überhaupt nicht erreicht. Hier kön[nte] Abhilfe geschaffen werden, wenn wie bei der Beschaffu[ng] der Baustoffe durch Schaffung von Zentralsamme[l]stellen für mehrere Bezirke vorgegangen würde, die [die] teuren und selten gebrauchten Aushilfsteile rechtzeitig a[uf] Lager nehmen.

Recht erhebliche Vereinfachungen in den Arbeiten d[er] Lokomotivwerkstätten sind noch zu erzielen, wenn bei[m] Bau und beim Entwurf in weitblickender Weise na[ch] dem Gesichtspunkt verfahren wird, daß die Wiederherstellu[ng] und der Ersatz der abgenutzten Teile in möglichst einfach[er] Weise erfolgen können. Diese Forderung kann durchaus nic[ht] übertrieben genannt werden, ja, sie ist eigentlich selbstverstän[d]lich, wenn man beachtet, daß die Lokomotiven bei der dur[ch] die jetzt übliche Mehrfach-, in Fällen der Knappheit ab[er] wilde Besetzung herbeigeführten starken Abnutzung rec[ht] häufig zum Zweck der Wiederherstellung sich in den Hau[pt]werkstätten aufhalten. Über diese Forderung spricht si[ch] Eisenbahndirektor Busse von den dänischen Staatsbahn[en] in der Einleitung zum Abschnitt „Die Unterhaltun[g] der Eisenbahnbetriebsmittel“, Band III v[om] „Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens“, herausgegeb[en] von L. R. von Stockert, in klarer Weise aus. Es kom[mt] häufig vor, daß Einzelteile der Lokomotive durch Zusa[m]menstoß, z. B. Zylinderdeckel, vordere Auspuffkäst[en], Schwingenlagerböcke usw. verletzt werden. Der Ers[atz] solcher Teile kann durch einfachen Austausch von Lokom[o]tiven erfolgen, die längere Zeit in der Werkstatt stehen. Al[lein] es zeigt sich, daß die Teile nicht passen oder erst langwie[ri]ger Nacharbeiten bedürfen, damit sie verwendet werd[en] können. Im Anfang dieses Jahrhunderts hat eine Berlin[er] Maschinenfabrik für eine englische Verwaltung eine Rei[he] Lokomotiven geliefert und dabei die Forderung erfüll[en] müssen, daß jeder Teil einer Lokomotive zu allen ander[en] passen müsse. Diese Forderung müßte dahin erweitert w[er]den, daß bestimmte Teile der Lokomotiven auswechselb[ar] sind, auch wenn die Lokomotiven gleicher Bauart von v[er]schiedenen Fabriken geliefert worden sind. Bei der heutig[en] Entwickelung der Industrie ist ein solches Verlangen nic[hts] Außerordentliches; auch hier kommen die Erfahrungen [des] Krieges zur Anwendung. In allen möglichen Fabriken w[ur]den zurzeit Teile von Munition mit so großer Genauigk[eit] hergestellt, daß sie anderen Fabriken zur weiteren Verw[en]dung zugeführt werden können, und gerade die große Saub[er]keit in der Arbeitsausführung der Munition hat uns den G[eg]nern gegenüber in Vorteil gebracht. Die Grundlagen [zur] Erfüllung des oben gestellten Verlangens sind eigentl[ich] bereits gegeben, denn der ganze Satz Zeichnungen der Fab[rik], die die Lokomotive entworfen hat, wird den Fabriken üb[er]wiesen, die die gleiche Bauart ebenfalls herstellen sollen.

Daß die Arbeiten der Werkstätten vereinfacht werd[en], wenn beim Entwurf die Ausbesserungsmöglichkeit in ers[ter] Linie berücksichtigt wird, ist bereits angedeutet word[en]. Ohne diese Angelegenheit hier erschöpfen zu wollen, m[ag] es genügen, einige ins Auge fallende Beispiele anzufüh[ren]. In neuester Zeit berücksichtigt der Entwurf die Ausbesseru[ng] der oben erwähnten Gelenke an den Bremsgehängen [und] Ausgleichhebeln dadurch, daß von vornherein diese Stel[len] nicht mehr in vollem Baustoffe, sondern ausgebuchst berei[ts]

ıgeliefert werden sollen. Eine recht große Erleichterung r die Lokomotivwerkstätten würde geschaffen, wenn den ıbriken vorgeschrieben werden würde, bei den Außenmaßen r Löcher nach Mindest- und Höchstmaßen, sogenannten Tolenzen zu arbeiten, die den Werkstätten als Unterlagen für ɔ weiteren Ausbesserungen dienen müssen. Ein weiteres ispiel bieten die Dampfrohre, die vom Kessel durch das ılaufblech hindurchgeführt werden, und die Luftpumpen, e am Rahmen befestigt sind, aber durch das Umlaufblech ıdurchragen. Beim Neubau der Lokomotive wird natürlich vorgegangen, daß erst die genannten Rohre und die Pumpe ıd dann das Umlaufblech angebracht wird, das zum Nutzen r Fabrik möglichst wenig vielteilig hergestellt ist. Der ɔrteil, den die Fabrik gehabt hat, wird aber zum Übelstand, ənn wegen geringer Schäden die Rohre oder die Pumpe genommen werden müssen. Nun muß auch das Umlaufech mit allem, was daran befestigt ist, entfernt werden —, ı einfaches Paßblech oder ein genügend großer Ausschnitt der Stelle des Durchganges durch das Blech würde die ıständliche Arbeit vermeiden, die besonders unerwünscht i kleinsten Ausbesserungen in den Betriebswerkstätten ist. cht hoch genug zu bewertende Erleichterungen und Vereinchungen im Werkstättenwesen bringt die sogenannte Norlisierung der auszuwechselnden oder zu ersetzenden Einzelle, wie Handgriffe, Bolzen, Stiftschrauben, Buchsen an Geıken usw. mit sich. Der Leitaufsatz vom „*Anzeiger für das Berg-, Hütten- und Maschinenwesen*“ vom 9. Juni 1917 „*Der innere Ausbau der Maschinenfabriken nach dem Kriege*“ von *Paul Niether* gibt dafür beachtenswerte Hinweise, die auf den Entwurf der Lokomotive zum Nutzen der wiederherstellenden Werkstatt übertragen werden können.

Die Eisenbahnwerkstätten sind, für sich betrachtet, Teile der großen Eisenbahnverwaltungen, die kein Geld unmittelbar einbringen, aber, wie *Busse* am angegebenen Ort sagt, ganz beträchtliche Teile der Gesamteinnahmen verschlingen. Wenn an irgendeiner Stelle des Eisenbahnwesens, das ja in letzter Linie und besonders nach den erheblichen Ausgaben der letzten Jahre darnach trachten muß, billig zu arbeiten, das Streben, die Unkosten herabzudrücken, verständlich sein kann, so ist es hier der Fall. Durch die Vereinfachungen werden die Arbeiten der Lokomotivwerkstätten billiger, ohne daß ihre Güte leidet; auch wird die Wiederherstellung der Lokomotiven beschleunigt, und dadurch wird der Werkstatt die Möglichkeit gegeben, ihre Anlagen besser auszunutzen und mehr Lokomotiven fertig zu stellen. Gerade der letztere Umstand wird von großer Bedeutung werden, wenn nach dem Kriege, nachdem die Bedürfnisse des täglichen Lebens lange Jahre hindurch zurückgestellt worden sind, Handel und Wandel in die früheren Bahnen eingelenkt sind und die Lokomotiven auf große Leistungen gerüstet sein müssen.

Erhöhung der Nebengebühren im deutschen Güter- und Tierverkehr.

Mit Rücksicht auf die gestiegenen Selbstkosten der Eisenhn tritt am 1. Oktober d. J. ein neuer deutscher *Nebengebührentarif* für den Güter- und Tierverkehr in Kraft gl. die vom 15. August d. J. ab gültigen Nachträge V zum utschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B und VI zum Deutıen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I). Hierdurch tritt fast bei ntlichen Nebengebühren eine mäßige, nach den tatsächhen Selbstkosten der Eisenbahnen berechnete Erhöhung ı. Im einzelnen sind folgende Änderungen hervorzuheben, bei die bisherigen Gebührensätze in Klammern beigefügt ıd: Das *Wägegeld* beträgt zukünftig bei Verwägung f der Gleiswage für jeden Eisenbahnwagen, auch bei Leerrwägung, 1,50 ℳ (1 ℳ); für Verwägung von einem belanen oder leeren Schemel- oder Kuppelwagenpaar, ferner n vier- und mehrachsigen Wagen, erhöht sich die Gebühr f 2 ℳ (1 ℳ). Die *Ladegebühren* sind bei Ver- oder tladung von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und saaten in loser Schüttung auf 12 ₰ (6 ₰), bei anderen tern auf 8 ₰ (5 ₰) für je 100 kg festgesetzt. An *Krangeld* sind zukünftig 7 ₰ (3 ₰), mindestens 1 ℳ (50 ₰) entrichten, wobei die früheren Höchstgebühren von 3 bis ℳ für den Wagen fortfallen; ferner beträgt die Gebühr für Heranschaffung eines fahrbaren Krans von einer anen Station 5 ℳ (3 ℳ). Gleichzeitig wird die Grenze, von an Stückgüter vom Absender aufzuladen oder vom Empıger abzuladen sind, falls die Eisenbahn nicht das Ladeschäft gegen Gebührenberechnung übernimmt, von 750 kg f 500 kg herabgesetzt. Die *Signiergebühr* ist von ₰ auf 10 ₰ für das Frachtstück erhöht.

)as *Standgeld* beträgt künftig 3 ℳ (2 ℳ) für die sten 24 Stunden, 4 ℳ (3 ℳ) für die zweiten 24 Stunden und ℳ (4 ℳ) für jede weiteren 24 Stunden, die Gebühr für die bestellung von Wagen 3 ℳ (2 ℳ). Die *Deckenmiete* rägt fortan bei Decken bis zu 100 qm Fläche für jeden wendeten Wagen und für je — auch nur angefangene —) km der ganzen Beförderungsstrecke für jede Decke 1 ℳ. ndestens 2 ℳ (bisher a) für eine oder zwei Decken bis zu) qm Fläche 1,50 ℳ, b) für jede weitere Decke 50 ₰, ndestens zu a) und b) 2 ℳ). Die Verzögerungsgebühr für cken ist auf 1 ℳ (50 ₰) erhöht. Die *Provision* für chnahmen, Barvorschüsse und bare Auslagen der Eisenın sind auf 1 % festgesetzt, mindestens sind bei Beträgen zu 3 ℳ = 10 ₰, bei höheren Beträgen = 20 ₰ zu eren (bisher bei Beträgen bis 100 ℳ = 1 %, bei höheren trägen für die ersten 100 ℳ = 1 %, für den überschießen- ı Betrag ½ %, mindestens 10 ₰). An Gebühren für die sführung *nachträglicher Verfügungen des Abders* sind zu erheben: wenn die Sendung auf der Veridstation vor der Beförderung zurückgegeben oder auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert wird, für Stückgut 10 ₰, für Wagenladungen 8 ₰ für je 100 kg, für Eisenbahnfahrzeuge 1,50 ℳ für die Achse, in andern Fällen (§ 73 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen) bei Stückgut 50 ₰, bei Wagenladungen 3 ℳ für die Frachtbriefsendung; wenn eine Nachnahme nachträglich aufgelegt, erhöht, zurückgezogen oder gemindert, oder eine Sendung fracht- und gebührenfrei ausgeliefert werden soll, sind 50 ₰ für die Frachtbriefsendung zu entrichten (bisher wurden für alle diese Verfügungen teils höhere, teils geringere oder gar keine Gebühren erhoben).

Die Gebühr für *Benachrichtigungen* beträgt fortan bei der Zustellung der Benachrichtigung durch einen Boten der Eisenbahn für einen Brief oder mehrere gleichzeitig bestellte Briefe: auf Entfernungen bis zu 2 km vom Stationsgebäude 10 ₰, auf Entfernungen über 2 km für jedes Kilometer des Hin- und Rückweges 10 ₰ (bisher am Stationsorte ohne Rücksicht auf die Entfernung 10 ₰, außerhalb des Stationsortes Gebühren nach vorheriger Vereinbarung). Bei Benachrichtigung durch die Post ist das Postgeld, mindestens jedoch 10 ₰, bei Benachrichtigung durch Fernsprecher die etwa erwachsene besondere Gesprächsgebühr zu ersetzen. Die Gebühr für den Verkauf *unanbringlicher Güter* beträgt wie bisher 10 % des Erlöses, jedoch ist die Mindestgebühr von 50 ₰ auf 1 ℳ, die Höchstgebühr von 5 ℳ auf 10 ℳ erhöht; ferner wird als neue Gebühr für die Vorbereitung eines nicht vollzogenen Verkaufs 1 ℳ erhoben. Die *Desinfektionsgebühren* im Güter- und Tierverkehr betragen zukünftig: für den einbödigen Wagen 2 ℳ (1 ℳ), für den mehrbödigen Wagen 3 ℳ (2 ℳ), bei Stücksendungen von Großvieh für jedes Stück 1 ℳ (50 ₰), höchstens 2 ℳ (1 ℳ), bei Stücksendungen von Kleinvieh für jedes Stück 20 ₰ (10 ₰), höchstens für die Sendung 1 ℳ (50 ₰). Neu vorgesehen ist für den Tierverkehr — entsprechend dem Vorgang im Güterverkehr — eine Gebühr für die *Anweisung des Absenders*, die Sendung von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen und für *Anweisungen des Empfängers*; sie beträgt bei Berechnung der Stückfracht 50 ₰, bei Berechnung der Ladungsfracht 3 ℳ für die Frachtbriefsendung. Betreffs der *Ladegebühren* für Tiere, die für das Stück bei Pferden 50 ₰, bei sonstigem Großvieh 30 ₰ und bei Kleinvieh 10 ₰ betragen (wie bisher), ist die bisherige Höchstgebühr von 3 ℳ für den einbödigen und 4,50 ℳ für den mehrbödigen Wagen bei Pferden und sonstigem Großvieh gestrichen; gleichzeitig ist diese Höchstgebühr bei Kleinvieh für den einbödigen Wagen auf 4,50 ℳ (3 ℳ), für den mehrbödigen Wagen auf 6 ℳ (4,50 ℳ) erhöht.

Bis zum 1. Oktober d. J. bleibt der bisherige Nebengebührentarif in Geltung. Die Änderungen gegen diesen sind

in den ausgegebenen Tarifnachträgen durch ein Kreuz gekennzeichnet. Soweit durch die Tarifteile II oder durch Aushang in den Abfertigungsräumen auf Kriegsdauer oder bis auf weiteres höhere als die neuen Gebührensätze eingeführt sind, bleiben erstere, als in den Kriegsverhältnissen begründet, bis zu ihrer ausdrücklichen Aufhebung in Geltung. Bei den meisten deutschen Bahnen ist dies z. B. betreffs der Standgelder und der Ladegebühren der Fa Die Standgelder betragen hier bis auf weiteres für d ersten 24 Stunden 3 ℳ, für die zweiten 24 Stunden 6 ℳ ur für jede weiteren 24 Stunden 8 ℳ für den Wagen; d Ladegebühren sind für Kriegsdauer festgesetzt auf 10 ₰ b verpackten Gütern, auf 15 ₰ bei unverpackten Gütern f je 100 kg des auf- oder abzuladenden Gutes.

Auf hängendem Seil.*)

Unmittelbar vor dem Kriege hatte Tirol für den Wanderverkehr in seinen Gebirgen eine neue Anziehungskraft gewonnen: die Seilschwebebahn für den Personenverkehr. Am 31. August 1912 schwebte der erste Wagen von Lana bei Meran auf mehr als 2200 m langem, hochgespanntem Seile zu dem 1800 m hochgelegenen Virgiljoch empor und neun Monate später wurde die Kohlern-Bahn bei Bozen eröffnet, deren 1600 m langes Tragseil über zwölf Stützen hinweg einen Höhenunterschied von 834 m überwindet; den Bau einer dritten Schwebebahn von Zambana bei Trient zu dem Brenta-Dolomitenhotel bei Fai unterbrach der Krieg.

Die Seilschwebebahnen haben eine lange Vergangenheit hinter sich. Sie zählt nach Jahrtausenden. Die Chinesen, einst Meister der Wegebaukunst, sollen Bahnen benützt haben, bei denen kleine Fahrzeuge auf Seilen rollten, die auf Stützen hoch über dem Boden gespannt waren. In Deutschland und in England beginnt die Geschichte der Seilbahnen mit dem fünfzehnten Jahrhundert; aber die Bahnen kamen über bescheidene Versuche nicht hinaus. Die rasch vergänglichen Hanfseile verhinderten ihre Entwicklung; erst die Erfindung der Drahtseile brach den Bann. Im Jahre 1869 schuf Freiherr v. Dücker die deutsche Bauweise der Seilschwebebahnen, die der Wiener Ingenieur Obach, später Otto, Bleichert, Pohlig ausgestalteten und verwirklichten.

Hoch über dem Erdboden, über Straßen, Eisenbahnen und Flüsse, über Täler und Berge, über Wälder und Häuser spannt sich, von Stützen getragen, das Drahtseil als Gleis der von Rollen geleiteten freischwebenden Wagen; langsam in gleichen Entfernungen folgen sich die Fahrzeuge, ununterbrochen, eines dem anderen, von einem Seile gezogen, das eine feststehende Maschine in der Anfangs- oder Endstation bewegt. Von der Fabrik zur Schutthalde, vom Schacht zum Hafen oder zur Eisenbahn, vom Steinbruch zum Kalkofen. . . Man zögerte bis in die Gegenwart, auch Personen zu fördern. Tirol hat's gewagt. Und den Ingenieuren ist es gelungen, auch hier das Wort des Steinklopferhans wahr zu machen: „Es kann dir nix g'scheh'n." Ob nun zufälligerweise die Antriebsmaschine versagt, ob das Drahtseil bricht oder das Zugseil reißt — für jedes Gefahrenmoment ist ein Aushilfs- und Rettungsmoment geschaffen, und wenn der Wagen auf freier Strecke unrettbar „fest liegen bleibt", so können sich die Reisenden durch einen Rettungssack, der sicher geführt ist und den sie durch eine Öffnung im Wagenboden besteigen, zur Erde niederlassen; freilich darf das Seil nicht allzu hoch über dem Gelände liegen, wie es ja auch bei der Kohlern-Bahn der Fall ist.

Die Seilschwebebahnen verdienen weit mehr Beachtung als es bisher geschehen ist, namentlich als Güterbahnen. Ihre geringe Abhängigkeit von der Gestaltung des Bodens, die schon nahezu eine Unabhängigkeit ist; ihr geringes Bedür nis an Land, auf dem ihre Stützen stehen; die freie Bewe lichkeit ihrer Linie, ihr billiger Betrieb, der sich still u gleichmäßig abwickelt — das sind Eigenschaften, die na einer größeren Anwendung rufen. Es ist kein Zweifel: d Krieg wird Wandel schaffen . . . Wie einst nach den Fel zügen Napoleons der Straßenbau, wird nach diesem Völke ringen, das wir durchleben, das Verkehrswesen neu ersteh und erblühen. Napoleon hat großartige neue Straßen g schaffen, alte verbessert und so die Richtung gewiesen, der das Straßenwesen sich mit zwingender Kraft entwickelt als seine Eroberungspläne vernichtet waren. Der bluti Krieg, der uns umtost, hat gezeigt, wie alle Verkehrswe und Verkehrsmittel der Gegenwart ungeahnt Bedeutend zu leisten vermögen, wenn sie voll ausgenützt und richt angewendet werden; jeder und jedes an seinem Platze, si verknüpfend und ergänzend. Der Krieg hat auch die Sei schwebebahnen erfolgreich verwertet; sie traten dort sie reich in ihr Recht, wo jedes andere Verkehrsmittel ausg schlossen erschien. Dieser ungeheure Vorteil, den sie a manchen Fronten gewährten, wird für ihre ausgedehnte A wendung im Frieden eindringlich sprechen.

Schon ist ein großer Gedanke aufgetaucht: eine Se schwebebahn für Massenbeförderung von Berlin über Ko stantinopel nach Bagdad. Prof. Dr. v. Schmidt in Stuttga bringt sie in Vorschlag; ein Kilometer soll nur 52 000 (78 000 K.) kosten — also etwa die Kosten einer Lokalba erreichen. Die große Standbahn nach Bagdad nähert si ihrer Vollendung; nur der Bosporus wird den Schienenw unterbrechen — aber gewiß ist die Zeit nicht fern, wo au über ihn eine mächtige Brücke sich spannen wird und d Eisenbahnwagen von Hamburg bis Bagdad rollen werde Die Verbindung des Rheinstromes mit der Donau wird ei wichtige Wasserstraße schaffen, die ein Kanalnetz dur Kleinasien bis zum Euphrat und Tigris fortsetzen soll, u schließlich ist auch der Suezkanal noch ein bedeutsam Pfad des Weltverkehrs, den der Krieg wohl von den er lischen Fesseln dauernd befreien wird. Kann da eine Se schwebebahn noch ihre Berechtigung haben? Wer möch heute, wo wir die Größe der kommenden Friedenswirtscha noch nicht ahnen, diese Frage verneinen? Eine Seilschwe bahn wird sich leicht in die bestehenden und in die werdend Verkehrswege fügen, wird sich der Standbahn und dem Stro und dem Seeweg anschmiegen, wird Massengüter billig fö dern und den Segen ihrer Förderung über das Land au streuen, da sie dorthin führen kann, wo die anderen Pfa nicht vordringen können. Je mehr der großen Gedank schon jetzt auftauchen und sich geltend zu machen such um so sicherer wird das Rechte gewählt werden könn Der Gedanke einer Seilschwebebahn von Berlin nach Bag ist groß und kühn, aber es liegt Leben in ihm, das gepfl werden muß.

*) Wir entnehmen vorstehenden interessanten Aufsatz des Professors Birk in Prag der „Zeit".

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anderweite Abrundung der Frachtbeträge und Nebengebühren.** Nach den gegenwärtigen Tarifbestimmungen der deutschen Eisenbahnen wird das Gewicht des Gutes zum Zwecke der Frachtberechnung stets auf volle 10 kg nach oben abgerundet; mindestens werden jedoch 20 kg zur Frachtberechnung gezogen. Im Gegensatz hierzu sind bei Berechnung der Fracht und der meisten Nebengebühren Beträge unter 5 Pf. gar nicht, Beträge über 5 Pf. für volle 10 Pf. zu rechnen. Hierin tritt am 1. Oktober d. J. eine Änderung ein. Von diesem Zeitpunkte an sind zwecks Vereinheitlichung der angeführten Bestimmungen und zur Steigerung der Einnahmen der Eisenbahn auch die Frachtbeträge und Nebengebühren, bei Tiersendungen auch das Begleiterfahrgeld, stets auf volle 10 Pf. nach oben abzurunden (siehe die vom 15. August d. J. ab gültigen Nachträge V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B und VI zum Deutschen Eise bahn-Tiertarif, Teil I). Ausgenommen hiervon sind nur d Preise für Vordrucke (verkäufliche Drucksachen) und d Gebühren für Benachrichtigung von der Ankunft von Güte die nach den genauen Beträgen ohne Abrundung erhob werden.

— **Frachtberechnung für Klärmittelmischungen.** Kl mittel, für Schmutzwässer bestimmt, zusammengesetzt a Zellulosefasern, Erzen, Gips, Kalk, Knochen- oder Holzko Sägemehl, Salzen, Teer, Ton und in geringen Mengen bei fügten Chemikalien, tarifieren nach dem gegenwärtig Tarif zum Spezialtarif III und zum Stückgutspezialtarif; Beförderung in bedeckten Wagen ist das Gut von der Zahlu des zehnprozentigen Gewichtszuschlages befreit. Mit W kung vom 1. Oktober d. J. wird diese Stelle nach einem schlusse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eis bahnen, der kürzlich bindende Kraft erlangt hat, im Tarif strichen. (Vgl. den vom 15. August d. J. ab gültigen Nachtra zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.) Von diese

7tpunkte an fallen somit Klärmittelmischungen unter die ·gemeine Wagenladungs- und Stückgutklasse. Maßgebend die Aufhebung obiger Tarifstelle war die Tatsache, daß i moderne Abwässerklärung sich anderen Klärmitteln, z. B. schwefelsauren Tonerde, zugewandt hat oder daß die Ver-ucher die benötigten Klärmittelmischungen am Verwen-gsorte aus den einzeln bezogenen Bestandteilen selbst her-len. Soweit denn noch Klärmittelmischungen im Eisen-nversand vorkamen, waren sie aus anderen, meist ge-n gehaltenen Stoffen zusammengesetzt, entsprachen also Tarifstelle nicht. Zudem war ihr Preis im Verhältnis zu geringen Kosten der Einzelbestandteile meist unverhält-näßig hoch, so daß zu ihrer Begünstigung kein Anlaß vor-. Die Tarifstelle konnte daher unbedenklich gestrichen rden.

— **Prüflaboratorium für Berufseignung.** Die Anregungen, Münsterberg und andere hinsichtlich der Prüfungen für ufseignung auf der Grundlage der Methoden der experi-itellen Psychologie gegeben haben, und die allgemein ein-ende Bewegung für genauere Berücksichtigung der natür-en persönlichen Anlagen bei der Berufswahl haben die hsische Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt, für die ecke der sicherheitlich besonders belangreichen enbahndienste Einrichtungen zu schaffen, die dazu ge-net sind, die Möglichkeiten der Beurteilung der Anwärter die bezeichneten Dienstzweige nach Seite der persönlichen ndeigenschaften hin zu erweitern. Es wird künftig mehr h als bisher notwendig sein, die verfügbaren Kräfte unter ückstellung anderer Rücksichten nach ihrer wirklichen nung zu verteilen. Diese Eignung wird möglichst schon vornherein so weit festgestellt werden müssen, daß Ein-llung ungeeigneter Persönlichkeiten in die einzelnen nstzweige tunlichst vermieden wird und namentlich, daß t erst der Ernstfall zum Nachteil der Verwaltung einen gel in den erforderlichen Grundeigenschaften zu Tage en läßt. Die Generaldirektion der Sächsischen Staats-nbahnen hat ein Laboratorium für diese Prüfungen ein-chtet, die sich in der Hauptsache auf nachstehende Fähig-en beziehen: Rasches richtiges Erfassen von äußeren Vor-gen, Entschlußfähigkeit, Ruhe, Ausdauer, wirksames Ge-htnis für zurückliegende Wahrnehmungen, Auffassungs-mögen und Gedächtnis für Raumverhältnisse, Abschätzungs-mögen für Entfernungen, Zeiten und Geschwindigkeiten. der Ausgestaltung der Prüfungseinrichtungen hat man teilweise auf die bereits bei militärischen Kraftwagen-nationen bestehenden Laboratorien stützen können; vor-gend aber sind die einzelnen Prüfungsversuche in selbst-diger Weise unter besonderer Berücksichtigung der Ver-nisse des Eisenbahndienstes ausgebildet worden. Die be-s seit Mitte Mai 1917 im Gange befindlichen vorbereiten-Prüfungen dienen zur genauen Erprobung der einzelnen fahren und insbesondere zur Feststellung der Anforde-gsgrenzen. Mit den eigentlichen Prüfungen wird voraus-tlich gegen Ende dieses Jahres begonnen werden, wobei erster Linie die Anwärter für den Stationsdienst und für Lokomotivführerlaufbahn in Betracht gezogen werden en. Eine spätere Ausdehnung der Prüfungen auf Anwär-anderer Eisenbahndienstzweige ist nicht grundsätzlich geschlossen worden.

— **Über die Behandlung des Personals in der Kriegszeit.** der Beratung des Voranschlags der Eisenbahnen im rttembergischen Landtag wurde ein bemerkens-ter Erlaß verlesen, den der Vorstand der Generaldirektion württembergischen Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Stieler, r die Behandlung des Personals vor einiger Zeit an die stände sämtlicher Inspektionen und an die Vorstände der nstationen I. und II. Klasse gerichtet hat. In diesem Er-wird ausgeführt:

Die lange Dauer des Krieges macht die aufmerksamste ege des Personalwesens jedem in Vorgesetzten-Stellung ndlichen Eisenbahnbeamten zur besonderen Pflicht. Die en Gesamtleistungen, die wir trotz der immer zunehmenden wierigkeiten heute noch aufzuweisen haben, wären nicht erzielen, wenn nicht die Beamten, Unterbeamten und Ar-er aller Dienstzweige in voller Erkenntnis ihrer vater-lischen Pflicht ihre Kräfte willig zur Verfügung stellen den. Diesen guten Geist aufrecht zu erhalten und weiter pflegen, sei jedem Vorgesetzten hiermit aufs dringendste Herz gelegt.

er Untergebene muß aus dem Verhalten der Führer er-en können, daß seine Tätigkeit als Mitarbeit an der eheuren, unserem Volk gestellten Aufgabe gewürdigt wird. Beruf des Eisenbahners stellt an den einzelnen große orderungen, heute größere als je. Nachlässigkeit und chgültigkeit können hier so wenig geduldet werden wie n Soldaten. Wer sich aber als tüchtiger Mitarbeiter be-währt hat, der muß die Überzeugung haben dürfen, daß dies von seinen Vorgesetzten beachtet wird, und zwar auch dann, wenn er einmal im Dienste etwas versehen sollte. Dieser Gesichtspunkt ist nicht nur bei der Frage einer etwaigen Bestrafung, sondern schon bei der Entscheidung, ob eine Untersuchung zu führen ist, und bei der Art des dem Untergebenen zu machenden Vorhalts sorgfältig zu beachten.

Die Art des Auftretens eines Vorgesetzten wird wesentlich durch dessen natürliche Anlagen bestimmt, und es ist nicht jedem in gleicher Weise gegeben, Reibungen mit den ihm Unterstellten auf das denkbar geringste Maß zu beschränken. Ein Vorgesetzter aber, der sich, wie es seine Pflicht ist, über sein Verhalten stets Rechenschaft gibt, der wird es mindestens dahin bringen, daß seine Untergebenen überzeugt sind, sie werden gerecht und gleichmäßig behandelt, und hierauf hat jeder Untergebene unbedingt Anspruch.

Die höheren Vorgesetzten, vor allem die Vorstände der Inspektionen und der größeren Stationen, bitte ich, mit Nachdruck dahin zu wirken, daß Beamte usw., die weniger geschickt in der Behandlung ihrer Untergebenen sind, auf ihre Fehler aufmerksam gemacht werden, auch ist es Pflicht jedes älteren Beamten, auf seine jüngeren Berufsgenossen, bei denen Temperament und Mangel an Erfahrung zu Mißgriffen besonders leicht Veranlassung geben, erziehend einzuwirken. Das Personal ist gerade den jüngeren Vorgesetzten gegenüber doppelt empfindlich. Mit Bedauern höre ich, daß auch heute noch gelegentlich Äußerungen fallen, die als Drohung mit Abgabe zum Frontdienst (Schützengraben!) aufgefaßt werden können. Gegen solche Entgleisungen werde ich künftig strafend einschreiten.

Die Schwierigkeiten in der Verpflegung haben, wie bekannt, die Verwaltung zu einer Reihe von Maßnahmen zugunsten ihres Personals veranlaßt. Die Erfahrung zeigt, daß eine volle Ausnützung dieser Einrichtungen nur da erfolgt, wo die örtlichen Vorgesetzten ihren Leuten hierbei an die Hand gehen. Dies ist dringend geboten, weil der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der Erhöhung der Geldbezüge ihres Personals engere Grenzen gezogen sind als der Privatindustrie. Umsomehr muß in den Angehörigen unserer Verwaltung das Gefühl erhalten werden, daß sie ihrer Fürsorge sicher sein dürfen. Dies gilt auch von der Beratung der Untergebenen in finanziellen Schwierigkeiten. Ebenso ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die schon länger im Eisenbahndienst verwendeten Leute in ihren Bezügen nicht geschädigt werden, wenn ihnen im Zusammenhang mit den heutigen Verhältnissen eine andere Beschäftigung zugewiesen werden muß.

Dieser Erlaß ist von den Vorständen der Inspektionen und der Stationen I. und II. Klasse mit den ihnen unterstellten Beamten und den besonders in Betracht kommenden Unterbeamten, z. B. Haltestellenvorstehern, Oberlokomotivführern und Meistern zu besprechen."

— **Kanalfragen im württembergischen Landtag.** Der württembergischen Zweiten Kammer lag bei der Beratung des Voranschlags für den Staatshaushalt zu der Voranschlagstelle „Wasserstraßen" der in Nr. 53, S. 444 dieser Zeitung mitgeteilte Antrag ihres Finanzausschusses vor, wonach die Regierung sobald als möglich untersuchen soll, welche Änderungen an den schon ausgearbeiteten Plänen und Kostenvoranschlägen für die Neckarkanalisierung bis Plochingen bei Annahme des 1200-t-Schiffes vorzunehmen sind und welche Wirkung die Annahme des 1200-t-Schiffes auf die Pläne und Kosten für die Fortsetzung dieser Wasserstraße bis zur Donau hat. Der Staatsminister des Innern Dr. v. Fleischhauer führte nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" in seinen Darlegungen über den Standpunkt der Regierung zu den Kanalfragen unter anderem aus, es seien während des Kriegs verschiedene Umstände eingetreten, die der Regierung gegenüber ihrer früheren, auf finanziellen Erwägungen beruhenden mehr abwartenden Stellung es nunmehr geboten erscheinen lassen, in der Frage der Neckarkanalisierung weitere Schritte zu tun. Einmal sei im Dezember 1916 der württembergischen Regierung von der Reichsleitung amtlich mitgeteilt worden, daß die holländische Regierung sich nicht geneigt gezeigt habe, der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein zuzustimmen. Sodann habe sich durch die Erfahrungen des Kriegs gezeigt, daß die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen eine begrenzte sei und daß eine leistungsfähige Wasserstraße für Württemberg, insbesondere für seine Industrie, eine Lebensfrage sei. Endlich sei durch die 13 Millionen-Stiftung des württembergischen Großindustriellen Dr. Bosch eine bessere Ertragsberechnung ermöglicht. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit Baden und Hessen sei daher eingeleitet worden. Dem bayerischen Plan für den Main-Donau-Kanal stehe man in Württemberg durchaus freundlich gegenüber, unter der Voraussetzung freilich, daß die württembergischen Interessen nicht zurückgestellt werden. Wenn für die Ausführung des Main-Donau-Kanals ein Reichs-

beitrag bewilligt werde, so werde Württemberg den Anspruch erheben, daß im entsprechenden Ausmaß ein solcher Beitrag auch für die Verbindung zwischen Neckar und Donau bewilligt wird. Nach Art. 4, Nr. 8 und 9 der Reichsverfassung wäre das Reich befugt, die Herstellung, den Zustand und den Betrieb der Wasserstraßen unter bestimmten Voraussetzungen zu beaufsichtigen. Vom Standpunkt der württembergischen Regierung müsse es als wünschenswert bezeichnet werden, daß das Reich von der ihm hiermit zugewiesenen Befugnis den entsprechenden Gebrauch mache. Die Frage des 1200-t-Schiffes sei wegen der richtigen Ausnützung im Verkehr zwischen Neckar und Donau und wegen der Stromverhältnisse auf der unteren Donau noch eingehend zu prüfen.

In der Erörterung wurde hinsichtlich des Verhältnisses zu den Eisenbahnen darauf hingewiesen, daß der König beim Empfang der Vorstände des Südwestdeutschen Kanalvereins erklärt habe, er halte jede Politik, die aus Rücksicht auf die Einnahmen der Eisenbahnen die Entwicklung der Wasserstraßen hemmen würde, für verfehlt. Der Staatsminister des Innern gab denn auch seine Erklärungen zugunsten des Kanalbaus ausdrücklich im Namen der Staatsregierung ab. Der Ministerpräsident Freiherr Dr. v. Weizsäcker nahm bei der Beratung des Eisenbahnvoranschlags Veranlassung, auch seinerseits zu erklären, daß die Kanalfragen nicht in einer gegensätzlichen Richtung zwischen Eisenbahn und Kanal behandelt werden dürfen. Die Kanäle werden vielmehr nach seiner Anschauung bei Erfüllung der auf sie gesetzten Zukunftshoffnungen den Eisenbahnverkehr befruchten, unter der Voraussetzung freilich, daß sie ein Aufblühen der Industrie in einem ganz außerordentlichen Maße zur Folge haben. Über die Behandlung der Kanalfragen sei man in der Staatsregierung stets vollständig einig gewesen.

Der Antrag des Finanzausschusses wurde einstimmig angenommen mit einer Einschaltung, wonach auch der Plan für die Verbindung zwischen Donau und Bodensee mit Rücksicht auf die Schiffbarmachung des Oberrheins von der Regierung gefördert werden soll.

Tarif für den Privatgüter- usw. Verkehr auf den im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes. Seit 1. August d. J. wird für sämtliche Tarifklassen und Ausnahmetarife ein 10prozentiger Zuschlag zur Fracht für das besetzte Gebiet erhoben. Vom Zuschlage befreit bleiben die Ausnahmetarife 6 (frisches Obst), 7 (Holz nach Libau usw.) und der direkte Holzausnahmetarif nach deutschen Stationen.

Österreich.

— **Brünner Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1916 einschließlich 27 938 K. (im Vorjahr 27 921) Vortrag vom Vorjahr einen Reingewinn von 321 082 (286 273) K, woraus 8 % (7 %) Dividende ausgeschüttet werden sollen. Wie im Geschäftsbericht ausgeführt wird, brachte das Jahr 1916 den Mährisch Ostrauer Lokalbahnen höhere Einnahmen als das Vorjahr, da der Personenverkehr sich gegenüber dem Jahre 1915 beträchtlich gehoben hat. Allerdings dürfte diese Entwicklung nicht in dem gleichen Maße anhalten, da zu ihr hauptsächlich der Mangel an anderweitigen Beförderungsmitteln und andere Umstände beitrugen, welche nach Eintritt normaler Verhältnisse größtenteils wieder in Fortfall kommen werden. Den höheren Einnahmen standen ganz wesentliche Mehrausgaben gegenüber, welche durch die außergewöhnliche Steigerung der Preise sämtlicher Bedarfsstoffe und durch höhere Löhne verursacht wurden, wie sie auch für die Zukunft zu erwarten sind und ihren Ausdruck in den Kosten der Erneuerungs- und Erhaltungsarbeiten, die in den nächsten Jahren aufzuwenden sein werden, finden werden. Hierfür wurde ebenso vorgesorgt wie für die demnächst eintretende Steuerpflicht eines Teiles der Mährisch Ostrauer elektrischen Linien. Die Verhältnisse auf den Lokalbahnen Mutenitz-Gaya und Lundenburg-Eisgrub haben sich gegenüber dem Vorjahr verbessert, wozu außer der Zunahme des Personen- und Frachtenverkehrs auch tarifarische Maßnahmen beigetragen haben. Die Erträgnisse dieser beiden Bahnen reichen aber immer noch nicht zur Deckung der Verzinsung und Tilgung der für deren Bau aufgenommenen Obligationsanleihen aus. Die Betriebseinnahmen sämtlicher Linien betrugen im Jahre 1916: 1 498 290 K (im Vorjahr 1 160 121). Bezüglich des Lokalbahnprojekts Witkowitz-Hrabowa wurden die Verhandlungen mit der Regierung fortgesetzt und nunmehr an diese das Ansuchen gestellt, in die eigentlichen Konzessionsverhandlungen einzutreten. Im Jahre 1916 ist mit der Durchführung der Elektrisierung des Frachtenverkehrs der Mährisch Ostrauer Lokalbahnen begonnen. Die Gesellschaft hofft hierdu
gegenüber dem bisherigen Dampfbetrieb in Zukunft Vort
zu erzielen.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrat
Gesellschaft, deren Eisenbahnlinien bekanntlich seit ei
Reihe von Jahren verstaatlicht sind, hat in seiner letz
Sitzung beschlossen, bei der Regierung vorbereitende Schr
wegen Umwandlung der gegenwärtig noch auf 200 fl. ö.
in Silber oder 500 Fr. lautenden Aktien in Aktien der Kron
währung zu unternehmen. Es ist zu diesem Behufe die
ziehung sämtlicher bisher umlaufenden Aktien und de
Umtausch in Kronen-Aktien in Aussicht genommen, w
der sich nach der gesetzlichen Gleichstellung ergebende
genwärtige Nennbetrag der Aktien von 476,129 K. auf 480
erhöht werden soll; dies ergibt für alle derzeit noch im U
lauf befindlichen 494 484 Aktien einen Unterschiedsbet
von 1 914 131 K., der aus der außerordentlichen Reserve entn
men und auf Kapitalkonto übertragen würde. Durch diese al
Aktionären gleiche Rechte sichernde Umwandlung wü
naturgemäß der innere Wert der Aktie in keiner Weise
rührt, da jede Aktie nach wie vor 494 484 stel des V
mögens der Gesellschaft beträgt, das Vermögen der Ges
schaft aber durch die Umwandlung der Aktien eine Än
rung überhaupt nicht erfährt. Wenn die Regierung ke
Einwendungen erhebt, soll im Spätherbst d. J. eine auß
ordentliche Generalversammlung einberufen werden, die ü
die Anträge auf Einziehung der gegenwärtig umlaufen
Aktien und Ausgabe neuer, auf je 480 K. lautender Akt
zu beschließen und die erforderlichen Abänderungen
Satzungen vorzunehmen hätte.

Für diesen Beschluß war, wie weiter mitgeteilt wird, die
wägung maßgebend, daß Aktien nicht als auf eine fe
Summe einer bestimmten Währung lautende Schuldversch
bungen, sondern nur als Beurkundung über den Anteil
einer gesellschaftlichen Unternehmung angesehen wer
können; folglich sollen Aktien einer inländischen Untern
mung sachgemäß nicht auf eine andere als die inländis
Währung lauten, weil eine solche Unternehmung ja ihr
wenngleich vielleicht in ausländischer Währung — ein
zahltes Aktienkapital in inländischen Vermögensobjekten
gelegt hat, ihren Ertrag also nur im Inland in inländisc
Währung zu erzielen und keinesfalls mehr als diesen so
zielten Ertrag unter die Aktionäre zu verteilen vermag.
Aktionär kann daher durch die Umrechnung des Ertrages
der inländischen in die ausländische Währung normalerw
einen Vorteil nicht erlangen und nur im Falle unvermitte
Agioschwankungen einen Kursgewinn erzielen, der aber
der Gesellschaft selbst und damit von den übrigen Aktionä
bestritten werden muß. Ein solches Ergebnis widerspri
dem obersten Grundsatz des Aktienwesens, nach dem
Aktionäre verhältnismäßig an dem Ertrag der
sellschaft teilhaben. Da bei der Staatseisenbahngesellsch
überdies auch eine allmähliche Tilgung der Aktien statt
det, erstreckt sich die Gefahr einer des Agios wegen ungle
mäßigen Behandlung der Aktionäre nicht nur auf die D
dendenzahlung, sondern auch auf die Kapitalsrückzahlu
Offenbar kommt nämlich jenen Aktionären, deren Aktien
Zeiten hohen Agios zur Rückzahlung gelangen, gegenü
jenen, deren Aktien bei niedrigem Agio verlost werden,
beträchtlicher Zufallsgewinn zu, der nur zu Lasten des V
mögens und künftigen Ertrages der Gesellschaft bezahlt w
den kann. Werden hingegen die Aktienrückzahlungen
den Schwankungen der Valuta losgelöst, so wird einerst
die Verkürzung der in der Gesellschaft verbleibenden
tionäre durch Agioverluste verhütet, während anderers
auch dem Besitzer der verlosten Aktie eine Schädigung
sofern nicht zugefügt wird, als er ja durch den ihm aus
folgten Genußschein auch weiterhin an dem gesellsch
lichen Unternehmen beteiligt bleibt. Die mit der Ausstell
der Aktien auf eine Alternativwährung verbundenen U
stände sind infolge der durch den Krieg geschaffenen au
ordentlichen Verhältnisse des Valutamarktes, die voraussi
lich auch nach Friedensschluß nicht sogleich zu beseiti
sein werden, beträchtlich erhöht worden und Abhilfe da
gerade jetzt dringend geboten. Bisher hat sich die Ges
schaft gegen das Valutarisiko vorläufig dadurch geschü
daß in den seit Kriegsausbruch abgehaltenen General
sammlungen zwar die Dividende noch in Franken bestin
zugleich aber beschlossen wurde, daß die Dividende nur
Kronen zu einem gleichzeitig festgesetzten Umrechnu
kurs ausbezahlt werde. Diese vorläufige Einrichtung
nun zu einer bleibenden gestaltet und damit zugleich
österreichische Valutamarkt durch Beseitigung einer zu
recht formell als ausländische Schuld erscheinen
Post von 247 242 000 Fr. entlastet werden.

Ungarn.

— Verrechnung der Frachtsteuer im Güterverkehr der arischen mit den deutschen Eisenbahnstationen. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß auf den deutschen Eisenbahnen am 1. August d. J. eine 7proz. Frachtsteuer in Kraft getreten ist, wurde von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen angeordnet, daß die Ermittlung dieser Steuer nach in den direkten Verbandstarifsatz eingerechneten Ansatz durch die deutschen Eisenbahnen vorgenommen wurde. Zu diesem Zwecke ist durch die Eisenbahndirektion Berlin eine Gebührentabelle ausgearbeitet worden, welche Ermittlung der auf die kürzeste deutsche Fahrstrecke fallenden Steuer ermöglicht. Außerdem wird zu jedem zelnen Verbandstarifhefte ein Nachtrag erscheinen, welcher zur Berechnung erforderlichen Bestimmungen enthalten d. — Die Ermittlung der Frachtsteuer wird in beiden Verrsrichtungen bis zur weiteren Verfügung durch die schen Eisenbahnen erfolgen.

— Verhütung von Ernteschäden durch Lokomotiv-Funken. Durch eine Verordnung des ungarischen Handelsministers wurden Maßnahmen getroffen, daß die zur Abfuhr en landwirtschaftlichen Erzeugnisse nur in einer Entfernung von mindestens 95 m vom Bahngleise untergebracht den dürfen, und daß dort, wo dies zufolge räumlicher Verhältnisse nicht möglich wäre, das Getreide um so schneller geführt werde. Mit der Einbringung der Ernte wird in rer Reihe längs der Bahn begonnen. Die Felder müssen der Ernte sofort gesäubert und gleichlaufend zur Bahn Schutzgräben gezogen werden.

— Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stellen sich im Juni d. J. nach dem vorläufigen Ausweise gegen die gleichen Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1917 K.	gegen 1916 K.	%
ngarische Linien . . .	3 004 634	+ 24 835	8,0
sterreich. Linien . . .	1 577 608	+ 553 479	54,0
esamtnetz	4 582 242	+ 578 314	14,4

ie von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten 2 Lokalbahnen hatten zusammen eine Einnahme von 6835 K., gegen das Vorjahr um 96 576 K. = 56,4 % mehr. Mr.

Ernennungen von Oberbeamten im Handelsministerium. liehen wurde den Staatsbahninspektoren Georg Bene Moriz Tárnoky der Titel eines technischen Oberrates, Inspektor Dr. August Mezöffy der Titel und Charakter s Oberinspektors, dem Oberingenieur Alexander Hoffmann Titel und Charakter, dem mit dem Titel eines technischen Rates bekleideten Oberingenieur Béla Moldoványi Charakter, schließlich den Oberingenieuren Alexander Kviczky, Géza Breznay und Géza Vasváry der l eines technischen Rates.

Übrige europäische Länder.

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen das Jahr 1916 stellt fest, daß die Betriebslänge der dem de gehörenden Linien ohne die auf Rechnung verschieer Nebenbahnen und dergl. von den Bundesbahnen betrieen Strecken Ende 1916 2828 km betrug. Die Zahl der Beamten und Arbeiter belief sich auf insgesamt 35 300 (gegen 35 824 i. V.), darunter 24 853 mit festem Gehalt, 16 447 im Taglohn. Der Betriebsmittelpark umfaßte 1168 Lokomotiven, 3654 Personenwagen mit 187 417 Sitzplätzen, 17 064 Gepäck- und Güterwagen, mit denen insgesamt 86 990 815 Personen, 187 782 t Gepäck, 1 214 430 Tiere aller Art und 14 876 445 t Güter befördert worden sind. Die Betriebseinnahmen waren mit über 192 Mill. Franken um etwa 16 Mill. höher als im Vorjahr; die Betriebsausgaben betrugen fast 139 Mill. Franken. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem auf neue Rechnung vorgetragenen Verlust von rd. 44 Mill. Franken. Über dieses Ergebnis und die von der Generaldirektion der Bundesbahnen daran geknüpften Folgerungen ist schon in Nr. 39, S. 227 d. Ztg. berichtet worden. — Die Ausgaben für den Bahnbau blieben um rund 4 Mill. Franken unter dem dafür angesetzten Betrag. Die Ursache dafür liegt darin, daß gewisse Bauten, deren Ausführung im Voranschlag vorgesehen war, aus verschiedenen Gründen nicht in Angriff genommen werden konnten. So mußte z. B. der Bau der doppelspurigen Sitterbrücke bei St. Gallen verschoben werden, weil die Ausschreibung kein befriedigendes Ergebnis zeitigte und die Beschaffung der nötigen Arbeiter und Baustoffe nicht gesichert schien. Für die anderen zurückgestellten Bauten gilt ähnliches oder gleiches. Trotz der durch den Krieg herbeigeführten schwierigen Verhältnisse sind einige wichtige Bauten, die das Baubudget seit einer Reihe von Jahren stark belasteten, im Berichtsjahre zu einem guten Ende geführt worden, u. a. die am 8. Januar 1916 dem Betrieb übergebene neue Hauenstein-Linie. Von anderen hierher gehörenden Ereignissen sei noch erwähnt, daß die Grunderwerbung für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn und die Ausarbeitung des endgültigen Bauplans energisch gefördert worden sind. F. R.

— Eisenbahnerstreik in Spanien. Die Eisenbahnerverbände von Avila, Logrono und Saragossa haben für den 10. August den Ausstand angekündigt.

— Rußland räumt mit der zarischen Herrlichkeit auf. Zur bequemeren Verbindung zwischen Petersburg und Zarskoje-Sselo ist seinerzeit eine Bahn erbaut worden, die namentlich auch den Bedürfnissen des Zaren diente. Diese Bahn hatte daher den Namen: zarische Zweigbahn erhalten. Gegenwärtig, nachdem der Zar gestürzt worden, ist man auch eilig daran gegangen, wie auf vielen anderen Gebieten, auch diese „zarische Zweigbahn" zu beseitigen. Der größere Teil der Zweigbahn ist seiner Schienen beraubt, die zarische Bahnhofshalle in Petersburg ist der Privatbahn-Gesellschaft Moskau-Windau-Rybinsk zur geeigneten Benutzung übergeben worden, und die Stationsanlagen in Zarskoje-Sselo sowie der Bahnkörper sollen, nach einem Vorschlage der vorgenannten Gesellschaft, zum Bau einer elektrisch betriebenen Bahn Verwendung finden.

Mit dem Punkte Zarskoje-Sselo steht auch die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten über die Linienführung der Bahn Orel-Zarskoje-Sselo im Zusammenhange. Die Linienführung war darauf festgelegt, daß sie über die großen Besitzungen der gräflichen Familie Naryschkin führte, deren weibliches Oberhaupt eine einflußreiche Staatsdame am zarischen Hof war. Deren Einfluß ist gebrochen, und damit erübrigte es sich, die große Bahnverbindung Orel-Zarskoje-Sselo um etwa 5 Werst zu verlängern und auf einem Umwege nach Zarskoje-Selo zu führen.

Das sind kleine Schlaglichter dafür, was in Rußland alles beim Bau von Eisenbahnen maßgebend ist. m.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

tdeutsch-Sächsischer Verkehr. Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Sächsische Staatseisenbahnen. m 10. August 1917 wird die sächsische Station Chemnitz-Borna Ladest. die Tarife aufgenommen. Näheres unserem Verkehrsanzeiger und im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-. Staatseisenbahnen.

resden, den 3. August 1917. (1130)
. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., ens der beteiligten Verwaltungen.

einisch-Bayerischer Güterverkehr. ir jene Sendungen, welche über Betburg—Ulflingen, also über luxemburgisches Gebiet geleitet werden, wird die Güterverkehrssteuer nur für die steuerpflichtige deutsche Entfernung berechnet.

Zu deren Ermittlung ist die tarifmäßige Gesamtentfernung um 81 km (d. i. um die von der Steuer befreite Strecke Bettemburg - Ulflingen) zu kürzen.

München, den 31. Juli 1917. (1141)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Auf Seite 54 des Tarifs sind bei Langenprozelten zum Schnittpunkt Aschaffenburg Hbf. die norddeutschen Gruppen 140, 141 nachzutragen. Zum Schnittpunkt Gemünden (Main) ist der Vortrag von 120—144 abzuändern in:

120—139, 142—144.

Im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 unter den Anwendungsbedingungen nachzutragen:

„Die Frachtsätze gelten im Verkehr von den unter b) genannten preußisch-hessischen Stationen nur für Sendungen eigener Gewinnung, die von einer Zeche, Kokerei oder Brikettfabrik bei der nach ihrer örtlichen Lage und nach diesem Ausnahmetarif für sie in Betracht kommenden Versandstation zur Beförderung aufgegeben werden".

München, den 26. Juli 1917. (1128)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

2. Nachruf.

Am 1. d. Mts. verschied nach langem schweren Leiden der Rechnungsdirektor bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin

Herr Eisenbahndirektor **Boriß**,

Ritter des Roten Adlerordens 4. Klasse.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch große Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und lautere Gesinnung ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Stettin, den 3. August 1917. (1127)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden folgende Ausnahmetarife aufgehoben:

1. Ausnahmetarif 1a für Holzstoff, Holzzellstoff usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern;
2. Ausnahmetarif 5b für Messerputzsteine;
3. Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer usw.

München, den 3. August 1917. (1140)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 4.

Am 1. September 1917 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 30 B Ziff. 2 und 3 c geändert, die Bestimmung unter Ziff. 5 der Abteilung C wird ergänzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Vb. hier, Wiener Straße 4, II Auskunft.

Dresden, den 3. August 1917. (1143)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1—4.

a) Am 12. August 1917 wird die Station Chemnitz-Borna Ladest. aufgenommen. Frachtberechnung wie für Chemnitz-Altendorf zuzüglich 3 km. b) Die unterm 28. Juli 1917 veröffentlichte Aufhebung der Ausnahmetarife 14 (Zucker) und 14a (Rohzucker) gilt nur für die Dauer des Krieges.

Dresden, den 3. August 1917. (1129)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1917 ist der Anstoßbetrag für Holz des Spezialtarifs II Wörishofen—Türkheim (Bay) Bahnhof (Seite 34 des Tarifs) von 7 ₰ auf 9 ₰ zu ändern.

München, den 3. August 1917. (1142)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Allgemeine Kilometer-Tariftabelle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 wird die zur Zeit gültige Allgemeine Kilometer-Tariftabelle vom 1. November 1906, enthaltend die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1—5, neu aufgelegt.

Mit dieser Neuausgabe treten für Stückgut (Eilgut, Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter) durchweg zum Teil nicht unwesentliche Erhöhungen der Frachtsätze in Kraft; außerdem werden in den übrigen Tarifklassen infolge der geänderten Abrundungsgrundsätze einige Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg erhöht.

In die neuen Frachtsätze sind auch die auf Grund des Reichsgesetzes vom 8. April 1917 zu erhebenden Steuerzuschläge eingerechnet.

Preis und Bezugstelle werden später bekanntgegeben.

München, den 30. Juli 1917. (1135)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 15. Oktober 1917 tritt der Ausnahmetarif 2e für Schwefelkies außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1917. (1132)
Königliche Eisenbahndirektion

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Hinsichtlich der Erhebung der deutschen Verkehrssteuer vom 1. August 1917 ab gelten die für alle deutschen Gütertarife ausgegebenen Abgabeeinrechnungstafeln A, B und C sowie die sonstigen für die deutschen Verkehre erlassenen Bestimmungen.

München, den 1. August 1917. (1134)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Vom 1. Oktober 1917 ab treten an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 6, 6b und 6c für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks usw. neue Ausnahmetarife in Kraft, die geringe Frachterhöhungen bringen werden. Stationen des allgemeinen Verkehrs sind als Versandstationen in die neuen Ausnahmetarife nicht mehr aufgenommen. Bei Benutzung von 12,5 t-Wagen für Steinkohle und Steinkohlenbriketts wird Frachtberechnung nach dem Ladegewicht vorgeschrieben werden.

Die neuen Ausnahmefrachtsätze werden in nächster Zeit bekanntgegeben.

II. Auf Seite 135 des Tarifs sind folgende Entfernungen zu berichtigen:

München Hbf.-Werdum von 857 km auf 887 km
München-Laim-Werdum von 853 km auf 883 km.

München, den 2. August 1917 (1133)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnv[erbände].

1. Infolge Aufhebung der Ausnahm[e]klassen 6, 7 und 8 in den Tarifteilen [...] sind in der Güterklassifikation [...] Tarifs, Teil I, Abt. B auf den Seiten [...] bis 106 in Spalte 8 die Ausnahmekl[as]sen 6, 7 und 8 nebst etwaigen Anm[er]kungszeichen zu streichen. Gleichfa[lls] fallen die auf diese Ausnahmeklasse[n] bezüglichen Bestimmungen in § 8 [...] Seite 4 des Tarifs, Teil I, Abt. B f[ort].

2. Auf den Seiten 30, 70 und 88 [...] Tarifs, Teil I, Abt. B sind folgen[de] Tarifstellen in allen Spalten mit G[ül]tigkeit vom 1. September 1917 zu str[ei]chen:

Alkali, Ammoniak, flüssiges (in W[as]ser aufgelöster Salmiakgeist), Kas[ta]nien, eßbare, Salmiakgeist (Alka[li], Salmiakgeist, in Wasser aufgelöster).

Cöln, den 3. August 1917. (11[...])
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verw[al]tungen.

Norddeutsch-österreichischer Kohle[n]verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1[917] werden die Frachtsätze nach Perg[...] ermäßigt. Näheres enthält der Geme[in]same Verkehrsanzeiger der Preu[ßi]schen Staatsbahnen.

Breslau, den 3. August 1917. (11[...])
Königliche Eisenbahndirektion, [...] namens der beteiligten Verwaltung[en].

Gütertarif vom 1. Dezember 1909 [...] Tarif für die Beförderung von Leich[en] und lebenden Tieren vom 1. Novem[ber] 1911 für den Internationalen Lokalv[er]kehr unserer Verwaltung.

Am 1. August 1917 tritt zu den ob[en] erwähnten Tarifen ein Anhang in Kr[aft], welcher die Bestimmungen über [die] Erhebung der durch Reichsgesetz [ein]geführten deutschen Verkehrsste[uer] (D. R. A.) enthält.

Amsterdam, den 30. Juli 1917. (11[...])
Holländische Eisenbahn-Gesellscha[ft].

Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft

Mit sofortiger Gültigkeit werden [un]ter B III 2 Absatz 7 e auf Seite 12 [un]seres Binnentarifs die Eingangsw[orte] „Für die Beförderung mittels R[oll]schemel“ abgeändert in „Für die H[er]gabe der Rollschemel“.

Cöln, den 30. Juli 1917. (11[...])
Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

3 Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von verzi[n]kten und unverzinkten Gasrohren (n[aht]los gezogene Rohre).

Die Verdingungsunterlagen kön[nen] bei unserer Hausverwaltung Kai[ser]-Friedrich-Ufer 3 eingesehen, auch ge[gen] portofreie Einsendung von 50 ₰ (n[icht] Briefmarken) bezogen werden. [D]ie Angebote sind versiegelt mit der A[uf]schrift: „Angebot auf Lie[fe]rung von Gasrohren“ verse[hen] bis zum 25. August 1917, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Öffn[un]g portofrei an uns einzureichen. E[nde] der Zuschlagsfrist 10. Septem[ber] 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im August 1917. (1[...])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 62. | 11. August 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Stettiner Bahnhof in Berlin.

Unter dieser Überschrift bringt die Verkehrstechnische Woche im Hefte 14/16, Jahrg. 1917, einen vom Wirklichen Geheimen Rat Dr.-Ing. Schroeder verfaßten Beitrag zur Lehre vom Bahnhofsbau. Die Unterlagen dafür sind entnommen einem anregenden Vortrage des Regierungs- und Baurats Schlesinger über neuere öffentliche Bauten im Norden und Nordwesten von Groß-Berlin, der im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin gehalten und in der Verkehrstechnischen Woche Heft 43/45 Jahrg. 1916 veröffentlicht worden ist. Auf diese Veröffentlichung wird hier Bezug genommen.

Danach hat sich auf dem Stettiner Fernbahnhof in Berlin das Bedürfnis nach starker Vermehrung der Abstellgleise herausgestellt. Zur Abhilfe dieses Mangels ist, weil das Bahnhofsgelände seiner Umbauung wegen nicht entsprechend erweitert werden kann, die Herstellung eines besonderen Abstellbahnhofs in etwa 2 km Entfernung auf einem, südlich des Bahnhofs Gesundbrunnen liegenden, der Staatseisenbahnverwaltung gehörenden Gelände in Aussicht genommen worden. In dem dafür aufgestellten Entwurfe sind für den von Westen zugänglichen Abstellbahnhof nach Osten gerichtete Ausziehgleise nicht vorgesehen, die den Betrieb wesentlich erleichtern würden. Ihre Ausführung in der erforderlichen Länge erscheint möglich. Die das Gelände für den Abstellbahnhof im Osten begrenzende Nordbahn kreuzt nämlich die Ringbahn in verschiedener Höhe. Das hinter der Nordbahn liegende Gelände kann daher durch Gleise in der Höhe der Ringbahn je nach der Lage der beiden Bahnen zueinander durch Überbrückung oder Unterfahrung der Nordbahn erreicht werden. Der Wirklichkeit entspricht die Unterfahrung der Nordbahn und der dahinterliegenden städtischen Straße, welche die Ringbahn auf einer Brücke kreuzt. Wenn der dahinter, südlich von der Ringbahn liegende, noch nicht bebaute Geländestreifen nicht erworben werden kann, so läßt sich der für die Ausziehgleise erforderliche Streifen auch mit Ersetzung vorhandener Böschungen durch Futtermauern und durch entsprechende Verschiebung der Ringbahn beschaffen. Die Verlängerung der die Verbindung mit dem Hauptbahnhof herstellenden Gleise bis zu den im Osten zu schaffenden Ausziehgleisen würde im Abstellbahnhof Umfahrgleise ergeben, die ihn schräg in zwei Hälften teilen. Hiernach gestaltet sich, wie von selbst, die allgemeine Anordnung der notwendigen Gleisgruppen. Rechts von den Umfahrgleisen sind anzulegen die Einfahrgleisgruppe mit den erforderlichen Nebengleisen, dahinter die Gleisgruppe für die nötigen Umstellungen in den für die Wiederverwendung bestimmten Leerzügen und daneben Gleise für die Aufstellung von Vorratwagen, links in der Hauptsache die Gleisgruppen für die Aufstellung und Reinigung der zur Wiederverwendung bestimmten Leerzüge. Diesen Zwecken dient auch der Wagenreinigungsschuppen. Er muß nicht nur bei der Abstellung der wieder zu verwendenden Leerzüge über die östliche Spitzkehre leicht erreichbar sein, sondern auch mit dem Gleis für die Ausfahrt nach dem Hauptbahnhof in ungehinderter Verbindung stehen. Keine dieser Bedingungen wird bei der, für ihn im Entwurfe an der Südostseite vorgesehenen Stellung erfüllt; das würde aber bei der Errichtung auf der nordwestlichen Seite des Bahnhofs geschehen. Aus seiner Anordnung im Entwurfe hinter der richtig liegenden Einfahrgleisgruppe darf man jedoch schließen, daß die andere, nordwestliche Bahnhofseite, wenn die Gleisanlagen durch die östlichen Ausziehgleise eine Fortsetzung erhalten, in ihrer Länge auch für die Anordnung des Wagenreinigungsschuppens ausreichen würde, weil die nutzbare Länge der Gleise in der Einfahrgleisgruppe keinesfalls geringer sein darf, als in den Gleisgruppen für die Aufstellung der zur Abfahrt bestimmten Leerzüge; eher könnte in diesen etwas an Länge gespart werden. Wenn trotzdem die Länge nicht ganz genügen sollte, so wird es zur Herstellung eines den hohen Anforderungen des großstädtischen Verkehrs entsprechenden Abstellbahnhofs geboten und auch erreichbar sein, von dem in das Bahnhofsgelände einspringenden Teile des Humboldthaines noch etwas mehr, als beabsichtigt war, abzutrennen, zumal es sich dabei doch nur um einen verhältnismäßig nicht erheblichen Streifen handeln würde.

Ausführlich ist die Anordnung der Nebenanlagen für die

Einfahrgleisgruppe und die Zu- und Abstellung der Zuglokomotiven behandelt. Es genügt nicht, dafür einige Gleise, die eine beliebige Benutzung gestatten, vorzusehen, sondern sie müssen an richtiger Stelle und in angemessener Ausdehnung vorhanden und zugleich so angelegt sein, daß sie auch stets rechtzeitig für den bestimmten Zweck zur Verfügung stehen. Ihre Anordnung wird demgemäß an einer Handzeichnung, unter eingehender Darlegung der Betriebsvorgänge entwickelt. Daß dabei die einzelnen Verrichtungen stets in der angegebenen Reihenfolge und an der bezeichneten Stelle vorgenommen werden, ist besonders wichtig. Nur so ist zu erwarten, daß dies in der kürzesten Frist geschieht, und von der Zeit, die für diese Verrichtungen gebraucht wird, ist die Zahl der Einfahrgleise abhängig, wie auch von der Zugfolge auf dem Hauptpersonenbahnhof. Durch die Erfahrung ist erwiesen, daß zur Steigerung der Leistung gehörige Einübung wesentlich beiträgt. Sie ist in geringster Frist zu erlangen, wenn die einzelnen Verrichtungen, aus denen sich die Leistung zusammensetzt, stets in bestimmter Ordnung auszuführen sind und ausgeführt werden. Gleiches ist kaum zu erwarten bei Nebenanlagen, die in beliebiger Weise benutzt werden können. Schon infolge der Zwangsläufigkeit des Eisenbahnweges lassen sich die hier in Rede stehenden Verrichtungen, wie z. B. das Abziehen und Abstellen von Fahrzeugen, ihr Heranholen aus den Nebengleisen und das Ansetzen an einen Zug usw. auf den festen baulichen Anlagen nur in feststehender Weise ausführen, und selbst in der Reihenfolge darf nicht beliebig abgewichen werden. Nur im Rahmen solcher Ordnung entstehende Freiheit ist nützlich und nötig, wie z. B. die Freiheit, in der Art und Zahl der betreffenden Fahrzeuge zu wechseln und Gleiches in der sich aus der vorgeschriebenen Zugfolge ergebenden Frist ungehindert zu wiederholen. Deshalb ist auch bei Nebenanlagen großes Gewicht zu legen auf eine den Betriebsvorgängen entsprechende Anordnung.

Gleichzeitig mit der Erbauung des Abstellbahnhofs müssen nach dem erwähnten Vortrage auch auf dem Stettiner Fernbahnhofe noch Änderungen vorgenommen werden, um den Zu- und Ablauf der Leerzüge zu erleichtern. Sie haben danach die Schaffung eines besonderen Ausziehgleises auf seiner Ostseite zum Zweck. Diesem Zwecke würde es mehr dienen, wenn das neue Gleis dazu benutzt würde, eine selbständige Einfahrt für die vom Abstellbahnhof kommenden Leerzüge zu schaffen, wobei auch die im Entwurfe vorgesehene schienengleiche Kreuzung des Ausfahrgleises für Nutzzüge zu beseitigen wäre. Zur Begründung wird an einer Handzeichnung eingehend der zukünftige Bahnhofsbetrieb erörtert, wie die Bahnsteiggleise an die Hauptfahrgleise anzuschließen, welche Nebengleise und an welcher Stelle sie anzulegen sind. Danach ist auf dem Bahnhof eine Zugfolge von 5 Minuten Raumabstand möglich, und eine stündliche Leistung von 24 Zügen in beiden Richtungen einschließlich der zwischen dem Haupt- und Abstellbahnhof verkehrenden Leerzüge zu erwarten. Dafür würden bei 10 Minuten Aufenthalt jedes Zuges am Bahnsteig im regelmäßigen Betriebe vier Bahnsteiggleise ausreichen; vorhanden sind neun. Dieser Überschuß erleichtert und verstärkt den Betrieb insofern, danach eine Verlängerung des Aufenthalts am Bahnsteig gemein auf 15 Minuten möglich wird, und Personenzüge, mentlich von und nach den Nachbarorten, die nicht in den V ortverkehr einbezogen sind, von dem Bahnsteig, an dem sie kommen, in gleicher Zusammensetzung nur mit Wechsel o Umstellung der Zuglokomotive wieder als Nutzzüge abgelas werden können. Dadurch werden Leerfahrten nach und v dem Abstellbahnhof erspart, wobei der Ausfall des Leerzu nach dem Abstellbahnhof von besonderer Bedeutung ist, w deshalb ein Nutzzug mehr ausfahren kann. Infolgedessen w es vorkommen, daß auf der Strecke bei Gesundbrunnen s Nutzzüge in 5 Minuten Raumabstand folgen. Ein solcher Betr würde wegen der geringen Entfernung der Haltestelle Gesu brunnen für den Fernverkehr vom Hauptbahnhof und bei ih Lage vor der Teilung der Bahn in die Linien nach Eberswa und Oranienburg empfindlich gestört werden, wenn einem a der Haltestelle haltenden Zuge ein aufenthaltlos durchfahr der folgt. Anlagen zur Beseitigung dieser Störungen du Überholung der haltenden Züge lassen sich auf dem Bahnh Gesundbrunnen auch im Hinblick auf die notwendige Erwei rung der Haltestelle für den Vorortverkehr kaum ausführ Es empfiehlt sich daher, wegen und bei dieser Verbesseru die Haltestelle für den Fernverkehr aufzuheben, und für i die Einrichtungen zu treffen, die bereits für die Verbindu der Wannseebahnhöfe mit der Fernbahn nach Magdeburg und Stadtbahnhöfe für Stadtverkehr mit der Fernbahn nach G litz im Gebrauche sind.

Der vorhandene Überschuß an Bahnsteiggleisen auf d Hauptfernbahnhof ist ferner noch von hohem Werte für Befriedigung des in allen Großstädten und besonders in Ber zu Zeiten, wie z. B. beim Beginn der großen Sommerschulferi sprungweise anwachsenden Personenverkehrs. Vor Eint des Andranges lassen sich auf den zahlreichen Bahnste gleisen Züge zur Abfahrt bereit stellen, die nach Besetzu in den zulässigen Abständen abgefahren werden können, weit diese Beförderung nicht durch Abstellung von Leerzüg unterbrochen werden muß. Eine solche Unterbrechung w vermieden durch die vorhererwähnte Wiederverwendung angekommenen Züge, und kommt nicht in Frage bei einer E richtung des Fahrplans, nach der Züge, die, wie z. B. die Züge von Schweden und Dänemark, ihrer Zusammensetzu wegen nach Ankunft abgestellt werden müssen, nicht in Stunden des großen Andranges eintreffen, sondern früher od später. Unter diesen Voraussetzungen würde es möglich se die Leistungsfähigkeit des Abfahrgleises ganz oder wenigst überwiegend für die Abbeförderung auszunutzen, und zw wegen der geregelten Zufuhr von Leerzügen so lange, wie s der Verkehr erheischt.

Man kann daher annehmen, daß die beabsichtigte Ergänzu bei Berücksichtigung der dargelegten Änderungen und Zusammenhang mit einem dem Bedürfnis entsprechend gest teten Abstellbahnhof den Stettiner Hauptpersonenbahnhof fü Fernverkehr in Berlin befähigen würde, noch lange auch fü einen anwachsenden Verkehr auszureichen.

Richtlinien für die künftige Verkehrspolitik Zürichs

hat Dr.-Ing. Bertschinger, einer der bekanntesten schweizerischen Verkehrspolitiker, kürzlich in einem bemerkenswerten Aufsatz: „Zürich, Ostschweizerische Verkehrsvereinigung und Schweizerisches Verkehrsamt" betitelt, in der „N. Z. Ztg." aufgestellt. Der Verfasser geht von der im Schoße des Verkehrsvereins Graubünden entstandenen Anregung zur Gründung einer die Kantone Graubünden, Zürich, Schaffhausen, Thurgau, Appenzell, Glarus, Schwyz und St. Gallen umfassenden Ostschweizerischen Verkehrsvereinigung aus, die die Interessen der Ostschweiz im Schweizerischen Verkehrsamt (s. dar. Nr. 34 S. 282) vertreten soll, ähnlich wie dies die Gesellschaften „Pro Sempione" und „P Gottardo" mit den Interessen der Süd- und der Zentralschw tun und erklärt etwa folgendes: Auf die Notwendigk eines Zusammenschlusses aller Verkehrsinteressenten Ostschweiz wurde schon 1913 auf einer Versammlung in chen hingewiesen und angeregt, die Sache von Zürich aus die Wege zu leiten; damals handelte es sich aber um Lösung ostschweizerischer Eisenbahnprobleme, also um gemeine Verkehrspolitik, während das Schweiz. Verke amt vorzugsweise dem Fremdenverkehr, also nicht den samtverkehrsinteressen, sondern nur einer Teilfrage, dien

. Daraus würde zu schließen sein, daß die jetzt angeregte Ostschweiz. Verkehrsvereinigung gleichfalls lediglich die Förderung des Fremdenverkehrs im Auge hat, nicht aber die Herbeiführung allgemeiner verkehrspolitischer Grundsätze und die Lösung von Eisenbahnproblemen. Andererseits bringt das In-Parallele-Stellen zur „Neuen Gotthardvereinigung" („Pro Gottardo") und zur Gesellschaft „Pro Sempione" die Notwendigkeit mit sich, auch die Zeiten in Betracht zu ziehen, in denen das Verkehrsamt sich an die Behandlung größer verkehrspolitischer Fragen macht und jene beiden Gesellschaften dann ihrem Hauptzweck nach in Erscheinung treten. „Pro Sempione" und „Neue Gotthardvereinigung" bezwecken nämlich durchaus nicht nur die Förderung des Fremdenverkehrs, sondern ganz allgemein die Förderung aller Verkehrsinteressen ihrer Arbeitsgebiete, in Sonderheit die Verbesserung und Neuschaffung von Eisenbahnverbindungen. Die Stellung Zürichs zu der geplanten Ostschweiz. Verkehrsvereinigung wird also davon abhängen, ob sie gleichfalls allgemeine Verkehrspolitik zu treiben oder nur den Fremdenverkehr zu fördern gedenkt. Im letzteren Fall kann keine Rede von einem Beitritt Zürichs sein, denn nicht nur Graubünden, Glarus und St. Galler-Oberland bilden Zürichs Touristen-Hinterland, nicht nur für das Fremdengebiet der Ostschweiz ist es Ausgangspunkt, sondern von Zürich aus werden heute schon die Zentral- und die Südschweiz, ja sogar das Berner Oberland in größtem Umfang bedient. „Wir wünschen in Zürich aber noch weiter zu gehen", fährt der Artikel fort. „Wir wollen der Stadt in bezug auf den ost-, zentral- und südschweizerischen sowie den Schwarzwälder Fremdenverkehr diejenige zusammenziehende und ausstrahlende Verkehrsstellung verschaffen, die München in bezug auf den oberbayrischen und tiroler Fremdenverkehr bereits besitzt. Der Fremde, insbesondere der überseeische, liebt es, vor oder nach dem Aufenthalt in der freien Alpenwelt, Kulturstätten einen Besuch abzustatten. Er tut dies um so eher, wenn er dort gute internationale Eisenbahnverbindungen, Kunst und Wissenschaft, Vergnügen und angenehmen Hotelaufenthalt vorfindet. Es steht fest, daß Zürich geeignet ist, diese Stellung zu erwerben. Es bedarf dazu allerdings noch besserer Verbindungen nach dem Schwarzwald; wir nennen hier die projektierten Eisenbahnlinien von Eglisau nach dem Albtal und Schaffhausen-Donaueschingen. Die Dampfschiffverbindung von Zürich mit dem Wallensee, die den in Zürich wohnenden Fremden die angenehme Seefahrt bis in einen Gebirgssee ermöglicht, ist zu verwirklichen. Die übrigen, für den bezeichneten Verkehrszweck notwendigen Eisenbahnlinien sind vorhanden, und bedürfen lediglich noch der Verbesserung in bezug auf Bauanlage und Betrieb. An Theatern, Konzerten, Ausstellungen und Vergnügungsetablissements ist keine Schweizerstadt so unterhaltend, wie Zürich. Wenn auch die Bedeutung Münchens noch nicht erreicht ist, so darf man doch den Glauben an die Erreichung des Zieles nicht verlieren." — Einer Ostschweizerischen Verkehrsvereinigung beitreten, die lediglich die Interessen einer kleinen Gruppe von Fremdenverkehrsinteressenten verfolgt, hieße, die sich für die Entwicklung Zürichs bietenden größeren Möglichkeiten unterbinden. Von Zürichs Beitritt zu einer solchen Vereinigung kann also keine Rede sein. — Ganz anders stellt sich die Frage dar, wenn die geplante Ostschweizerische Verkehrsvereinigung, wie die Gesellschaft „Pro Sempione" und die „Neue Gotthardvereinigung", die Förderung aller verkehrspolitischen Interessen der ostschweizerischen Kantone auf ihre Fahnen schreibt. Hier ergibt eine nähere Untersuchung der Sachlage, daß Zürichs verkehrspolitische Interessen durchaus im Einklang mit denen der übrigen Ostschweiz stehen. Die Wünsche für Ausbau und Betriebsverbesserung bestehender Linien stimmen fast durchweg überein. Ebenso besteht Einigkeit hinsichtlich des Ausbaus der Wasserstraßen (vor allem Schiffbarmachung des Rheins und der Rhone bis in die Schweiz), um schiffbare Verbindungen sowohl mit der Nordsee wie mit dem Mittelmeer zu erlangen. Ungeklärt ist lediglich die Ostalpenbahnfrage, die aber, sobald der genügende Verkehr aller drei schweizerischen Alpenbahnen erwiesen ist, eine Einigung der ganzen Ostschweiz nach sich ziehen wird. Zürich sieht also seine Interessen in der Ostschweiz besser gewahrt, als in der durch die „Neue Gotthardvereinigung" (der Kanton und Stadt 1914 beigetreten sind) vertretenen Zentralschweiz. Auf Grund dieser Erkenntnis sind für die künftige Verkehrspolitik Zürichs folgende Leitsätze aufzustellen: A. Im Fremdenverkehr bleibt Zürich neutral gegenüber allen Untergruppierungen nach Gebieten und vertritt nur die Interessen des gesamten schweizerischen Fremdenverkehrs. — B. In der Schaffung neuer und Verbesserung der bestehenden Verkehrsverbindungen ist Zürich bereit, mit der Ostschweiz in einer Vereinigung zusammenzugehen und vornehmlich anzustreben: 1. Ausbau auf Doppelspur der Linien Thalwil-Gotthard, Örlikon-Schaffhausen, Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen und St. Margrethen-Lindau, Thalwil-Sargans; 2. Ausbau der Bahnhöfe Zürich und Schaffhausen, um die Abfertigung der internationalen Züge und ihre Anschlüsse mit der Ostschweiz zu verbessern; 3. Elektrisierung der Gotthardbahn und ihrer Zufahrtslinien; 4. rasche Güterbeförderung und günstige Tarifbildung; 5. gute Fahrpläne, Verbesserung der Reisemittel; 6. Verstaatlichung der ostschweizerischen Privatbahnen; 7. Lösung der Ostalpenbahnfrage; 8. bessere und zweckmäßigere Zollabfertigung; Regelung des internationalen Straßenverkehrs, besonders des Automobilverkehrs; Aufstellung eines Wasserwirtschaftsplans durch den Bund unter besonderer Wahrung der Interessen der Binnenschiffahrt nach dem Rhein und der Rhone; 11. Ausbau der Flußschiffahrt auf dem Rhein, der Aare und der Limmat. F. R.

Vorschläge zur Wiedereinführung von Vergütungen für Kohlen- und Ölersparnisse an die Lokomotivbediensteten.

Von Kgl. Werkstättenvorsteher Gustav **Sonneborn**, Jarotschin.

Im Jahre 1898 wurde die Vergütung der tatsächlich erzielten Materialersparnisse für die Lokomotivbediensteten aufgehoben und durch mehrere andere Verfahren ersetzt, bei denen auf den Verbrauch keine Rücksicht mehr genommen wurde. Kurz vor dem Kriege fand eine Berechnung der Ersparnisse wegen der Einführung von Fahrschichten und Pauschbeträgen überhaupt nicht mehr statt. Die umfangreichen Aufschreibungen über Achskm, Anheizungen, Verschiebe- und Bereitschaftsdienst, die Trennung der Zug-, Vorspann- und Leerkm, die Auseinanderhaltung von Flach-, Hügel- und Gebirgslandstrecken und die Unterscheidung der Lokomotivgattungen erforderten bei der Berechnung der Kohlenersparnisse freilich erheblich viel Zeit.

Von den Lokomotivmannschaften wurde ständig darauf hingewirkt, daß das sogen. Kohlengeld wegen des ungleichmäßigen Verdienstes und der dadurch hervorgerufenen Unzufriedenheit unter den Personalen in Fortfall kommen müsse. Die Unzufriedenheit war zum Teil gerechtfertigt. Wo einem Führer zufällig eine gute sparsame Lokomotive und ein tüchtiger Heizer zugeteilt waren, konnte er mit Leichtigkeit hohe Ersparnisse erzielen, während ein anderer mit einer wenig leistungsfähigen Maschine und einem minderttüchtigen Heizer benachteiligt war. Dasselbe galt, wenn ein Führer unter öfterem Heizerwechsel zu leiden hatte und trotz sparsamen Fahrens nicht auf seine Rechnung kommen konnte.

In der jetzigen Zeit, wo jeder ersparte Zentner Kohle und jedes Kilogramm Öl eine Ersparnis für das Vaterland bedeutet, muß von neuem die Frage aufgeworfen werden, ob nicht durch Wiedereinführung des Prämiensystems Vorteile für die Verwaltung geschaffen werden können. Die Wünsche der Lokomotivmannschaften müssen hierbei in den Hintergrund treten. Hoher Kohlenverbrauch ergibt sich bei der Einholung von Verspätungen, zumal das Bahnhofs- und Zugpersonal, seitdem die Lokomotivführer häufig die Grenzen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit überschreiten, kein so großes Interesse an der pünktlichen Abfahrt mehr hat als früher. Bei Schnell- und Güterzügen, die längere Strecken ohne Halt durchfahren, können freilich durch Ausnutzung der Streckenverhältnisse ohne erheblichen Mehrverbrauch an Kohle vielfach größere Verspätungen eingeholt werden; bei Personen- und Güterzügen dagegen, die häufig anhalten, kosten die eingefahrenen Minuten nur Geld.

Der Vorteil, der durch die Einführung des Prämiensystems für die Verwaltung entsteht, ist unberechenbar. Abgesehen von der tatsächlichen Ersparnis an Kohle und Öl ist eine bessere Instandhaltung der Lokomotiven zu erwarten, mit der eine Entlastung der Werkstätten verknüpft ist. Die neu heranzubildenden Heizer werden wieder eine andere Erziehung durchmachen müssen, was dem Lokomotivführerstande nur zum Vorteile gereichen kann. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird indes der Lokomotivführer-Verband, der auch das Interesse der Heizer im Auge hat, sich gegen die Wiedereinführung des Prämiensystems aussprechen, aber mit Un-

recht. Das sogen. Kohlengeld darf nur als eine Belohnung für Fleiß, Geschicklichkeit und Sparsamkeit angesehen werden. Es steht zu befürchten, daß im Laufe der Zeit minder tüchtige Lokomotivführer herangebildet werden. Die Brennstoff- und Ölersparnis und die damit verbundene bessere Behandlung der Lokomotiven müssen zu den vornehmsten Aufgaben des Lokomotivführerstandes gehören. Es gibt schon jetzt genug jüngere Lokomotivführer, die das frühere Verfahren zur Erzielung von Kohlen- und Ölersparnissen überhaupt nicht kennen, die über die Grundsätze eines wirtschaftlichen Fahrens und den dadurch erzielten Minderverbrauch an Brennstoffen nicht genügend unterrichtet sind. Dies gilt besonders für diejenigen, die nur gute oberschlesische Kohle verfeuern. Das „Dampfhalten“ erfordert bei diesem Brennstoff keine besondere Geschicklichkeit. Die oberschlesische Kohle kann fast vollständig abbrennen; wenn nur einige Stücke aufgeworfen werden, geht die Dampfentwicklung in kurzer Zeit wieder vor sich. Anders verhält es sich bei westfälischer Kohle. Hier muß schon etwas mehr Sorgfalt beim Einschaufeln angewendet werden. Bei minderwertiger Kohle muß jede Schaufel Kohle an ihren bestimmten Platz gelangen, wenn nicht Dampfmangel eintreten soll und besondere Hilfsmittel zur Anfachung des Feuers vermieden werden sollen. Aber derartige Hilfsmittel bedingen meistens einen Mehrverbrauch an Brennstoff.

Während meines 10 jährigen Heizer- und Führerdienstes zur Zeit des Prämiensystems habe ich die Vor- und Nachteile der Materialersparnis-Berechnung zur Genüge kennen gelernt. Es gab unter den Führern zwar oftmals Meinungsverschiedenheiten, und ich will keineswegs verkennen, daß bei dem jetzigen Lokomotivmangel solche in erhöhtem Maße auftreten werden, doch die Zeitverhältnisse gebieten es, wie mit allen anderen täglichen Gebrauchsmitteln, so auch mit den Brennstoffen wirtschaftlich und sparsam umzugehen. Die Lokomotivführer werden jedenfalls Einsicht genug haben, die Sache zu unterstützen und nicht zu erschweren, zumal ihre geringe Mehrleistung oder richtiger die Ausübung ihrer Pflicht noch besonders bezahlt werden soll.

Ohne daß das Lokomotivpersonal es besonders empfindet, können bei einer Fahrt von 100 km 500 kg Kohle mehr verbraucht werden. Anderseits können auf einer solchen Fahrt von einigermaßen wirtschaftlich arbeitenden Führern und Heizern gegen 200 kg Kohle weniger verfeuert werden als jetzt. Eine solche Ersparnis bedeutet für die preußischen Staatsbahnverwaltungen einen Minderverbrauch von rund 500 t täglich oder von 175 000 t jährlich, das Jahr zu 350 Tagen gerechnet. Das ergibt eine Minderausgabe von ungefähr 3,5 Millionen Mark im Jahre (die Tonne Kohle zu 20 *M* gerechnet).

Werden nun dem Lokomotivführer 20 und dem Hei 10 ₰ für jede ersparten 50 kg, d. i. 6 *M* für die To Kohlen ausgezahlt, so würde der Ersparnis von 3,5 Millio eine Ausgabe von 1 050 000 *M* gegenüberstehen. Hie würden noch die Mehrausgaben für die Berechnungen k men, zu denen schätzungsweise bei jeder Direktion 1 Sekre und 3 weibliche Kräfte genügen dürften.

Es ist hier die früher gebräuchliche Berechnungsweise Betracht gezogen worden.

Im Direktionsbezirk Hannover wurden vor 25 Jahren soweit dem Verfasser noch erinnerlich ist — folgende Sä bewilligt:

1. für je 10 Lokkm (leer oder im Zuge)	50	kg Ko
2. „ jede Anheizung	180—200	„
3. „ „ Stunde Verschiebedienst u. dgl.	50—70	„
4. „ „ „ Aushilfsdienst . . .	20	„
5. „ je 10 Achskm im Schnellzug . . .	3,2	„
Personenzug . .	2,8	„
Güterzug . . .	1,8	„

Die angegebenen Sätze für die Achskilometer beziehen s auf Hügellandstrecken. Für Flach- bzw. für Gebirgsla strecken bestanden entsprechend niedere bzw. höhere Sät

Die Sätze sind für die jetzigen Verhältnisse nicht mehr ma gebend, weil sie sich auf die damaligen S 1, P 3, G 3 u G 4 Lokomotiven bezogen. Für die neueren S 6—10, P G 8—12 müßten demnach besondere Sätze zugrunde gel werden, die auf Grund sorgfältiger Ermittelungen zu bere nen wären. Ebenso müssen die Darfverbrauchsätze für Schmierstoffe für jede Lokomotivgattung genau ermittelt u festgelegt werden, so daß der Einführung des Prämiensyste umfangreiche Versuche und Ausprobungen vorauszugeh hätten.

Zur Vereinfachung umständlicher Aufschreibungen — sonders der Achskilometer — kann daher nur empfohlen w den, die Verrechnung nach Zug- bzw. Nutzkilometern, Lo kilometern, Verschiebe- und Aushilfs-Dienststunden vorz nehmen. Für den Anfang wird sogar empfohlen, die gesam von einer Lokomotivstation gemachten Ersparnisse im V hältnis der Leistungen der einzelnen Führer und Heizer verteilen. Später, wenn der Lokomotivmangel einigermaß behoben ist, könnten dann jedem Einzelnen seine tatsächlich Ersparnisse berechnet und ausgezahlt werden.

Jede einfachere Berechnungsweise vermindert wohl Schreibarbeiten, ist aber dagegen nicht genau und gibt dal zum Sparen und zum Geldverdienen nicht den erforderlich Ansporn. Wenn tatsächlich etwas erreicht werden soll, müssen schon die umfangreichen Aufschreibungen und B rechnungen mit in Kauf genommen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue besondere Kriegsteuerungszulagen für Beamte.** Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt hierzu: „Die kürzlich gemeldeten Verhandlungen über die Gewährung von Kriegsteuerungszulagen an die Beamten sind nunmehr in Preußen und im Reich zum Abschluß gebracht. Die preußische Staatsregierung hat in Aussicht genommen, vom 1. Juli 1917 ab allen Beamten mit einem Diensteinkommen bis zu 13 000 *M* (ohne Wohnungsgeldzuschuß) eine laufende jährliche Kriegsteuerungszulage zu zahlen, deren Höhe sich bemißt nach der Zugehörigkeit der Beamten zu den in dem Gesetz vom 25. Juni 1910 für den Wohnungsgeldzuschuß vorgesehenen Tarifklassen V, IV, III und II. Es erhalten die verheirateten planmäßigen Beamten entsprechend den vier Tarifklassen jährlich 360, 540, 720 und 900 *M*. Dazu treten für jedes Kind 10 % dieses Grundbetrages, so daß z. B. ein Beamter der V. Tarifklasse mit 5 Kindern 360 *M* + 5 × 36 *M* = 540 *M* jährlich erhält. Unverheiratete planmäßige Staatsbeamte mit einem Diensteinkommen von nicht mehr als 6000 *M* erhalten 300 *M* jährlich in allen Tarifklassen. Die Diätare werden behandelt wie die planmäßigen Beamten der Tarifklasse, in deren Stellen sie zur ersten Anstellung gelangen; die Lohnangestellten höherer Ordnung werden entsprechend der Art ihrer Tätigkeit eingereiht. Für eine gleichmäßige Berücksichtigungg der Volksschullehrer sind Staatsmittel bereitgestellt, auch ist die Gewährung von Zulagen an Geistliche in die Wege geleitet. Die Zahlungen werden nach Möglichkeit noch im Monat August angewiesen werden.

Neben diesen Kriegsteuerungszulagen beiben die bisher schon gezahlten laufenden Kriegsbeihilfen ungeschmälert aufrechterhalten.

Abweichend von den bisherigen Bestimmungen, die so im allgemeinen bestehen bleiben, werden zu den Kindern, die Zulagen gewährt werden, ohne Rücksicht auf eine fe Altersgrenze alle die gerechnet, die sich noch in Schul- od Berufsausbildung befinden oder aus sonstigen Gründ (Krankheit usw.) von den Eltern unterhalten werden müss Nicht hierher gehören daher in der Regel Kinder mit eigen Einkommen und im Felde stehende.

Entsprechende Zulagen werden auch den Reichsbeamten währt.“

— **Die Verpflegung des Eisenbahnfahrpersonals.** Die Fra wie die Verpflegung des Eisenbahnfahrpersonals unterwe gehandhabt wird, hat gewiß schon manchen beschäftigt. In infolge der „Rationierung“ aller wichtigen Lebensmitt außerordentlichen Schwierigkeiten Herr zu werden, ist, w die „Eisenbahn“ berichtete, den vereinten Bemühungen d Eisenbahnverwaltung und des Kriegsernährungsamts gel gen. In der richtigen Erkenntnis, daß ein ordnungsmäßig Betrieb nur durch ein voll leistungsfähiges Personal a recht erhalten werden kann, war die Eisenbahnverwaltu fortgesetzt bedacht, für eine ausreichende Verpflegung d Fahrpersonals auf den Unterwegsstationen zu sorgen. S wurden deshalb eigene Kantinen errichtet, die Bahnhofswi wurden herangezogen und die Kriegsverpflegungsanstal halfen, so gut es ging, aus. Aber sehr bald fehlte es die Einrichtungen an den nötigen Lebensmitteln, da die Ko munalverwaltungen sich außer stande erklärten, die Kanti zu beliefern, weil ihnen für diese Zwecke Nahrungsmit nicht zur Verfügung standen. Die Eisenbahnverwaltung daraufhin bei den zuständigen Behörden vorstellig gewor mit dem Erfolge, daß die Kommunalverwaltungen angewie worden sind, den Anträgen der Eisenbahndirektionen auf B lieferung der Bahnhofskantinen mit Kartoffeln, Fleisch u Fett, wenn irgend möglich, zu entsprechen. Darüber hinaus

ill das Kriegsernährungsamt wenn nötig auch noch durch sonderte Zuweisung nichtrationierter Lebensmittel auslfen. Die Eisenbahndirektionen tragen dafür Sorge, daß f allen Unterwegsstationen, wo eine Verpflegung des hrpersonals in Frage kommen kann, die erforderlichen ntinen eingerichtet und die nötigen Vorkehrungen geoffen werden, um den Bediensteten eine warme Mahlzeit verabfolgen. Eine Maßnahme, so bemerken hierzu die erliner Politischen Nachrichten", die zu treffen in der genwärtigen Zeit für die Eisenbahnverwaltung sicher nicht cht war, die aber von ihrem unermüdlichen Bestreben, r das Wohl der Angestellten bestens Sorge zu tragen, erut Zeugnis ablegt.

— **Beförderungen im unteren Eisenbahndienst in Bayern.** ie die „Deutsche Eisenb.-Beamtenztg." meldet, ist dem yerischen Eisenbahnerverband auf seine Eingabe ein Beeid vom Verkehrsministerium zugegangen, in dem über stellungs- und Beförderungsverhältnisse gesagt wird: „Die aatseisenbahnverwaltung hat auch während des Krieges n Anstellungs- und Beförderungsverhältnissen des unteren enstes ihr Augenmerk zugewendet. Es sind Anstellungen d Beförderungen vollzogen worden, soweit dies unter den gebenen Umständen möglich war. In der Zeit vom 1. Sepnber 1914 bis 1. Mai 1917 sind im unteren Dienste rund 50 Beförderungen verfügt worden. Ferner war es möglh, in der gleichen Zeit rund 1000 Gehilfen zu etatsmäßigen amten zu ernennen. Auch weiterhin werden Beförderungen d Anstellungen vorgenommen werden, soweit die Verhältse und insbesondere die den Militäranwärtern und Stelgsinhabern zustehenden Anwartschaften dies gestatten. übrigen werden die Wünsche, die eine Verbesserung der stellungs- und Beförderungsverhältnisse in den einzelnen enststellen zum Ziele haben, bei der Aufstellung des Etatsanschlages für die Jahre 1918 und 1919 geprüft werden."

— **Fahrkartenausgabe in Leipzig für Besucher der Herbststermesse.** Auch zur Herbst-Mustermesse müssen die erßigten Fahrkarten für die Rückreise ab Leipzig erst Leipzig gelöst werden. Zur Erleichterung für die Meßucher hat deshalb die sächsische Eisenbahn-Betriebsdirekn Leipzig I auf Verwendung des Meßamts für die Musterssen eine Fahrkartenausgabe in der Stadt eingerichtet. Es nen von der diesjährigen Herbst-Mustermesse ab auch bei Auskunftsstelle der sächsischen Staatsbahnen, Katharinenaße 17, die bei den sächsischen Fahrkartenausgaben des uptbahnhofs aufliegenden Fahrkarten nach allen Stationen sächsischen Staatsbahn sowie nach außersächsischen Or, die über sächsische Strecken erreicht werden, gelöst wer. Außer den sächsischen Binnenverkehrsstationen komn in Frage Fahrkarten nach Schlesien über Dresden-Görlitz vie nach Bayern und Württemberg über Hof. — Die preußie Fahrkartenausgabe kann gegenwärtig eine gleiche Eintung nicht schaffen; sie hat die Anregung des Meßamts den Frieden zurückgestellt.

— **Badische Lokalbahn A.-G.** Die Verwaltung des Untermens, das bereits das Geschäftsjahr 1915 mit einem Vert von 250 248 *M* und einem Fehlbetrag von 154 655 *M* abloß, beruft, wie der „Berl. Akt." meldet, die Inhaber der 4 prozentigen Teilschuldverschreibungen aus den Anleihen 1900 und 1901 zur Beschlußfassung über einen Teilverzt auf ihre Rechte. Die Tilgung der Anleihen soll auf n Jahre hinausgeschoben und die Verzinsung auf 4 % abgesetzt werden. Unter der Voraussetzung, daß dieser schluß von der Versammlung der Schuldverschreibungsaber gefaßt wird, hat die Bankengemeinschaft, die der lischen Lokal-Eisenbahnen A.-G. einen am 31. Dezember 17 fälligen Kredit im Betrage von zurzeit 735 000 *M* und erdings zur Deckung der zugunsten der Schuldverschreigsbesitzer am 1. Juli d. J. fällig gewordenen Verpflichgen einen weiteren täglich kündbaren Vorschuß von 000 *M* eingeräumt hat, sich bereit erklärt, den Schuldverreibungsinhabern die Zinsen von 4 % bis zum dritten auf Friedensschluß mit Frankreich, England und Rußland genden Zinstermin, spätestens bis zum 1. Juli 1927 derart gewährleisten, daß sich die Gemeinschaft verpflichtet, der ellschaft die zur Zahlung von Zinsen in der genannten e jeweils erforderlichen Mittel, soweit sie von der Geschaft nicht selbst aufgebracht werden können, vorschußse zur Verfügung zu stellen. Ferner verpflichtet sich die kengemeinschaft unter gleicher Voraussetzung, während nächsten drei Jahre auch für die sonstigen Geldbedürfe der Gesellschaft bis zum Betrage von ½ Million Mark ge zu tragen und die gesamten Kredite, soweit die geäftliche Lage der Gesellschaft es erfordert, auf die Dauer 10jährigen Tilgungsverzichts gegen 4 % Zinsen weiter gewähren.

Die Gesellschaft hat im Mai 1917 bei dem großherzoglichen Ministerium der Finanzen (Eisenbahnabteilung) die Genehmigung zur Einführung einer Reihe von Tariferhöhungen beantragt. Das Ministerium hat die Genehmigung nur zum Teil und auf nicht mehr als drei Jahre mit dem Hinweise erteilt, daß es nicht vertretbar sei, daß der ganze zur Erhaltung der Gesellschaft erforderliche Betrag auf den Verkehr abgewälzt werde.

— **Exzellenz Rüdlin** Der zum Staatssekretär des Reichspostamts unter Verleihung des Charakters als Wirklicher Geheimer Rat ernannte Präsident der Königl. Eisenbahndirektion Berlin Otto Rüdlin verabschiedete sich am 8. d. M. von den Beamten der Eisenbahndirektion. Zu diesem Zweck hatten sich im großen Sitzungssaale die Dezernenten, die Bureauvorstände und die Vertreter der einzelnen Bureaus eingefunden. Exzellenz Rüdlin dankte den Erschienenen für die von den Beamten in dieser schweren Zeit bewiesene Pflichttreue und werktätige Unterstützung während seiner ganzen Amtstätigkeit. Der ständige Stellvertreter des Präsidenten Ober- und Geh. Regierungsrat Dr. Koch antwortete hierauf, indem er auf die ersprießliche Tätigkeit des scheidenden Präsidenten in der Eisenbahnverwaltung, als Vorsitzender des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Vorsitzender der ständigen Tarifkommission und anderer Ämter hinwies. Redner hob das große Wohlwollen hervor, das der Scheidende allen seinen Beamten bewiesen habe, die ihren Präsidenten mit dem größten Bedauern scheiden sähen. Dieser gehe an die leitende Stelle einer Behörde, die ja eng verknüpft sei mit der Eisenbahnverwaltung, und erhoffe ein ersprießliches Zusammenarbeiten der beiden Behörden. Die herzlichsten Glückwünsche aller seiner bisherigen Beamten folgten ihm in seine neue Tätigkeit.

Exz. Rüdlin wurde am 11. Februar 1861 in Woldenberg in der Neumark geboren. Er ist aus der juristischen Laufbahn hervorgegangen, wurde 1883 Referendar und 1888 Assessor im Bezirk des Kammergerichts, 1889 wurde er zur Eisenbahnverwaltung beurlaubt und ein Jahr darauf endgültig in diese übernommen. Er war dann zwei Jahre lang Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahnbetriebsamt Bromberg und kam 1892 nach Altona. Mit seiner Ernennung zum Regierungsrat wurde er der Eisenbahndirektion Bromberg überwiesen und kam 1890 nach Breslau. Seit 1904 gehörte er als vortragender Rat der Verkehrsabteilung dem Eisenbahnministerium an, wurde am 1. Oktober 1910 zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin und Ende 1916 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat mit dem Rang der Räte 1. Klasse ernannt und ihm zugleich die Oberbetriebsleitung der mittleren und östlichen Eisenbahndirektionsbezirke übertragen, die inzwischen auf die Betriebsabteilung des Eisenbahnministeriums übergegangen ist. Exzellenz Rüdlin ist als einer der hervorragendsten und umsichtigsten Fachmänner auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens bekannt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen für Vorstände der Eisenbahn-Werstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Peter Kühne in Berlin-Grunewald und dem Großherzoglich Hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Zwilling in Osnabrück; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Kott in Crefeld und für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Ising in Sebaldsbrück und Metzkow in Berlin. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Karl Becker, bisher in Münster (Westf.), ist zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Bremen versetzt.

Österreich.

— **Wirtschaftliche Vereinbarungen zwischen den Verbundsmächten.** Aus Wien, 8. August, wird gemeldet: Die Regierungen Österreich-Ungarns, Deutschlands, Bulgariens und der Türkei beschlossen, Verhandlungen zwecks Vorbereitung wirtschaftlicher Vereinbarungen, die sich auch auf das Gebiet des Verkehrswesens in den genannten Staaten erstrecken sollen, zu pflegen. Zum Verhandlungsorte wurde im Einvernehmen aller Beteiligten Wien bestimmt. Zu diesen Verhandlungen, die am 9. August beginnen, werden außer den Abgeordneten der k. u. k. Regierung und der österreichischen sowie ungarischen Regierung auch fachliche Vertreter aus dem Deutschen Reich, Bulgarien und der Türkei erscheinen.

— **Regelung des Verkehrs mit Kartoffeln.** Wie das Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 30. Juli d. J. bekannt gibt, dürfen laut § 41 der in Nr. 87 des Verordnungs-Blattes für Eisenb. u. Schiff. abgedruckten Ministerialverordnung v. 26. Juli

1917 ab 1. August d. J. Sendungen von Kartoffeln der Ernte des Jahres 1917 nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn im Frachtbriefe als Versender die Kriegs-Getreideverkehrsanstalt oder eine ihrer Zweigstellen angegeben ist und wenn überdies zugleich mit dem Frachtbriefe eine besondere Transportbescheinigung beigebracht wird. Zur Gültigkeit dieser Transportbescheinigungen, die entweder von den Zweigstellen der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt oder von der Zentrale dieser Anstalt ausgestellt werden, ist erforderlich, daß sie mit dem Amtssiegel der politischen Landesstelle versehen sind. Sendungen, bei denen diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sind unter Hinweis auf Artikel 2, Ziffer 3, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bzw. auf § 3, Absatz 1, Ziffer 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements zurückzuweisen. Die Transportbescheinigungen sind von der Versandstation im Frachtbriefe und in den Frachtkarten vorzumerken und am Frachtbriefe zu befestigen, von der Versand- und Bestimmungsstation abzustempeln, in der Bestimmungsstation einzuziehen, aufzubewahren und den Behörden auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Für Sendungen der Militärverwaltung sind Transportbescheinigungen ebenfalls notwendig, es sei denn, daß die Aufgabestation in jenem Teile des engeren Kriegsgebietes liegt, in welchem die Ernteaufbringung der Heeresverwaltung vorbehalten ist. Sendungen aus dem Zollauslande, aus Ungarn sowie aus Bosnien und der Hercegovina bedürfen keiner Transportbescheinigung.

Sendungen, die nach den vorstehenden Bestimmungen mit Transportbescheinigungen versehen sein müssen, bei denen jedoch diese Bescheinigungen aus irgend welchem Grunde in der Bestimmungsstation fehlen, oder Sendungen, bei denen ein anderer Absender als die Kriegs-Getreideverkehrsanstalt im Frachtbriefe angegeben ist, die aber trotzdem versehentlich zur Beförderung angenommen wurden, müssen von der Bestimmungsstation gleichzeitig mit der vorschriftsmäßigen Benachrichtigung des Empfängers der örtlich zuständigen Landeszweigstelle der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt telegraphisch oder telephonisch angezeigt und dürfen dem frachtbriefmäßigen Empfänger nur dann ausgefolgt werden, wenn innerhalb 12 Stunden, gerechnet vom Zeitpunkte der Aufgabe des Telegrammes oder der telephonischen Verständigung, keine andere Verfügung dieser Zweigstelle eintrifft. Nachträgliche Verfügungen des Absenders, durch die der Empfänger oder die Bestimmungsstation abgeändert werden soll, dürfen nur angenommen bzw. durchgeführt werden, wenn von dem Verfügungsberechtigten die Zustimmung jener Stelle zu den Änderungen nachgewiesen wird, die die ursprünglich beigebrachten Transportbescheinigungen ausgestellt hat. Eine Veräußerung unanbringlicher Sendungen durch die Stationen darf nur mit Zustimmung der örtlich zuständigen Landeszweigstelle erfolgen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im Juli d. J. infolge der geringen Leistungsfähigkeit der Kohlenwerke und des niedrigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 48 933 t Kohle (gegen 96 843 t im Vorjahre) also 47 910 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. eine Minderverfrachtung von 455 446 t ergibt (1917: 137 186 t gegen 1916: 592 632 t). Die größte Beistellung im Juli d. J. betrug 188 Wagen (1916: 329 Wagen), die durchschnittliche 133 Wagen (1916: 238 Wagen). An Gütern wurden 225 Wagen (1916: 604 Wagen) also 379 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Juli 1917 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 746 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im laufenden Jahre 2666 Wagen gegen 3412 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— **Personalnachrichten.** Dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Rechnungsdirektor im Eisenbahnministerium Peter Pacholik wurde der Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe, dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Oberstaatsbahnrate Artur Ritter v. Boschan anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand der Titel eines Hofrates, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Edmund Demelmayer und dem Oberstaatsbahnrate Dr. Franz Hilscher der Titel eines Regierungsrates sowie den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen Karl Wandruschka und Franz Bauer, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Alfred Massarek und dem Inspektor der Südbahngesellschaft Heinrich Wedan der Titel eines kaiserlichen Rates verliehen.

Ungarn.

— **Errichtung einer Eisenbahnerheimstätte in Bártfa.** I diesem Badeorte hat kürzlich anläßlich einer auf Anregun und freiwillige Opfertätigkeit von Beamten der Kascha Oderberger Eisenbahn an Stelle des durch Feindeshand ze trümmerten Zbonóhauses errichteten „Hollán-Eisenbahne heimstätte" unter reger Teilnahme der Eisenbahner und d Bürgerschaft eine Feier stattgefunden. Diese zur Heilun der durch den Krieg geschlagenen Wunden bestimmte Woh fahrtseinrichtung verdient umsomehr Beachtung, als sie a eigener Kraft und durch freiwillige Beiträge der Eisenbah beamten, angespornt durch die weitestgehende Unterstützun des Ministerialrates, Generaldirektors Garibaldi Pulszky, n Leben gerufen wurde.

— **Fahrbegünstigung für invalide Soldaten.** Die U garische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. gibt bekannt, da invalide Soldaten für ihre mit Arbeitsvermittlung zusamme hängenden Reisen auf sämtlichen Linien der Gesellscha folgende Fahrbegünstigungen genießen. 1. Für die Fah vom Aufenthaltsorte nach dem Sitze der zuständigen Arbeit vermittlungsstelle, ferner im Falle der Rückfahrt nach de ständigen Aufenthaltsorte, wird eine gebührenfreie Reise b willigt. 2. Für die schon in Arbeitsstellen untergebracht Invaliden wird die Fahrt sowohl von ihren Aufenthalt orten wie vom Orte der Arbeitsvermittlungsstelle nach de Arbeitsplatze mit halber Fahrkarte gestattet. Die Begü stigungen beziehen sich auf die Fahrt in II. und III. Klass

Übrige europäische Länder.

— **Zusammenstoß von Truppenzügen in Frankreic** W. T. B. meldet unterm 5. d. M. aus Paris, daß dem „Pet Parisien" zufolge auf der Strecke Amiens-Rouen zwei en lische Truppenzüge zusammengestoßen sind. Es si 3 Tote und 30 Schwerverletzte zu verzeichnen. Der Sac schaden ist groß.

— **Eisenbahnunglück in Italien.** Aus Alessandria vo 8. d. M. wird gemeldet: Der Schnellzug Genua-Mailand i vorletzte Nacht auf dem Bahnhof Arquata-Scrivia e gleist. Drei Wagen stürzten um. Drei andere wurden z trümmert. 34 Personen wurden getötet, etwa 100 verlet darunter mehrere schwer.

— **Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn** Am 27. Juni wurde in Konstantinopel die 37. ordentliche G neralversammlung dieser Gesellschaft (Compagnie d'Exple tation des Chemins de fer Orientaux) abgehalten. Der v gelegte und von der Generalversammlung genehmigte Beri des Verwaltungsrates erwähnt zunächst, daß sich der Betri der Gesellschaft im Betriebsjahr nur auf die in der Türk gelegenen Linien (323,6 km) erstreckt habe, wobei auf d Hauptstrecke wegen der damaligen außergewöhnlichen V hältnisse ein überaus gesteigerter Verkehr zu bewältigen g wesen sei. Die aus den Balkankriegen rückständigen za reichen wichtigen Fragen der Gesellschaft haben wegen d Fortdauer des Weltkrieges noch nicht gelöst werden könn Die in Serbien gelegenen 370,6 km werden mit Rücksicht a die militärischen Verhältnisse fortgesetzt von den Milit behörden der Mittelmächte betrieben und die in Griechenla gelegene 77,35 km lange Strecke ist am 3. Juni 1916 durch d französisch-englische Orientarmee besetzt worden, die a den Betrieb an sich gezogen hat. Die Gesellschaft hat i beiden Fällen alle für die Wahrung ihrer Interessen geeignet Schritte zuständigenorts unternommen. Über die von B garien am 6. und 7. Oktober 1915 unter Berufung auf Grün höherer Ordnung in Besitz genommene Linie Svilengrad-I deagatsch (192,1 km) ist ein Entschädigungsvertrag zusta gekommen, demzufolge die bulgarische Regierung eine E schädigung von im ganzen 24 967 047 Goldlewa zu zahlen h Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 18 095 799 Fr. geg 20 534 277 Fr. im Vorjahre, waren also um 2 438 478 Fr. ringer. Kilometrische Einnahme 57 624 Fr. (Vorjahr 35 Franken.) Diese kilometrische Einnahme ist die höchste, wel seit dem Bestehen der Bahn erzielt wurde. Sie erklärt s aus den vorübergehend obwaltenden außergewöhnlichen U ständen, aus der fortdauernden Ausschaltung des Wettbew zur See, der Wiederaufnahme des direkten Personenverke über Belgrad und aus den umfangreichen für die Heeresv waltung, zum großen Teil auf Kredit ausgeführten Milit transporten. Der Personenverkehr — ohne Truppentra porte — zeigt einen Gesamtumfang von 4 267 287 Perso (Vorjahr 3 778 536) mit einer Gesamteinnahme von 2 723 Franken (Vorjahr 3 373 754 Fr.). Der gewöhnliche Güterv

hr — ohne Militärtransporte — belief sich bezüglich der nge auf 215 915 t (Vorjahr 535 984 t) und in den Einnahmen f 4 663 760 Fr. (Vorjahr 6 399 076 Fr.). Die ordentlichen Bebsausgaben haben 7 795 944 Fr. gegen 6 314 438 Fr. im Vorar betragen, waren also um 1 481 506 Fr. höher. Die kilotrische Ausgabe belief sich auf 24 825 Fr. (Vorjahr 10 821 anken). Diese nicht unbedeutende Steigerung in den ordentlhen Betriebsausgaben hat ihren hauptsächlichen Grund in r Verkehrszunahme und in der Erhöhung der persönlichen d sachlichen Ausgaben, sowie in Mehraufwendungen für die standhaltung der über das gewöhnliche Maß hinaus abgetzten Fahrbetriebsmittel. Die Betriebszahl betrug 43,08 % orjahr 30,75 %). Die außerordentlichen Betriebsausgaben isen eine Ersparnis von 311 179 Fr. auf; sie betrugen 568 867 anken (Vorjahr 880 046 Fr). Es sind 1 Güterzuglokomotive, Personenwagen und 16 Güterwagen unter Belastung der triebsrechnung abgeschrieben worden. Der Bau des eiten Gleises auf der 17,6 km langen Vorstadtstrecke Konntinopel-San Stefano hatte unter der Ungunst der Verhältsse zu leiden; dennoch konnte am 23. Juli 1916 die Betriebsöffnung stattfinden. Die Seitenlinie Babaeski-Kirkkilisse gab eine konventionsgemäße Reineinnahme von 36 215 Fr. orjahr 24 182 Fr.), zu welcher die Regierung 210 9337 Fr. orjahr 222 970 Fr.) zuzuschießen hatte. Die Gesellschaft t in der Zeit vom 18. Juni bis 12. Oktober 1916 für Rechng der türkischen Regierung die 3,013 km lange Vollspurhn gebaut, welche eine direkte Schienenverbindung zwischen n beiden türkischen Städten Konstantinopel und Adrianopel stellt. Die Linie der Saloniki-Monastir-Bahn, auf deren trieb die Orientbahnen ein vertragliches Recht haben, ist 3. Juni 1916 ebenfalls von der französisch-englischen ientarmee besetzt worden, die auch den Betrieb an sich genmen hat. Der nach Einstellung des der Saloniki-Monar-Bahn konzessionsgemäß gebührenden, aber noch aushenden Garantiezuschusses von 3 129 787 Fr. (i. V. 1 161 455 nken) entstandene rechnungsmäßige Überschuß belief sich f 1 122 131 Fr.; in Rücksicht auf die noch ungeklärten Vertnisse ist er auf neue Rechnung vorgetragen worden. Es rde eine Dividende von 5 % festgesetzt, welche auf Grund türkischen Währung in Konstantinopel wie bisher mit kischen Pfunden $1^1/_{10}$ = 110 Piaster türkischer Währung l an den übrigen Einlösungsstellen zum Kurse des türkisen Pfundes, das ist in Österreich-Ungarn mit 34,65 K., in utschland mit 22,33 ℳ und in der Schweiz mit 17,58 Schweiz Franken ab 30. Juni 1917 gegen die übliche schriftliche klärung des Einreichers zur Zahlung gelangt.

— **Zu den Eisenbahnerausständen in Rußland** wird dem rogrès de Lion“ aus Petersburg gemeldet: Die Regierung chloß, jede Aufreizung zum Eisenbahnerstreik mit dreiriger Gefängnisstrafe zu ahnden. Es wurden Maßnahmen roffen, um die regelmäßige Abwicklung des Verkehrs auf n Hauptlinien sicherzustellen.

— **Kleinbahnen im Generalgouvernement Warschau.** Die reuz-Ztg.“ schreibt: Außer den Warschauer und Lodzer rortbahnen besaß Russisch-Polen bei Ausbruch des Krieges keine Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr; einige Zuckerfabriken hatten zwar schmalspurige Bahnen gebaut, diese beförderten aber nur Güter für die Fabriken und ihre Landwirte. Bei dem sehr dünnen Vollbahnnetz und den fast durchweg im schlechtesten Zustande befindlichen Landwegen war eine wirksame Erschließung des Landes, eine Heranschaffung der Baumaterialien zum Wiederaufbau zerstörter Ortschaften, besonders aber die für die Ernährung so wichtige Abbeförderung der Feldfrüchte aus den großen landwirtschaftlichen Kreisen ohne Kleinbahn nicht möglich. Es sind deshalb die von den deutschen Truppen beim Vormarsch gebauten Feldbahnen zum größten Teil erhalten geblieben, von dem Verwaltungschef angekauft, und ebenso wie die beschlagnahmten Zuckerfabrikanlagen für den öffentlichen Verkehr ausgebaut worden. Ferner sind 100 km Kleinbahnen neu gebaut worden. Im Bau befindet sich noch die 60 km lange Bahn von Nasielsk nach Racionz, die besonders für die Lebensmittelversorgung Warschaus von großer Bedeutung ist. Den Betrieb über 700 km Kleinbahnen haben die Eisenbahnen in Militärbetrieb übernommen, während die 60 km langen Wieluner Kleinbahnen von dem Verwaltungschef betrieben werden. Es ist beabsichtigt, die Bahnen später an die Kreise abzugeben; der Kreis Kalisch hat sich bereits grundsätzlich mit dem Ankauf der Kleinbahn Opatowek-Turek einverstanden erklärt und den weiteren Ausbau des Kreisbahnnetzes beschlossen. Wie groß das Bedürfnis nach neuen Verkehrswegen in Polen ist, geht am besten daraus hervor, daß eine große Anzahl von Anträgen auf Genehmigung neuer Bahnen sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für industrielle und landwirtschaftliche Unternehmungen von Einheimischen gestellt worden ist. Soweit dies bei dem außerordentlichen Mangel an Baustoffen möglich war, ist dem Wunsche der Antragsteller Rechnung getragen worden.

Fremde Erdteile.

— **Schnellbahn in Sydney.** In der australischen Stadt Sydney wird gegenwärtig am Bau einer Untergrund-Schnellbahn gearbeitet, die vorläufig eine doppelspurige Ringlinie um das Geschäftsviertel mit oberirdischen Anschlüssen an die bestehenden Vorort-Dampfbahnen umfassen wird. Als Züge sind nach „El. Railway Journ.“ solche mit sieben vierachsigen Wagen mit insgesamt 123 m Länge, als Betriebstrom Gleichstrom von 1500 Volt in Aussicht genommen. Um bei der vorgesehenen raschen Zugfolge von 160 Zügen in der Stunde einen Halt von 40 Sekunden in den Stationen zu ermöglichen, werden diese für jede Fahrtrichtung zwei gleichlaufende Gleise erhalten; es wird dann jeweilen, bei abwechslungsweisem Benützen des einen und des anderen Stationsgleises, ein Zug in die Station einfahren können, bevor der vorhergehende sie verlassen hat. Die erwähnte Zugdichte setzt eine selbsttätige Geschwindigkeitsregelung mittels Kontaktschienen voraus; bei Lichtsignalisierung und Regelung von Hand wird mit einer Zugdichte von nur 136 Zügen in der Stunde gerechnet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

ats- und Privatbahn-Güterverkehr. utscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

lit dem 15. Oktober 1917 treten die den Nachträgen 1 und 2 zum Heft enthaltenen Frachtsätze der Ausmetarife S 7b, S 9a, S 11, S 14c, S 20, 0c, S 20d, S 20f, S 21 und S 24 für die sfuhr über die Ostseehäfen außer aft. Mit dem gleichen Zeitpunkte t auch der im Nachtrag 12 enthale Ausnahmetarif S 7b außer Kraft. skunft geben die beteiligten Güterertigungen sowie das Auskunftseau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. erlin, den 8. August 1917. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion.

ats- und Privatbahn-Güterverkehr.
lit dem 15. Oktober 1917 treten die nahmetarife 7 e für Eisenerz, 16 b Hanf, gebrecht, 16 c für Hanfgarn, für Hede und Werg, 25 für Palmöl ., 28 für Bratsatz und S 7b für Stein außer Kraft. In dem Ausnahmetarif 19 für Rohkupfer fallen mit dem gleichen Zeitpunkte die Stationsfrachtsätze unter 2 der Abteilung A (zwischen Flensburg und Altona/Hamburg) fort. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. August 1917. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913 und Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914. Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 werden aufgehoben:

a) im Tarifheft 1 die Frachtsätze der Abteilung A des Ausnahmetarifs 24 (Baumwollgarne [Twiste]) und die Ausnahmetarife 54 (Leder), 88 (Superphosphat), 101 (landwirtschaftliche Maschinen usw.), 170 (Kaffee usw.), 175 (Stuhlrohr usw.), 178 (Dégras usw., 190 B (Baumwollabfälle usw.) und 193 (Reis);

b) im Tarifheft 2 die Ausnahmetarife 101 (landwirtschaftliche Maschinen), 170 (Kaffee usw.), 178 (Dégras usw.), 189 B (Pflaumenmus) und 190 B (Baumwollabfälle).

Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II.
Dresden, am 8. August 1917. (1161)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren in Wagenladungen.

Der Stationsname „Nordschleswigsche Weiche“ ist in „Flensburg Weiche“ abgeändert.

In dem Anhang, enthaltend Bestimmungen über Erhebung der deutschen Verkehrssteuer ab 1. August 1917 sind einige die Höhe der Abgabesätze nicht beeinflussende Druckfehlerberichtigungen vorgenommen worden.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 7. August 1917. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Bucheckern usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 9. August 1917 bis 15. November 1917 wird die am 31. Mai 1917 außer Kraft getretene gesamte Stelle B des Warenverzeichnisses wieder in Kraft gesetzt. Die Tarifmaßnahme gilt zunächst nicht auf den Strecken der badischen, bayerischen, sächsischen und württembergischen Staatsbahnen und einiger an diese anschließenden Privatbahnen. Näheres enthält die am 9. August 1917 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. August 1917. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1917 ist die Station W e r t h e i m B a y. S t b. im Tarif und in den Leitungsvorschriften zu streichen.

Wertheim wird vom genannten Zeitpunkt ab in vollem Umfang als Station der Badischen Staatseisenbahnen in die westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarife mit Baden aufgenommen.

München, den 1. August 1917. (1148)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badischer Gütertarif.

Ab 1. Oktober d. J. findet die Abfertigung zwischen Wertheim und den badischen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn ausschließlich auf Grund des badischen Gütertarifs im Binnenverkehr statt.

Die Entfernungen, die an Stelle der Sternzeichen auf S. 151 des badischen Gütertarifs Abteilung 2 einzusetzen sind, enthält der nächste Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 7. August 1917. (1153)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 4 des Tarifs, Zeile 5 v. u. der Satz der österreichischen Fahrkartensteuer für die Strecke Zittau Landesgrenze-Reichenberg in 9 ₰ geändert.

Dresden, den 8. August 1917. (1151)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Am 15. Oktober 1917 treten der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer und der Ausnahmetarif für Holzstoff (geschliffen) und Holzzellstoff (Zellulose) zur Ausfuhr nach Belgien außer Kraft.

Stuttgart, den 6. August 1917. (1152)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Vom 12. August 1917 ab wird die Station Halberstadt des Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation des A. T. 7 für Eisenerz pp. im Verkehr nach den Lothringischen und Luxemburgischen Empfangsstationen einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. August 1917. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit dem 15. Oktober l. J. werden die Ausnahmetarife
- 13 D Pflaumen, gedörrte usw. und zwar die Frachtsätze im Verkehre mit Danzig, Elbing und Königsberg, Pr.,
- 21 Flachs gebrecht,
- 71 B Zement,
- 88 A—C, E und F Düngemittel,
- 93 A—F Eisen und Stahl usw. I. Schnittarif,
- 93 Fa Roheisen usw. II. Stationstarif,
- 96 Blei, roh usw. und
- 101 Maschinen, landwirtschaftliche, Frachtsätze für 10 t,

vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Breslau, den 6. August 1917. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1, vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2, vom 1. April 1912. Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 20. August und, soweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Oktober 1917 ab werden in den obengenannten Verkehren die Anwendungsbestimmungen in den Ausnahmetarifen 30 (Holz) für Faßholz und Friesen geändert. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 6. August 1917. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 2 und 3.

Vom 12. Oktober 1917 ab tritt der Ausnahmetarif 4a für Thomasschlacken und Thomasmehl zum Düngen in Österreich oder Ungarn nach österreichischen Grenzstationen außer Kraft.

Breslau, den 7. August 1917. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Im Zeitweiligen Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen aus der Schweiz nach badischen, elsaß-lothring. u. pfälzischen Stationen, vom 20. 9. 1916, treten mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1917 neue, zum Teil h ö h e r e Schnittfrachtsätze für eine Anzahl schweizerischer Stationen bis zu den Schnittpunkten 7 u. 8 (Tarifbildung über Friedrichshafen u. Lindau) u. für die Stationen der Schweiz. Seetalbahn bis zu den Schnittpunkten 1, 3, 4 u. 5 in Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 5. August 1917. (1154)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Die am 1. Oktober 1917 für die Königlich Preußischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs) gelten vom gleichen Tage ab auch für den diesseitigen Binnengüterverkehr.

Berlin, im Juli 1917. (1146)
Die Direktion.

Eisenbahngütertarif für den Verke[hr] zwischen den österreichischen und u[n]garischen Eisenbahnen einerseits, d[en] deutschen, luxemburgischen, belgisch[en] und niederländischen Eisenbahnen a[n]derseits, Teil I, Abteilung B, gülti[g] vom 1. Juni 1909.

B e r i c h t i g u n g e i n e r B[e]k a n n t m a c h u n g betreffend Au[f]hebung von Ausfuhrermäßigungen.

Im letzten Satze der in 56 dieser Ze[i]tung vom 21. Juli 1917 unter fortl. N[r.] (984) enthaltenen Bekanntmachung i[st] unter die Güter, für die die Ermäß[i]gungen bestehen bleiben, noch aufz[u]nehmen: P-18 Porzellan. Für Z-[...] Zucker treten die Ermäßigungen m[it] Gültigkeit vom 25. August 1917 auß[er] Kraft.

Wien, am 4. August 1917. (116[...])
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft

Der Nachtrag 2 zum Gütertarif f[ür] den Binnenverkehr auf deutschem G[e]biete, dessen Ausgabe noch besonde[rs] bekannt gegeben wird, enthält u. [a.] neue Stationsfrachtsätze an Stelle d[er] bisherigen. Die hierdurch eintretend[en] geringen Erhöhungen gelten erst a[m] 10. Oktober d. J. In die neuen Frach[t]sätze werden auch die auf Grund d[es] Gesetzes vom 8. April d. J. zu erh[e]benden Steuerzuschläge eingerechn[et.] Bis zum Erscheinen des Nachtrags e[r]teilt das Kommerzielle Bureau d[er] unterzeichneten Verwaltung Auskun[ft] über die neuen Frachtsätze.

Amsterdam, d. 2. August 1917. (114[...])
Generaldirektion der Holländische[n]
Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisc[h] Ungarisch - Rumänisch - Serbisch Bulgarisch - Orientalischer Persone[n] und Gepäcktarif.

Zur Bekanntmachung in Nr. 55 d[ie]ser Zeitung.

Die Fahrpreise und Gepäcksät[ze] für den Verkehr aus Ungarn na[ch] Deutschland bleiben noch bis 31. [De]zember 1917 in Kraft.

Stuttgart, den 8. August 1917. (11[...])
Generaldirektion der K. Württ. Staa[ts]eisenb., namens der bet. deutschen Ve[r]waltungen.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Öffentlicher Verkauf alter Papier[e]

Die in Hannover lagernden alt[en] Akten, Rechnungsbelege, Büch[er,] Morsestreifen, Avise und Papierabfä[lle] sollen öffentlich verkauft werden. G[e]wicht schätzungsweise: 244 000 kg.

Eröffnung der Angebote am Mi[tt]woch, den 22. August 1917, vormitta[gs] 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäu[de,] Zimmer 135.

Verkaufsnachweisungen und Bed[in]gungen werden gegen postgeldfre[ie] (ohne Bestellgeld) Einsendung v[on] 0,50 ℳ von unserem Zentralbure[au] Zimmer 292, abgegeben.

Hannover, den 4. August 1917. (11[...])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 63. | 15. August 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kriegsbeschädigten-Fürsorge der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen bis Ende 1916.

Von Regierungsrat **Lorenz**, Vorsitzendem des Hauptausschusses.

Der Weltkrieg hat die Staatseisenbahnverwaltung vor neue roße Aufgaben gestellt, an deren Bewältigung sie unter ielbewußter Führung, gestützt auf die in Friedenszeiten errobte und im steten Fortschreiten weiter durchgebildete Oranisation, ihr Können erwies und unter Überwindung der orhandenen Schwierigkeiten weiter erweisen wird. Welche edeutung für die Entscheidung des militärischen und wirtchaftlichen Ringens dem größten Betriebe der Welt, der reußisch-hessischen Eisenbahn zukommt und ebenso den brigen deutschen für das gleiche Ziel in ähnlicher Weise rbeitenden Eisenbahnverwaltungen, haben die Kriegsjahre or aller Augen offen gelegt. Als eine Bürgschaft des Erolges kann nach den bisherigen Erfahrungen festgestellt erden: Die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung it der weit über eine halbe Million zählenden Schar ihrer ediensteten fühlte sich schon im Frieden und fühlt sich anz besonders im Kriege als eng verbundenes und gechlossenes Ganzes. Alle wirken einheitlich zusammen, die ihrende Verwaltung leitet den Betrieb in festem Vertrauen uf ihr Personal, und dieses setzt in deutscher Pflichttreue lle Kräfte ein, sich durch die im Frieden bewährte, im Krieg reiter ausgestaltete Fürsorge der Verwaltung auch durch ie schwere Not der jetzigen Zeit hindurchgetragen und wirtchaftlich gesichert wissend.

In geradezu glänzender Weise hat sich das Gefühl der Zuammengehörigkeit auch in dem einheitlichen großen Erolge der Sammeltätigkeit der preußisch-hessischen Staatsahnen und der Reichseisenbahnen für Kriegswohlfahrtswecke in die Tat umgesetzt. Weit über 4 Millionen Mark at die „Kriegssammlung" der Eisenbahner, obwohl diese er großen Mehrzahl nach nur auf ihr durch die teuren Leensverhältnisse stark belastetes Diensteinkommen angeiesen sind, aufgebracht. Namhafte, achtunggebietende ummen konnten sorgfältig ausgewählten Zwecken zum esten der Krieger, der Hinterbliebenen der gefallenen Helen, der Fürsorge für die Kriegsbeschädigten zugeführt weren. Auf dieses letztgenannte Feld planmäßig und weiterzig betätigter kameradschaftlicher Gesinnung, auf die riegsbeschädigtenfürsorge, mögen diese Zeilen einen kurzen Rückblick eröffnen, zu dem die mit Ende 1916 abschließend vorliegenden Zahlen besonderen Anlaß geben.

Als die Zahl der Kriegsbeschädigten aus den sieggekrönten blutigen Kämpfen der ersten Kriegsmonate zu wachsen begann, trat die Sorge um die Gestaltung des künftigen Lebensschicksals der Verletzten allenthalben im deutschen Vaterland in den Vordergrund. Die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen griff auch hier mit schneller Hilfe ein. Fürsorgende Erlasse regelten die Wiederverwendung der verletzten Eisenbahner im Eisenbahndienst und begannen die Grenzlinien über die Aufnahmefähigkeit der Eisenbahnverwaltung für andere Kriegsbeschädigte zu ziehen. Es entstand die Frage: Sollen die kriegsbeschädigten Eisenbahner von den allmählich entstehenden Einrichtungen der allgemeinen bürgerlichen Fürsorge versorgt werden oder sollen sie in die Obhut der Eisenbahner selbst genommen werden? Bei dem starken Gemeinschaftsgefühl aller Eisenbahner, das der Krieg noch besonders gefördert hatte, flammte die kameradschaftliche Gesinnung hochherzig empor und gab die Antwort: Die Fürsorge für die kriegsverletzten Eisenbahner und auch für die kriegsverletzten Söhne von Eisenbahnern nehmen wir selbst in die Hand; durch besonders weitgehende Fürsorge sollen sie empfinden, wie die Eisenbahner ihre Dankbarkeit zu betätigen wissen. In kurzer Zeit war so die Frage im Wege einer besonderen Standesfürsorge gelöst.

Die Regelung der Fürsorgetätigkeit war bald in einen festen Rahmen auf folgenden Grundlinien gebracht. Die besondere Fürsorge tritt ein, insoweit als nicht für die kriegsbeschädigten Eisenbahner und Eisenbahnersöhne auf Grund von Gesetzes-, Satzungs- oder Verwaltungsbestimmungen schon ausreichend gesorgt ist. Als Kriegsbeschädigte gelten Kriegsteilnehmer, die eine solche Verwundung, Verletzung oder Schädigung der Gesundheit durch den Krieg erlitten haben, daß auch nach Abschluß der durch die Heeresverwaltung ausgeübten Heilbehandlung und nach Entlassung aus dem Heeresdienst eine Wiederaufnahme des früheren Berufes nicht oder nicht ohne weiteres möglich ist. Nicht nur

die zum Waffendienst, sondern auch die zum Feldeisenbahndienst, zur Krankenpflege oder zu sonstigen Kriegsdienstleistungen Herangezogenen sind als Kriegsteilnehmer anzusehen. Die Fürsorge umfaßt je nach Lage des Einzelfalles Maßnahmen zur Besserung des Gesundheitszustandes, namentlich zur Hebung der Erwerbsfähigkeit durch nachfolgende Heilbehandlung, Beschaffung besonderer Hilfsmittel, Förderung der Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit im alten oder in einem anderen geeigneten Beruf, Arbeitsvermittelung und, wenn in Ausnahmefällen die Ertüchtigung zu einem passenden Beruf nicht mehr zu erreichen ist, Hilfeleistung bei Unterbringung in Familien und Heimen. Als Hauptziel wird die Wiederaufnahme einer angemessenen wirtschaftlichen Tätigkeit erstrebt und versucht, bei den Kriegsbeschädigten den festen Willen zu erwecken und zu stärken, unter Überwindung aller Hindernisse wieder tüchtige und wertvolle Arbeit im eigenen Interesse, in dem ihrer Familie und der Gesamtheit zu leisten. Die gesamte Fürsorgetätigkeit wird von dem Gedanken getragen, daß es sich nicht etwa um Hilfe aus Mitleid handelt, sondern um die selbstverständliche Erfüllung einer hohen vaterländischen Ehrenpflicht. Die Geschäfte werden durch den Hauptausschuß (7 Mitglieder), dessen Leitung dem Vorsitzenden des Vorstandes der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft übertragen ist, und am Sitze einer jeden Direktion und der Generaldirektion Straßburg durch einen Bezirksausschuß (4 Mitglieder) geführt. Die Geschäftsführung wird vom Aufsichtsrat, an dessen Spitze Ministerialdirektor Hoff steht, überwacht. Alle Verwaltungsämter sind Ehrenämter. Bei allen Organen wirken Vertreter der Beamten und Arbeiter mit.

Die Tätigkeit setzte Mitte 1915 ein. Die nachfolgenden zusammenfassenden Angaben, die auch dem ersten Geschäftsberichte zugrunde liegen, geben ein Bild des Wirkens der Kriegsbeschädigten-Fürsorge bis zum Abschluß des Jahres 1916.

1. Anzahl der Fälle.

In der Zeit seit Beginn der Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1916 wurden insgesamt 5923 Fürsorgefälle behandelt. Sie betrafen 171 Eisenbahnbeamte, 4099 Eisenbahnarbeiter, 771 Söhne von Eisenbahnbeamten und 882 Söhne von Eisenbahnarbeitern. In 5095 Fällen handelte es sich um Verwundungen oder Verstümmelungen, in 808 Fällen um Erkrankungen; 20 völlig Erblindeten wurde Beistand geleistet. Am Schlusse des Jahres 1916 war die Fürsorge als beendet anzusehen in 4433 Fällen, in 1490 Fällen waren die Fürsorgemaßnahmen noch fortzusetzen.

2. Art der Fürsorgemaßnahmen.

Die Fürsorge betätigte sich auf verschiedenen Gebieten. *Maßnahmen zur Besserung des Gesundheitszustandes* wurden getroffen in größerem Umfang in 383 Fällen, außerdem in 1721 Fällen in Gestalt von Liebesgaben, die hauptsächlich zur Kräftigung der Gesundheit und zur besseren Verpflegung gegeben wurden. Heilverfahren, insbesondere Heilbäder, wurden gewährt bei Verwundungen und Erkrankungen, namentlich bei Nervenleiden, Herzleiden, Rheumatismus, Tuberkulose. Bei der Unterbringung in Bädern usw. wurde mit dem Roten Kreuz (Abteilung für Bäderfürsorge) und der Arbeiterpensionskasse zusammengearbeitet. In geeigneten Fällen wurden von der Kriegsbeschädigtenfürsorge besonders gute Ersatzgliedmaßen beschafft sowie orthopädische Schuhe, Stützapparate, Schutzpolster usw. In 4048 Fällen erfolgte besondere Berufsberatung.

Die *Ertüchtigung für den bisherigen Beruf* wurde in erster Linie erstrebt, danach bei Eisenbahnern die Aufnahme eines anderen Berufes bei der Eisenbahn und erst in letzter Linie die Aufnahme eines anderen Berufes außerhalb der Eisenbahnverwaltung. Auch bei Eisenbahnersöhnen wurde gleichfalls in erster Linie versucht, sie möglichst ihren bisherigen Beruf zu erhalten, eine Anzahl wurde auch einer anderen Berufe und zwar teilweise bei der Eisenbahnverwaltung selbst zugeführt. In Zukunft wird den besonderen Anforderungen entsprechend, die gerade die jetzige Zeit in den Vordergrund stellen muß, bei allen Fürsorgestellen des Reiches und so auch bei der Kriegsfürsorge der Eisenbahn in erster Linie die Zuführung geeigneter Kriegsbeschädigter zu kriegswirtschaftlich wertvollen Berufen — als solcher stellt sich u. a. namentlich der Eisenbahnerberuf dar — betrieben werden.

Die Berufsertüchtigung wurde besonders durch Beschäftigung in Lehrstuben (einschließlich der Lehrwerkstuben der Eisenbahn für Kriegsbeschädigte), durch Besuch von Unterrichtsanstalten und ähnliche Maßnahmen gefördert. Weiter ließ sich die Kriegsbeschädigtenfürsorge in zahlreichen Fällen die *Unterbringung* der Krieger auf *geeigneten Arbeitsposten* angelegen sein. 7 Kriegsbeschädigten (darunter ein Eisenbahnersohn), die wegen ihres Leidens für eine Erwerbstätigkeit nicht mehr geeignet waren, war die Kriegsbeschädigtenfürsorge bei der *dauernden Unterbringung in Familien, Heimen*, milden Stiftungen behilflich.

3. Ergebnisse der Fürsorgetätigkeit.

Aus der Fürsorge konnten bereits ausscheiden 589 Eisenbahner und 354 Eisenbahnersöhne, weil sie mit Hilfe der Fürsorge wieder *garnison- oder felddienstfähig* geworden waren. Die Bestrebungen der Kriegsbeschädigtenfürsorge in der *Ertüchtigung* zum alten oder in der Umbildung zu einem *neuen Beruf* und in der Unterbringung auf geeigneten Arbeitsposten hatten, soweit die Fälle bis Ende 1916 schon zum Abschluß gekommen waren, sehr erfreuliche Ergebnisse. Von den Eisenbahnbediensteten konnten 1283 dem alten Beruf, 1062 einem anderen Beruf bei der Eisenbahn und 117 einem Beruf außerhalb des Eisenbahnbetriebes als leistungsfähig wieder zugeführt werden; von den Eisenbahnersöhnen wurden 284 für ihren alten Beruf, 116 zu einem neuen Beruf und 196 zum Eisenbahndienst tüchtig gemacht.

Den sehr bedauernswerten *völlig Erblindeten* wurde weitgehender Beistand zuteil. Vor allem wurde auch bei ihnen darauf Bedacht genommen, sie nach Möglichkeit wieder erwerbstätig zu machen. Sie fanden nicht nur als Korb-, Stuhlflechter, Bürstenbinder und dergleichen Verwendung, sondern es hat sich auch als durchführbar erwiesen, sie nach Ausbildung als Massierer zu beschäftigen. Einzelne sind auch im Fernsprechdienst in geeigneten Fernsprechzentralen tätig. Erstrebt wird in geeigneten Fällen auch die Wiederertüchtigung zu handwerksmäßiger Tätigkeit, die auf Grund günstiger Erfahrungen sehr wohl möglich ist. Ist doch ein bald nach der Geburt Erblindeter schon viele Jahre mit Erfolg in einer preußischen Eisenbahnwerkstätte als Dreher und Bohrer tätig.

4. Insbesondere Lehrwerkstuben.

Ein besonders wichtiger und erfolgreicher Zweig der Tätigkeit der Kriegsbeschädigtenfürsorge war die Ertüchtigung Kriegsbeschädigter, namentlich auch Schwerverletzter, in den Lehrwerkstuben der Eisenbahn zu handwerksmäßiger Tätigkeit. In den von der Staatseisenbahnverwaltung in den Hauptwerkstätten in Breslau, Jena und Frankfurt (Main) errichteten besonderen Lehrwerkstuben wurden bis Ende 1916 1[illegible] kriegsbeschädigte Eisenbahner und 81 Eisenbahnersöhne beschäftigt.

In Jena wurde der Lehrwerkstubenbetrieb bereits im Januar 1916, in Breslau im April und in Frankfurt (Main) im Mai 1916 eröffnet. Die Ausbildung der Kriegsbeschädigten dauerte durchschnittlich etwa 3 bis 5 Monate. Von den 2[illegible] Teilnehmern konnte bis Ende 1916 bei mehr als 100 die Ausbildung mit dem Ergebnis zum Abschluß gebracht werden, daß eine Leistungsfähigkeit von durchschnittlich 77 % e[illegible]

·icht wurde. Nur bei etwa 20 Kriegsbeschädigten von den ıs Ende 1916 beschäftigten 221 konnte wegen der Art ihrer eschädigung, wegen Erkrankung usw. nicht der erstrebte rfolg erreicht werden. Eine Anzahl von Teilnehmern wurde or vollem Abschluß der Anlernung wieder zum Heere einerufen und 10 sind freiwillig ausgeschieden. 83 % aller in rage kommenden Zöglinge haben die Lehrwerkstube mit rfolg verlassen. 140 der Beschädigten waren Eisenbahner, Eisenbahnersöhne. Beschäftigt wurden Handwerker der erschiedensten Art, z. B. 111 Schlosser, 14 Tischler und ıch eine größere Zahl (etwa 50) Nichthandwerker.

Die Ausbildung ist z. B. bei 48 Schlossern bis Ende 1916 it dem Erfolg zum Abschluß gebracht, daß sie zur Ausɔung ihres alten Berufes wieder tüchtig wurden. Bei einer roßen Zahl von Kriegsbeschädigten war Ende 1916 die ehrmonatige Ausbildung zum Handwerk noch im Gange. ei Beurteilung der in den Lehrwerkstuben erzielten Erlge muß in Betracht gezogen werden, daß es sich vielfach n schwere Beschädigungen der einzelnen handelt, so litten an Versteifung oder Lähmung der Hände und Arme (die folgreiche Behandlung dieser Fälle bietet besondere Schwiegkeiten), 36 an Versteifung oder Lähmung der Beine, bei waren Gliedmaßen abgenommen.

Ein Lehrwerkstubenbetrieb dieser Art konnte nur mit besonderer Hilfe der Staatseisenbahnverwaltung selbst, die die Errichtung und den Betrieb der Lehrwerkstuben in jeder Weise förderte, ins Leben gerufen werden. Der Staat hat die nötigen Räume, Maschinen und Gerätschaften usw. bereitgestellt und zahlt auch die durch die Arbeitsleistung in den Lehrwerkstuben verdienten Löhne. Die örtliche Leitung liegt in der Hand des Werkstättenvorstandes, der von besonders ausgewählten Werkmeistern und Werkführern unterstützt wird. Auch ist es gelungen, in den Lehrwerkstuben selbst ausgebildete Kriegsbeschädigte, namentlich in Frankfurt, wieder als Lehrmeister zu verwenden. Für die ärztliche Überwachung und Fürsorge sind Ärzte besonderen Rufes bestellt, die für die ärztlichen Aufgaben, die in den Lehrwerkstuben gelöst werden müssen, hervorragend geeignet sind.

Die Staatseisenbahnverwaltung bringt der Entwicklung der Lehrwerkstuben lebhaftes Interesse entgegen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Lehrwerkstubenbetrieb in Jena einer eingehenden Prüfung unterzogen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates läßt sich die Ausgestaltung des Lehrwerkstubenbetriebes ganz besonders angelegen sein. Die dort gewonnenen Erfahrungen werden auch zum Besten der im Eisenbahnbetrieb verletzten Eisenbahner nutzbringend verwertet werden.

(Schluß folgt.)

Eisenbahnfragen im württembergischen Landtag.

In den Sitzungen der württembergischen Zweiten Kammer ɔm 9. und 10. Juli wurde der Voranschlag der Eisenbahnen eraten. Der Berichterstatter Dr. v. Kiene berichtete über e Verhandlungen im Finanzausschuß, die wir in Nr. 50 d. Ztg. iedergegeben haben, und wies dabei auf den außerordentlich ınstigen Abschluß des letzten Jahres hin, das mit einem Überhuß von 32,5 Millionen Mark, dem höchsten seit dem Bestehen er württembergischen Eisenbahnen, abschloß. Freilich sei berücksichtigen, daß von dem Überschuß über 4 Mill. Mark ıf Nachzahlungen der Militärverwaltung aus den Jahren 1914 ıd 1915 entfallen. Auch werde angesichts der vorläufig zuckgestellten Bauten mit einem beträchtlichen weiteren Anachsen der Eisenbahnschuld zu rechnen sein. Von dem Angekapital der Eisenbahnen mit 850 Mill. Mark seien origens rund 25 % getilgt, gegen z. B. in Bayern nur 14 %. ı der Gemeinschaftsfrage, die im Vordergrund der Beratunn des Ausschusses stand, führte der Berichterstatter nach m „Staatsanzeiger für Württemberg" aus, es drängen zwar le Verhältnisse darauf, daß der Betrieb der deutschen Eisenıhnen nach dem Krieg möglichst einfach und wirtschaftlich staltet werde, im übrigen stecke aber in der Eisenbahnındeshoheit so viel, daß sie nicht gering eingeschätzt und um n Linsengericht verkauft werden sollte; es bestehe keine eranlassung, ein solches Opfer zu bringen.

Der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der swärtigen Angelegenheiten, Frhr. Dr. von Weizsäcker, ıhm in eingehender Rede Stellung zu den im Ausschuß beındelten Fragen. Er würdigte zunächst die Leistungen der senbahn im Krieg und führte u. a. aus, die Leistungen bei r Mobilmachung in den ersten Monaten des Kriegs seien rhältnismäßig leichter gewesen als was die folgenden Jahre fordert haben. Die Anforderungen für militärische Zwecke, e im Jahre 1915 und noch mehr im Jahre 1916 gestiegen ien, reichten weit über das hinaus, was man jemals bei ilitär- und Zivilbehörden in dieser Beziehung vorausgesehen be und habe voraussehen können. Bei dem großen Streckentrieb, der in den besetzten Ländern notwendig geworden i, haben die württembergischen Eisenbahner draußen im ereine mit den Eisenbahnern der anderen deutschen Eisenhnverwaltungen sich in ganz derselben Weise wie unsere ldaten den allerbesten Ruf erworben; sie haben durch lichtgefühl, Liebe zur Sache und namentlich auch Anssungsfähigkeit an die ganz neuen und fremden Verhältsse sich ausgezeichnet. Aber auch der Zivilbetrieb sei im ufe des Krieges ein schwierigerer geworden. Der Zivilrkehr habe allmählich in einer gleichfalls durchaus überschenden nie in Aussicht genommenen Weise zugenommen, daß Württemberg im Jahre 1916 Einnahmen gehabt habe, die bisherigen Eisenbahneinnahmen in Württemberg erblich hinter sich gelassen haben. Die Aufrechterhaltung s heimatlichen Betriebs habe auch in Württemberg Sorgen reitet. Unmittelbare Sorgen habe man aber in Württemberg insoweit wenigstens nicht gehabt, daß man hätte befürchten müssen, den Anforderungen, die jeden Tag aufs neue herantraten, nicht Genüge leisten zu können. Trotz des sehr beschränkten Personals und der auswärtigen Verwendung eines erheblichen Teils des Fahrparks seien z. B. im Dezember 1916 in Württemberg 22 Millionen beladene Achskilometer gefahren worden gegen 21,9 im Dezember 1913. Die vor dem Krieg in Württemberg getroffenen Verkehrseinrichtungen haben sich auch für solche außerordentlichen Verhältnisse durchaus bewährt. Die im letzten halben Jahre gelegentlich eingeführten kurzen Verkehrssperren für den Güterverkehr seien keineswegs wegen der besonderen württembergischen Verhältnisse notwendig gewesen, sondern man sei genötigt gewesen, mit Rücksicht auf die Verhältnisse im übrigen Deutschland wenigstens in gewissem Umfang der allgemeinen Losung nachzukommen. Besondere Früchte habe in dem Kriege die viel angegriffene Nebenbahnpolitik getragen. Die Nebenbahnen haben sich infolge des Verschwindens der Autos, der Pferde und der Gespanne als ganz unentbehrlich für den Verkehr zwischen Stadt und Land erwiesen. In Hinsicht auf den Kohlenbezug möchte er die Eisenbahnverwaltung verteidigen. Die Generaldirektion habe, als die Kohlenfrage schwierig wurde, alle und jede Hilfsmittel angewendet, um die nötigen Mengen von Kohlen in den betreffenden Bezirken zu erhalten. Die Schwierigkeit liege im Augenblick in der Förderung und nicht im Transport.

Das Personal sei von 23 000 auf 18 000 geschwunden. Zurzeit seien unter dem gesamten Personal 20 % Frauen gegenüber 5 % im Frieden. Weitaus die Mehrzahl der Frauen habe sich im Eisenbahndienst ganz gut bewährt. Anerkennung und Dank möchte er der Militärverwaltung in Württemberg aussprechen, die die Eisenbahnverwaltung vor allzu großen Anforderungen von Eisenbahnpersonal bewahrt habe. Man habe vielleicht da und dort in Deutschland während des Kriegs, in dem Wunsch, der Feldarmee möglichst entgegenzukommen, zu viele gelernte Eisenbahnbeamte und -arbeiter abgegeben. Es sei eben sehr schwer, einen Eisenbahner so ohne weiteres zu ersetzen, selbst auf dem Güterboden.

Über die finanziellen Verhältnisse führte der Ministerpräsident aus, im Jahre 1916 habe der Personen- und Gepäckverkehr erheblich mehr Einnahmen gebracht, als die württembergischen Eisenbahnen aus diesem Verkehr überhaupt jemals seit ihrem Bestehen erzielt haben. Der Güterverkehr habe im Jahre 1916 hinsichtlich der Einnahmen nahezu das Jahr 1913 erreicht. Daneben habe man die Ausgaben sich steigern lassen. In Absicht auf die persönlichen Ausgaben habe man nicht gekargt. Die Steigerung der Stoffpreise betrage zwischen 40 und 200 %. Sehr günstig sei demgegenüber die bessere Ausnützung im Betrieb: bessere Auslastung der Güterzüge, weniger Personenzüge. Was ein bekannter Eisenbahnschriftsteller in dieser Richtung vorgeschlagen habe, das habe sich bereits während des Kriegs eigentlich ganz von

selbst entwickelt. Für die Zukunftsentwicklung sei die Verwaltung guten Muts. Insbesondere habe die günstige Entwicklung des Personenverkehrs im neuen Rechnungsjahr in gleicher Weise angehalten. Trotzdem sei eine Steigerung der Tarife in sehr mäßigem Umfang für notwendig erachtet worden. In die Verkehrssteuer müsse man sich eben fügen und schicken. Weiteren Schritten auf dem Gebiet der Besteuerung des Eisenbahnverkehrs würde man sich aber widersetzen müssen. Denn man müsse das richtige Verhältnis zwischen der Deckung der Reichsausgaben und der Deckung der Landesausgaben mit allen Kräften aufrecht zu erhalten suchen, wenn anders man die Selbständigkeit des Einzelstaates retten wolle. Man könne nicht darauf verzichten, daß in Zukunft der Eisenbahnbetrieb in der Ordnung des Staatshaushalts seine Rolle spiele.

Als eine der Vorbereitungen, die überall gegenwärtig getroffen werden, um die schwierige Zeit des Übergangs in das Friedensverhältnis einigermaßen übersehen zu können, sei von der Generaldirektion die Aufstellung eines Friedensvoranschlags versucht worden. Nach diesem Friedensvoranschlag würde sich eine Mindereinnahme von 9 Mill. ℳ ergeben. Von diesen 9 Millionen gehen 2 Millionen durch die bereits erfolgte Erhöhung des Gütertarifs ab; daß man versuchen müsse, die übrigen 7 Millionen auch durch Tariferhöhungen mit zu decken, liege auf der Hand. Die geplanten Tariferhöhungen könnten, zumal angesichts des ganz unverhältnismäßig stärkeren Steigens der übrigen Preise, wohl getragen werden und können den wirtschaftlichen Verhältnissen zurzeit nicht schaden. Nach den vorgesehenen Einzelsätzen werde der Fahrpreis 4. Klasse im Nahverkehr (bis zu 11 km Entfernung) ganz überwiegend keine Steigerung erfahren; es werde in sehr vielen Fällen bei dem Mindestsatz von 10 ₰ belassen und die Reichssteuer noch hinzugezahlt werden. Auch werde davon abgesehen werden, die Arbeiterwochenkarte von 0,833 ₰ für 1 km auf den im übrigen Deutschland geltenden Satz von 1 ₰ für 1 km zu bringen. Die Spannung zwischen der 3. und 4. Klasse müsse zur Vermeidung einer stürmischen Abwanderung in die 4. Klasse beibehalten werden. Es würde sehr nahe liegen, in das Klassensystem einzugreifen und dem Vorschlag mit zwei Wagenklassen näherzutreten; allein so wie die Dinge liegen, sei das im Augenblick für die verhältnismäßig kleine württembergische Eisenbahnverwaltung unmöglich. Man müsse bei dem an und für sich unerfreulichen Vierklassensystem zunächst stehen bleiben. In den Personenzügen sollen jedoch künftighin grundsätzlich Abteile 1. Klasse überhaupt nicht mehr vorgehalten werden. In den Eilzügen werde in Zukunft die 1. Klasse nur insoweit gefahren werden, als dies die Rücksicht auf den Übergangs- und Anschlußverkehr unbedingt erfordere. Das gleiche sei in Aussicht genommen für die Schnellzüge, die nicht einem über die Grenze des Landes hinausreichenden Verkehr dienen.

Mit Rücksicht auf die Steigerung der Ausgaben dürfe man sich übrigens keinen zu großen Hoffnungen für die Zukunft hingeben. Im Vordergrund stehe hier die Steigerung der Personalausgaben, die in dem erwähnten Friedensvoranschlag wohl noch zu klein vorgesehen sei. Einer Nachprüfung der Gehaltsordnung müsse man mit Kühle und ohne Sorge vor dem Geldausgeben entgegensehen, denn das Beamtenpersonal müsse in seiner anerkannten Vortrefflichkeit erhalten werden. Über die wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Krieg stelle er keine Zukunftserwartungen auf; nur das wisse man, daß z. B. unsere Kohlen nicht nur die erhebliche Kohlensteuer zu tragen haben, sondern daß auch der Preis der Kohlenförderer in einer bedenklichen Weise in die Höhe gehe. An baulichen Maßnahmen werde vor allem die Streckenverbesserung erhebliche Ausgaben bringen, denn im Jahre 1916 habe nur die Hälfte des für den Umbau von Strecken aufgestellten Plans ausgeführt werden können und im laufenden Jahre könne nur ein Viertel ausgeführt werden. Zu begrüßen sei, daß der Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart und der anschließenden Strecken noch in Friedenszeiten so weit gefördert worden sei, daß die restlichen Arbeiten nur noch beiläufig 20 Mill. ℳ kosten werden. Jedenfalls sei man dringend veranlaßt, den jetzigen Augenblick zur Ansammlung gewisser Reserven zu benützen. Der Reservefonds betrage erfreulicherweise 14½ Mill. ℳ, und wenn die Dinge in diesem Jahre befriedigend weiter gehen, so komme man auch noch erheblich über diesen Betrag hinaus.

Ob Zinsen und Tilgungsraten durch die Eisenbahneinnahmen, wie im letzten Jahre, so künftig immer aufgebracht werden können, müsse bezweifelt werden. Aber der Krieg habe die württembergische Eisenbahnverwaltung doch in ihren finanziellen Verhältnissen in eine verhältnismäßig gegen früher günstigere Lage gebracht als eine ganze Reihe von Eisenbahnverwaltungen, nach denen Württemberg bisher mit einem gewissen Neid gesehen habe. Man müsse sich daher entschieden dagegen verwahren, daß die dermaligen württembergischen Eisenbahnverhältnisse als „prekäre“ bezeichnet werden könnten. Im Anschluß hieran führte der Ministerpräsident über die Gemeinschaftsbestrebungen aus, diese werden ihre finanzielle Begründung darin haben, daß jede Eisenbahngemeinschaft, wenn anders sie richtig durchgeführt wird, notwendig zu Ersparnissen führe. Man brauche sich nicht in die Kirchhoffschen Gedanken zu versenken, man brauche die dortigen Zahlen nicht ohne weiteres als richtig anzuerkennen; aber es sei ganz klar, daß eben durch ein Zusammenfassen zu einem größeren wirtschaftlichen Betrieb auch Entsprechendes gespart wird. Er glaube deshalb, daß allerdings nicht nur die Gründe, die er im Anfang des Krieges angeführt habe, nämlich die Gründe eines freieren, vorurteilslosen Zusammenschlusses der einzelnen Verwaltungen und zugleich der einzelnen deutschen Stämme, zur Förderung des Gemeinschaftsgedankens führen werden, sondern auch, daß die gebieterischen finanziellen Ersparnisforderungen der Zukunft ein ganz außerordentliches Förderungsmittel des Gemeinschaftsgedankens sein werden. Man sehe nicht in die Zukunft; er könne sich auch nicht hier im einzelnen auseinandersetzen über seine Gedanken wegen der Reichseisenbahn, wegen teilweiser Eisenbahngemeinschaften in Deutschland. Aber er lasse die Hoffnung gar nicht sinken; im Gegenteil er sei überzeugt, daß die Frage in Zukunft nicht zur Ruhe kommen werde. Sie werde nicht zur Ruhe kommen, auch wenn man sich nur sage, daß der Krieg eine gewisse Nötigung zur Einfachheit mit sich bringe. Er sei überzeugt, daß die Führung des täglichen Betriebes doch an allen möglichen Ecken und Enden noch zu Ersparnissen führe, die in ihrem Zusammenhang etwas bedeuten. Man dürfe sich nicht an die Milliardensummen gewöhnen, mit denen man gegenwärtig rechnen müsse, sondern man müsse sich auch an die kleinen Ersparnisse der Zukunft gewöhnen.

Der Ministerpräsident schloß mit folgendem Ausblick auf die allgemeine Lage: Wenn man sagen dürfe, daß, wie für die deutschen Bahnen überhaupt, so für die württembergischen das hochentwickelte Verkehrswesen es ermöglicht habe, die von niemand vorausgesehenen Anforderungen einer so langen Kriegszeit zu erfüllen, so habe man dabei Nutzen gezogen von dem, was für die künftige Friedensentwicklung in Aussicht genommen wurde. Wir haben auf einen friedlichen Aufschwung unseres Kulturlebens gehofft. Unsere Feinde haben diesen Aufschwung in seiner Weiterbewegung gehemmt. Das läge ganz in der Richtung der feindlichen Kriegsziele, insbesondere der Leiter, die sich die angelsächsische Rasse gefallen läßt. Die verächtlichsten unserer Gegner, die feindlichen Geldmänner, die schon lange vor dem Krieg ihre Netze über unser Kulturleben auszuspannen versucht haben, werden sich täuschen in ihrem Streben, für Geld, um Geldeswillen und nochmals um Geld und sonst nichts durch unerhörte Menschenopfern die deutsche Kultur zu zerstören. Wir werden in einer späteren Zeit den Fortschritt wieder aufnehmen können, der in der Entwicklung unseres Kulturlebens durch den Krieg stehen geblieben ist. Aber weil wir bisher durchgekommen sind, so zweifle er auch nicht an der Zukunft.

Von den Vertretern der Parteien wurden vor allem die Fragen der Eisenbahngemeinschaft, der Personen- und Gütertariferhöhung, der Zusammenlegung der Wagenklassen, der Verhältnisse des Personals in den besetzten Gebieten u. a. besprochen. Zur Frage der Eisenbahngemeinschaft waren alle Redner einig in dem Wunsche nach weiterer Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Die meisten Redner sprachen sich für Reichseisenbahnen aus; für den Fall, daß diese nicht erreicht werden sollten, wurde mehrfach der Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft befürwortet. Von anderer Seite wurden die Vorteile der eigenen Landeshoheit im Eisenbahnwesen betont. Der Tariferhöhung wurde von allen Seiten zugestimmt mit Ausnahme der sozialdemokratischen Partei, die sich gegen eine Erhöhung der Personentarife im gegenwärtigen Zeitpunkt aussprach. Die Zusammenlegung der Wagenklassen wurde durchweg als erwünscht bezeichnet. Von einer Seite wurde erwähnt, daß die Stimmung des württembergischen Eisenbahnpersonals in den besetzten Gebieten die denkbar schlechteste sei, weil sich dieses Personal zurückgesetzt fühle. Von der Regierung wurde erwidert, daß allerdings hinsichtlich der Behandlung des im Kolonnendienst verwendeten Personals Schwierigkeiten entstanden seien, die auf die Ungleichheit der Verhältnisse bei den Angehörigen der verschiedenen Verwaltungen zurückzuführen seien. Diese Ungleichheiten könnten nicht ohne weiteres beseitigt werden; gegen tatsächliche Benachteiligungen der Leute sei die Verwaltung mit Erfolg vorstellig geworden. Der Eisenbahnvoranschlag wurde schließlich einstimmig angenommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Siebente Sitzung des Ernährungsbeirats der preußischen ..aatsbahnen. Am 25. Juli d. J. fand unter dem Vorsitz des ..inisterialdirektors Hoff und unter Beteiligung von Ver..etern des Kriegsernährungsamts, des preußischen Staats..ommissars für Volksernährung und der staatlichen Vertei..ngsstelle von Groß-Berlin die 7. Sitzung des Ernährungs..eirats statt. Aus den Verhandlungen teilen wir nach der ..Eisenbahn" folgendes mit:.

1. Von verschiedenen Seiten wurde lebhafte Klage über ..n außerordentlichen Mangel an Gemüse, vor allen Dingen .. den großen Städten geführt. Obgleich die Kommunalver..ände vielfach umfangreiche Lieferungsverträge abgeschlos..n hätten, sei im freien Handel Obst und Gemüse kaum zu ..aben, wogegen die Gasthäuser reichlich damit versorgt ..ien. Man hege die Befürchtung, daß auch die von den ..isenbahnvereinen und deren Wirtschaftsausschüssen abge..hlossenen Verträge nicht erfüllt werden würden. Nach den ..rklärungen der Vertreter der Ernährungsbehörden ist der ..klagte und betrübende Gemüsemangel zum großen Teil auf ..n schlechten Ausfall der Frühgemüseernte infolge der ..ißerordentlichen Trockenheit zurückzuführen. Bei Obst ..omme hinzu, daß es vielfach an dem nötigen für den Ver..nd erforderlichen Verpackungsmaterial fehle. Teilweise ..i allerdings das Gemüse auch nicht geliefert worden. Es ..i aber ein Gesetzentwurf in Bearbeitung, der die vorsätz..che oder fahrlässige Nichterfüllung unter strenge Strafe ..elle, so daß zu erwarten stünde, daß künftig die Verträge ..stlos erfüllt würden. Auch die von den Eisenbahnvereinen ..geschlossenen Verträge könnten hierauf rechnen. Aller..ngs hätten nur solche Verträge einen Anspruch auf Er..llung, die von der Reichsstelle für Gemüse und Obst ge..hmigt worden seien. Es empfehle sich eine unverzügliche ..achprüfung in dieser Beziehung. Ob der Mangel noch nach..äglich geheilt werden könne, bleibe abzuwarten. Daß man .. den Gasthäusern Gemüse erhalte, während es im freien ..erkehr bisher oft nicht zu haben gewesen sei, treffe leider ... Es sei dies eine recht bedauerliche Erscheinung, der ..r dadurch beizukommen sei, daß die Kommunalverbände ..f genaue Beachtung der Höchstpreise hielten. Etwa er..ssene Ausfuhrverbote seien unzulässig und sofort wieder ..fgehoben worden. Durch eine neue Marktordnung, die der ..agistrat Berlin demnächst herausgeben werde, stünde für ..erlin eine Besserung zu erwarten. Es bleibe jedoch zu be..chten, daß das Gemüse der öffentlichen Bewirtschaftung ..cht unterliege. Die Eisenbahndirektionen sollen unver..iglich auf die Genehmigungspflicht der Lieferungsverträge ..ngewiesen und beauftragt werden, noch nicht genehmigte ..erträge dem Ministerium einzureichen. Was geschehen ..nn, um die Lieferer zur Vertragserfüllung anzuhalten, soll ..eschehen.

2. Im Anschluß an die früheren Erörterungen wurde die ..artoffelversorgung erneut eingehend besprochen und vor ..len Dingen die Frage aufgeworfen, ob das Einkellern der ..artoffeln für den kommenden Winter gestattet, ob und in ..elchem Umfange den Kleingartenbesitzern die selbst er..ugten Kartoffeln belassen und ob bei Kleingütern, die ..ißerhalb der Wohngemeinde lägen, der Ausfuhr Schwierig..eiten bereitet werden würden. Die Vertreter der Ernäh..ngsbehörden teilten mit, daß das Einkellern der Kartoffeln ..nlichst gefördert und zu diesem Zwecke den Kommunal..rbänden nahe gelegt werden solle, ihren Einwohnern das ..inkellern zu ermöglichen. Da die Kommunalverbände aber ..e Verantwortung trügen, ließe sich eine solche Maßnahme ..i den damit immerhin verbundenen Bedenken und Gefahren ..cht befehlen. Die Schwierigkeiten lägen vor allen Dingen .. der Möglichkeit einer späteren Herabsetzung der Menge, ..ner zweckmäßigen Lagerung und einem richtigen spar..men Verbrauch. Die Kleingartenbesitzer seien bezüglich ..r Kartoffeln, die sie auf einer Fläche bis 200 qm geerntet ..itten, nicht abgabepflichtig, müßten sich aber die gewonnene ..enge auf die Selbstversorgung anrechnen lassen, wobei mit ..nem Schwund von 20 % gerechnet werden dürfe. Wegen ..r nicht in der Wohngemeinde liegenden Kleingüter seien ..e Landräte angewiesen worden, der Ausfuhr keine Schwie..gkeiten zu bereiten. Im übrigen unterliege die in der ..rigen Sitzung erörterte besondere Belieferung der Eisen..hnbediensteten mit Kartoffeln den schwerwiegendsten Be..nken. Es empfehle sich, um nicht Hoffnungen zu er..ecken, die nachher nicht erfüllt werden könnten, mit irgend..elchen Maßnahmen so lange zu warten, bis die Kartoffel..age von Reichs wegen geregelt worden sei, was in Kürze .. erwarten stünde. Bei der außerordentlichen Bedeutung der Kartoffelfrage für das Eisenbahnpersonal wurde es gleichwohl auf Vorschlag des Vorsitzenden für angezeigt erachtet, bereits jetzt einen Ausschuß einzusetzen, der auf Grund der bereits eingeforderten eingehenden Berichte der Eisenbahndirektionen die Angelegenheit allgemein eingehend prüfen und insonderheit Ratschläge beim Einkellern und beim Transport erteilen soll.

3. Von einem Mitgliede wurde angeregt, den Kleingartenbau der Eisenbahner und Wasserbauarbeiter angesichts der großen Zuckerknappheit auch für den Anbau von Zuckerrüben nutzbar zu machen. Gutgedüngte Kleingärten eigneten sich durchaus zum Zuckerrübenanbau. Jede Eisenbahnerfrau sei im Herbst in großer Verlegenheit beim Einkochen wegen des Zuckermangels. Zuckerrüben könnten diesen Mangel sowohl bei Aufstrichmitteln wie auch bei Früchten beseitigen, denn sie könnten sehr gut zusammen mit Obst eingekocht werden. Man könne die Zuckerrübe aber auch ohne Zusatz einkochen und erhalte dann eine süße dicke Melasse, die man zum Versüßen von eingekochtem Obst oder auch allein als Brotaufstrich verwenden könne. Wenn es für dieses Jahr auch schon reichlich spät sei, so empfehle es sich doch schon jetzt, die Eisenbahnvereine hierauf aufmerksam zu machen, damit sie sich für das nächste Frühjahr rechtzeitig mit Zuckerrübensamen eindeckten. Als sehr erwünscht wurde es bezeichnet, wenn die Eisenbahnverwaltung durch Zurverfügungstellung von Geldmitteln für die Beschaffung des Samens helfend eingreifen würde. Der Vorsitzende erklärte, daß die Verwaltung gern bereit sei, die Eisenbahnbediensteten auf diese Möglichkeit der Linderung des Zuckermangels aufmerksam zu machen. Auch werde sie es an der nötigen geldlichen Unterstützung nicht fehlen lassen, wie überhaupt die Verwaltung fortgesetzt bemüht sei, die auf den Kleingartenbau und die Kleintierzucht gerichteten Bestrebungen der Eisenbahnbediensteten in jeder Weise auch mit Geldmitteln zu unterstützen. Sowohl auf den Eisenbahndirektionen wie im Ministerium würde diesen Fragen die allergrößte Aufmerksamkeit geschenkt. Herr Gutsche wird von dem Hafenmeister Sölke in Linden eine Kultur- und Gebrauchsanweisung für den Zuckerrübenanbau ausarbeiten lassen und zur Verbreitung unter den Eisenbahnbediensteten zur Verfügung stellen.

— Fahrpreisermäßigung für Pilzfahrten der Schuljugend. Von der Reichsstelle für Gemüse und Obst ist ein freiwilliger Sammel- und Helferdienst der Schuljugend zum Absuchen der Wälder nach Pilzen und anderen wildwachsenden Nutzpflanzen eingerichtet worden. Schüler und Schülerinnen sowie die erforderlichen Begleiter erhalten auf den Strecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen Fahrpreisermäßigungen mit folgenden Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen: Fahrpreisermäßigungen werden auch an Sonn- und Festtagen sowie ferner dann gewährt, wenn die Teilnehmerzahl weniger als 10 (im Berliner Vorortverkehr weniger als 20) Personen beträgt. Einer besonderen Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion bedarf es bei Fahrten an Sonn- und Festtagen nicht, jedoch dürfen Schnellzüge auch gegen Zahlung des tarifmäßigen Schnellzugzuschlags nicht benutzt werden.

— Erleichterung der Beschaffung des Hausbrandes. Die preußische Staatsbahnverwaltung schenkt der Frage der Versorgung ihres Personals mit Heizmaterial für den kommenden Winter ganz besondere Aufmerksamkeit. Die mit dem Reichskohlenkommissar schon seit längerer Zeit angeknüpften und mit größter Entschiedenheit geführten Verhandlungen haben, nach Mitteilung der „Eisenbahn", allerdings bei der Fülle der entgegenstehenden Schwierigkeiten bei aller Beschleunigung noch nicht zum Abschluß gebracht werden können. Aus diesem Grunde und in Anbetracht der unsicheren Lieferungen während des Krieges hat der Minister es für angezeigt erachtet, den Bediensteten zu empfehlen, auch ihrerseits bemüht zu sein, ihren Kohlenbedarf für den kommenden Winter bei den Händlern zu decken. Um dies den Bediensteten zu erleichtern, sind die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, den Beamten und ständig beschäftigten Arbeitern zur Beschaffung eines Vorrats an Heizmaterial auf Antrag einen Gehalts- oder Lohnvorschuß zu gewähren, wie dies auch im vorigen Jahre zugelassen war. Um jedoch die Rückzahlung dieser Vorschüsse den Bediensteten mehr als im Vorjahre zu erleichtern, können die bei den Gehalts-, Diäten- oder Lohnzahlungen einzuziehenden Teilbeträge so bemessen werden, daß bei den Beamten mit Vierteljahrsgehalt die letzte Rückzahlung erst bei der Gehaltszahlung für Januar—März 1918 und bei den Diäten- und Lohnempfängern erst bei der Zahlung für März 1918 erfolgen muß.

— Geheimer Oberbaurat Kunze Ehrendoktor der Technischen Hochschule Aachen. Die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber haben Rektor und Senat der Technischen Hochschule Aachen auf einstimmigen Antrag der Abteilung

für Bauingenieurwesen dem Geh. Oberbaurat Bruno Kunze, Vortragendem Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin verliehen in Anerkennung seiner hervorragenden technisch-wirtschaftlichen Verdienste um die Vervollkommnung der Luftdruckbremse und ihre Anwendung auf Güterzüge.

Österreich.

— **Maßnahmen bei Beförderung lebender Tiere.** In letzter Zeit hat sich wiederholt der Fall ereignet, daß größere Mengen Vieh infolge zu langer Aufenthalte in den Stationen bei Mangel an Futter und Wasser verendet sind. Bei dem jetzigen mißlichen Stand von Vieh würden derartige Vorkommnisse geradezu unheilvolle Folgen nach sich ziehen, wenn dieses für die Volksernährung so überaus wertvolle Gut noch weiterhin auf diese Weise zugrunde ginge. Im Sinne des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Juni 1917 wurden daher die Stationen bahnseits beauftragt, den Sendungen von Vieh, die ohne Begleiter rollen, hinsichtlich des Tränkens eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, solche Transporte bei der großen Hitze nicht lange stehen zu lassen und den Begleitmännern die größtmögliche Unterstützung zuteil werden zu lassen. Die verantwortlichen Eisenbahnorgane dürfen sich nicht damit begnügen, die in der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung lebender Tiere dem Buchstaben nach genau zu erfüllen, sie müssen vielmehr nach eigenem Ermessen in jedem Falle alles vorkehren, was ein um sein Gut besorgter, ordentlicher Kaufmann veranlassen würde. So wird beispielsweise die Tränkung der Tiere gegebenenfalls auch in kürzeren als den vorschriftsmäßig vorgesehenen 36stündigen Fristen vorzunehmen sein.

— **Eisenbahn und Eisenbahner im Kriege.** Die „Österreichisch-ungarische Kriegskorrespondenz" bringt einen Aufsatz, unter obiger Überschrift, dessen Verfasser der frühere Eisenbahnminister Geheimer Rat Dr. Zdenko Freiherr v. Forster ist. Die Mitteilungen des Vereins der Juristen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung bringen einen Auszug aus dem Aufsatz, den wir nachstehend veröffentlichen: „So wahrhaft große Äußerungen des Arbeitsfleißes, wie sie die Eisenbahner inmitten der Brandung des Krieges und ungeachtet des Druckes der allgemeinen wirtschaftlichen Enge als Pflichtmenschen vollbracht haben, lassen sich gleich den Heldentaten der Kampftruppen nur aus dem Geiste erklären, der den großen Körper eines in sich geschlossenen Berufsstandes beseelt, das Zusammenwirken der einzelnen Glieder herbeiführt und sichert, und aus der Fülle von individuellen Leistungen den Enderfolg verbürgt.

Der stets dahin ausschauende und dabei vom Bewußtsein gleicher Pflicht getragene Gemeinsinn der Kampfgenossen im Felde wie der Diener des Flügelrades ist es, der Großes zuwege brachte. Zum Lob der Eisenbahner muß es gesagt werden, daß sie ein Berufsstand sind, in dem das Gefühl kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit ganz besonders ausgeprägt und lebendig ist, nicht zuletzt vielleicht auch deshalb, weil sie über alle Entfernung hinweg der geschiente Weg einander nahebringt oder doch in der Vorstellung der Nähe einigt."

— **Die Beschäftigung der Kleinbahnindustrie.** Jene Unternehmungen, welche in Österreich Feld- und Industriebahnen erzeugen, haben während des Krieges starke Erweiterungen ihrer Betriebe vorgenommen. Die Nachfrage nach Feld- und Industriebahnen war die ganze Zeit über eine sehr rege und die Fabriken konnten den Aufträgen nur mit langen Lieferverpflichtungen nachkommen. Auch jetzt sind sie bis in das nächste Jahr hinein mit Bestellungen versehen und neue Wagen gelangen, wenn das zur Erzeugung nötige Material freigegeben worden ist, erst mit mehrmonatigen Fristen zur Ablieferung. Unter diesen Umständen sind auch die Preise für alte Wagen sehr gestiegen. Einzelne große Unternehmungen, welche umfangreiche Heereslieferungen übernommen hatten, mußten zur Erweiterung ihrer Anlagen Industriegleise legen und die Zahl der Wagen, die auf ihnen laufen, bedeutend vermehren. Sie zahlten für alte Wagen bis um 25 % höhere Preise, als früher im Frieden für ganz neue Bauarten ausgegeben worden sind. Der größte Teil des Bedarfes an Wagen für Feld- und Industriebahnen konnte in Österreich gedeckt werden. Dagegen war es nicht möglich, die entsprechende Anzahl von Lokomotiven für diese Zwecke hier anzuschaffen, und umfangreiche Aufträge wurden nach Deutschland vergeben.

Ungarn.

— **Kriegszulagen für Angestellte von Schiffahrtsgesel[l]schaften.** Die Direktion der ersten k. k. priv. Donaudamp[f]schiffahrtsgesellschaft, ferner die Ungarische Fluß- und Se[e]schiffahrts-Gesellschaft haben ihren Angestellten und de[m] Dienstpersonale zur Linderung der Kriegssorgen und d[er] stets wachsenden Teuerung namhafte Aushilfen gewährt, w[o]durch die Lage der Angestellten wesentlich verbessert wur[de].

— **Der Handelshafen von Pozsony. (Preßburg).** Der [in] Angriff genommene Ausbau dieses Handelshafens schrei[tet] trotz des Krieges erfreulicherweise fort. Laut Beschluss[es] der Stadtvertretung wird ein besonderer Kohlenhafen [er]richtet, dessen Vorarbeiten bereits ihren Anfang nahmen. [Da] in Pozsony deutsche Unternehmer und Industrielle aus d[em] Ruhr- und Rheingebiet Gründungen vornehmen, welche in[s]besondere dem Balkandurchgangsverkehr dienen soll[en], dürfte dieser Hafen voraussichtlich größte Bedeutung [er]langen.

Übrige europäische Länder.

— **Über die Entwicklung des Güterverkehrs im Hafen v[on] Cette,** der bekanntlich der Schweiz zur Einfuhr ihrer v[on] Übersee bezogenen Waren dient, werden in der „Zürch[er] Post" folgende Mitteilungen veröffentlicht: Nach dem Wo[rt]laut des Übereinkommens vom April 1915 hat die Schwe[iz] im Hafen von Cette das Recht auf zwei Landeplätze. [Da] sie damit nicht ausreichte, wurden ihr später von den Hafe[n]behörden noch zwei weitere Plätze eingeräumt. Um sich [die] Entwicklung des schweizerischen Einfuhrverkehrs im Cette[r] Hafen zu vergegenwärtigen, braucht man nur die Ziffe[rn] des Durchgangsverkehrs von Cette nach Bellegarde zu s[tu]dieren. Im Jahre 1914 wurden von Cette nach Bellegar[de] befördert: 49 653 t, i. J. 1915: 201 859 t, i. J. 1916: 598 872. — Der Hafen von Cette verdankt seinen Ursprung dem [na]türlichen Kanal, der den Weiher von Thau mit dem Mitt[el]ländischen Meere verbindet und den man als Ausmündu[ng] des Canal du Midi in das Meer gewählt hat. Der grö[ßte] Teil der Landeplätze, die sich an die Hafenbecken und K[a]näle anschließen, besitzt keinen Gleisanschluß. Die War[en], die auf dem Seewege nach Cette gelangen, müssen desh[alb] zwei- bis dreimal umgeladen werden, bis sie mittels Eisenba[hn] ins Innere des Landes befördert werden können. Da ferr[ner] vor dem Kriege der Hafen von Cette hauptsächlich d[em] Durchgangsverkehr für Wein diente und entsprechend e[in]gerichtet ist, sind die Landestellen im allgemeinen von [ge]ringer Tiefe und füllen sich deshalb rasch. Leider fehlt [es] auch an den nötigen Einrichtungen, um eine rasche E[nt]leerung des Hafens vornehmen zu können; infolgedess[en] häufen sich die Güter oft sehr schnell in großen Mengen [an]. Ein Ausbau des Hafens könnte jedoch leicht stattfinden u[nd] wäre auch nützlich, da wichtige Schiffahrtswege von Ce[tte] ins Landesinnere führen: der Canal du Midi und der Cet[te]-Rhone-Kanal. Außerdem bestehen gute Eisenbahnverbind[un]gen: die Südbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Die Entwicklung, die der Verkehr im Hafen von Ce[tte] während des Krieges genommen hat, wird durch folge[nde] Zahlen veranschaulicht: 1913 beliefen sich Einfuhr und A[us]fuhr auf insgesamt 1 152 929 t; 1915 auf 1 313 518 t; 1916 [a]f 1 810 567 t. Die Steigerung geht vor allem auf die Zunah[me] der Einfuhr zurück. Mit Ausnahme des Alkohols und [der] Spirituosen, der Wolle, Wollabfälle und Lumpen sind die E[in]fuhrziffern für alle Einfuhrgüter im Jahre 1916 gegenü[ber] dem Jahre 1915 beträchtlich gestiegen. Die Getreideeinf[uhr] nahm um mehr als das dreifache, diejenige des Schwefels, [der] Kohle, der Mineralöle um das zweieinhalbfache zu. Die E[in]fuhr von Erzen wuchs um das fünffache, diejenige von [In]dustrieölen und Rückständen von Petroleum um mehr als [das] vierzehnfache. Mehrere Posten, u. a. die Weineinfuhr (hau[pt]sächlich aus Algerien), deuten darauf hin, daß nicht nur [die] Schweiz, sondern auch Frankreich selbst an der Steigeru[ng] des Verkehrs im Hafen von Cette beteiligt ist. F. R

— **Über die Verhandlungen bezüglich eines neuen Wi[rt]schaftsabkommens zwischen Deutschland und der Schw[eiz]** werden in der schweizerischen Presse von befugter Se[ite] folgende Mitteilungen gemacht: Am 1. Juli ist das zurz[eit] bestehende Handelsabkommen mit Deutschland abgelauf[en]. Es ist bekannt, daß Deutschland der Schweiz vornehml[ich] Kohlen und Eisen, gewisse Kunstdünger, Benzin, Benzol [und] eine ganze Reihe anderer unentbehrlicher Waren liefert. F[ür] viele dieser Lieferungen sind Ersatzlieferungen von ande[rer] Seite nicht möglich. Die Schweiz ist also darauf angewies[en], sie aus Deutschland zu beschaffen. Das gilt vor allem [für]

... unentbehrliche Kohle, die sie braucht, um den Betrieb ...er Verkehrsanstalten und Gaswerke zu sichern, die In...strien aufrecht zu erhalten und für die Heizung im nächsten ...nter die nötige Vorsorge zu treffen. Der schweizerische ...ndesrat hat sich deshalb dahin entschieden, daß der Ab...luß eines neuen Abkommens wünschbar sei, da nur durch ...n solches bestimmte Garantien für die Lieferung der nö...en Waren beschafft werden können, und sich bereit erklärt, ... Unterhandlungen über den Abschluß eines neuen Abkom...ns einzutreten. Nun ist es aber bekannt, daß Deutschland ...bst namentlich infolge des großen Verbrauchs der Kriegs...lustrien trotz seines Bodenreichtums sich in Kohlenver...enheit befindet, die sich auch heute noch in hohem Maße ...tend macht und vermutlich im nächsten Winter noch fühl...rer sein wird, als im letzten. Die Verhandlungen sind da...r nicht leicht. Von deutscher Seite wird geltend gemacht, ...ß Lieferungen an die Schweiz nur auf Kosten des deut...en Bedarfs möglich seien, so daß von einer vollen Deckung ...s Bedarfs der Schweiz nicht die Rede sein könne. Schon ... Zusicherung einer beschränkten Menge stößt auf Schwie...keiten. Von großer Bedeutung ist auch die Preisfrage. ...s jetzt hat die Schweiz ihre Kohle auf Grund eines An...zes von 60 Fr. für die Tonne ab Werk des Saargebiets ...zogen. Auf deutscher Seite besteht die Neigung, den Preis ...ter Berufung auf die Kohlenpreise anderer Länder erheb...h zu steigern, um sich für die durch Deutschland zu ...stenden Zahlungen die nötigen Mittel zu verschaffen. Die ...rhandlungen sind noch zu keinem Abschluß gelangt. So...el steht aber heute schon fest, daß die Schweiz sich nur durch Gewährung einer sehr beträchtlichen Anleihe in Form einer sog. Vorschußanleihe eine erhebliche Menge von Kohle zu erträglichen Preisen sichern kann. Es ist nicht zu vergessen, daß neben der Schweiz auch die nordischen Länder auf dem deutschen Kohlenmarkt auftreten.

Späteren Mitteilungen ist zu entnehmen, daß die Verhandlungen auf dem besten Wege sind, da über die Hauptpunkte bereits Übereinstimmung erzielt wurde. Man ist hier allgemein der Ansicht, daß es für die Schweiz vorteilhafter sei, die von Deutschland gewünschte Anleihe zu gewähren, als durch Bezahlung höherer Kohlenpreise beträchtliche Geldsummen dauernd ins Ausland abzuführen. Während das letzte Abkommen nur auf 3 Monate lief, soll das neue auf 9 Monate abgeschlossen werden. Bis zur Erledigung der Verhandlungen führt Deutschland die Versorgung der Schweiz mit Kohle, Eisen usw. in der bisherigen Weise durch.

F. R.

— **Schlechte Lage des englischen Kohlenmarktes.** Im Carдiffer Marktbericht des „Journal of Commerce“ vom 20. Juli heißt es, daß die Lage des Kohlenmarktes unverändert schlecht ist. Die Schiffsraumknappheit hinderte die Kohlenausbeute in höchstem Maße. Eisenbahnwagen stehen nicht in genügender Zahl zur Verfügung. Mehrere Kohlenzechen haben außerordentliche Schwierigkeiten, den regelrechten Betrieb aufrecht zu erhalten. Für ein stärkeres Angebot von Schiffsräumen in nächster Zeit sind keine Aussichten. Auch aus Swansea, New Castle und Liverpool lauten die Berichte ähnlich.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. d. M. verschied hierselbst 64 Jahre alt

der Königliche Eisenbahndirektor

August Kirsten

Inhaber des Roten Adlerordens 4. Klasse und des Verdienstkreuzes für Kriegshilfe.

Über 42 Jahre im Eisenbahndienst tätig bekleidete der Entschlafene seit dem 1. April 1899 die Stellung des Rechnungsdirektors bei der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion. Ausgestattet mit reichen Fachkenntnissen und Erfahrungen hat er ungeachtet der Beschwernisse eines lange bestehenden Leidens in unermüdlicher Schaffenskraft und vorbildlicher Pflichttreue seines Amtes gewaltet und darin der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung hervorragende Dienste geleistet.

Sein vornehmer edler Charakter und sein liebenswürdiges Wesen machten ihn uns allen zu einem lieben Freunde. Wir werden ihm ein treues und ehrendes Andenken bewahren.

Erfurt, den 10. August 1917. (1171)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

2. Schließung von Stationen.

...hließung des Haltepunkts Bürgerholz. Am 15. Oktober 1917 wird der zwi...en den Stationen Salzwedel und ...bbow an der Bahnstrecke Salzwedel-...chow gelegene Haltepunkt Bürger...lz für den Verkehr geschlossen.

Hannover, im August 1917 (1170)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

...einickendorf - Liebenwalde - Groß Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1917 erscheint der ... Nachtrag, mit welchem Tarif...höhungen zur Durchführung kom...n. Mit Herausgabe des Nachtrags ...rden die Ausnahmetarife 2, 3, 4 und ...aufgehoben.

Berlin, den 10. August 1917. (1164)
Die Direktion.

Ausnahmetarif für präparierte Kindermilch usw. Comfreystecklinge usw. Tfv. 2 IV u.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1917 wird die Tarifstelle D „Comfreystecklinge“ im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs gestrichen, da Comfreystecklinge mit dem gleichen Tage in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B aufgenommen werden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. August 1917. (1180)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Gütern von den Oderumschlagstellen Breslau Stadthafen, Pöpelwitz Umschlag und Cosel Hafen nach deutsch-österreichischen Grenzstationen vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 tritt der obenbezeichnete Tarif vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 10. August 1917. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1913.
(Aufhebung von Frachtsätzen).

Am 1. November 1917 treten ohne Ersatz außer Kraft:

1. im Heft 1: die Ausnahmetarife 105 (Bier in 5 t Ladungen), 112 (Zucker) und 131 A (Emballagen als Stückgut).
2. im Heft 2: die Ausnahmetarife 37 A (Eichenholz- und Fichtenholzextrakt), 59 A (Sand), 66 A (Tuffsteine), 67 (Traß), 88 (Düngemittel), 103 Schwefelkiesabbrände) und 131 (Emballagen).

München, den 10. August 1917. (1179)
Tarifamt d. K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. (Anhang hierzu vom 1. Juni 1912.)

Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 tritt der obenbezeichnete Anhang nebst Nachtrag I, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von den Oderumschlagstellen Breslau Stadthafen, Pöpelwitz Umschlag und Cosel Hafen vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 10. August 1917. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.

Für die Erhebung der deutschen Verkehrssteuer gelten die für alle deutschen Gütertarife herausgegebenen Abgabeeinrechnungstafeln A, B und C sowie die sonstigen für die deutschen Verkehre erlassenen Bestimmungen.

München, den 7. August 1917. (1173)
Tarifamt der K. Bay. Staatseisenb.r.d.Rh.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 15. Oktober 1917 tritt der Ausnahmetarif 2e für Schwefelkies außer Kraft. Ferner treten einige weitere Tarifänderungen ein, die aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen sind.

Dresden, 10. August 1917. (1177)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau, Tarif Teil II, 1. Heft.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1917 werden die Frachtsätze der Serie II des Ausnahmetarifs 14 für Schmirgelschleifsteine, verpackte, aufgehoben. Über die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 9. August 1917. (1165)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1. — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 13. August 1917 ab werden für die Dauer des Krieges die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Teutoburger Wald-Eisenbahn bereits bestehenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 13. August 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. August 1917. (1166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 7k für Eisenerz und Schlacken von den Seehäfen nach dem Ruhrgebiet usw.

Der vorbezeichnete Ausnahmetarif tritt mit dem 31. Dezember 1917 außer Kraft.

Essen, den 6. August 1917. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
a) Gütertarif Teil II vom 1. November 1913.
b) Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. vom 1. März 1913.

Am 15. August 1917 treten zum Tarif zu a) Nachtrag IV und zum Tarif zu b) Nachtrag II in Kraft. Die Nachträge enthalten die als Folge der höheren Betriebskosten aus Anlaß des Krieges auf den schwedischen und norwegischen Bahnen eingetretenen weiteren Frachterhöhungen und die bisherigen Frachtzuschläge auf der Fährstrecke Saßnitz-Trälleborg. Im Verkehr mit Hälsingborg und Malmö über Vamdrup und den Dampfschiffsabfertigungsstellen Göteborg und Kristiansand werden wie bisher keine Zuschläge erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 9. August 1917. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits. Verbandsgütertarif Teil I B vom 1. Januar 1912.

Als Folge der vorübergehenden Aufhebung der für Zucker bestehenden Ausfuhrermäßigung im deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B wird die Tarifstelle „Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art" im Spezialtarif I mit Wirkung vom 15. August 1917 an gestrichen.

Altona, den 8. August 1917. (1169)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 3.

Vom 15. Oktober 1917 ab tritt der Ausnahmetarif 9c für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren im Falle der Ausfuhr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus außer Kraft.

Breslau, den 10. August 1917. (1181)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab werden die Stationen Alt Jauer, Canth, Klettendorf, Königszelt, Kurtwitz, Neuhof b. Liegnitz, Nieder-Alt Wilmsdorf, Puschkowa, Schmolz, Schottwitz und Schrepau in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C, Teilheft C 2 des oben bezeichneten Tarifs als Versandstationen zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, den 9. August 1917. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Dauer des Krieges der Ausnahmetarif Nr. 2 für Zucker aller Art außer Kraft. Er ist im Inhaltsverzeichnis und auf Seite 102 des Tarifs bis auf weiteres zu streichen.

Im Verzeichnis der nach Stückgutklasse II abzufertigenden Güter erhält die Tarifstelle „Farbwaren" auf Seite 13 des Tarifs mit Wirkung vom 1. November 1917 ab folgenden geänderten Wortlaut:

„Farbwaren folgende: Barytgelb, Bleigelb, Bleimennige (Minium), Bleiweiß, Bleizinnober, Bleizinnobergrün, Chromgelb (chromsaurer Baryt), Frankfurter Schwarz, Hefenschwarz, Kohlenschwarz, Lackrot, Laubgrün, Lithoponweiß (Lithopone, Zinksulfidweiß), Massikot, Mennige, Perlgrau, Perlweiß, Rebenschwarz, Schieferweiß, Ultramarin, Waschblau, Zinkgrün, Zinkweiß (Griffitweiß, Zinksulfitweiß) und Zinksulfitfarbe, sonstige."

Breslau, den 11. August 1917. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Eisenbah verband. Eisenbahngütertarif, Teil vom 15. April 1917. Tarifänderung

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1 treten außer Kraft:

Vom Ausnahmetarif 93 und 101 Abteilungen I C und II C, ferner Ausnahmetarife 112 und 131.

Mit Gültigkeit vom gleichen Z punkte an ist auf Seite 59 bei „Zuc u. zw.: Rübenzucker aller Art" zu st chen: „im Falle der Ausfuhr aus deutschen Zollgebiete" samt den zu hörigen Eintragungen.

Wien, am 10. August 1917. (11
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung

---

Eisenbahn-Gütertarif für den Verk zwischen den österreichischen und un rischen Eisenbahnen einerseits, deutschen, luxemburgischen, belgisc und niederländischen Eisenbahnen derseits, Teil I, Abteilung B, v 1. Juni 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1 werden die im Rahmen des obengena ten Tarifes mit Bekanntmachung (4 in Nummer 12 dieses Blattes vom 12. bruar 1913 verlautbarten Bestimmun über die Frachtberechnung für Zu tiere außer Kraft gesetzt.

Wien, am 9. August 1917. (11
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung.

Holländische Eisenbahn-Gesellsch

Am 10. Oktober 1917 tritt zum Ta für die Beförderung von leben Tieren im Binnen-Verkehr auf d schem Gebiete, Teil II, der Nachtra in Kraft, mit welchem Tariferhöhun zur Durchführung kommen.

Amsterdam, 4. August 1917. (113

Tfv. 86. Binnentarif der Elmshor Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II für Güter.

Am 15. Oktober 1917 gelangt der Na trag 1 zum Gütertarif für den Binn verkehr vom 2. Januar 1917 zur In führung. Derselbe enthält neue Ko meter-Tariftabellen, durch welche i Frachtsätze zum größten Teile Erhöh gen erfahren; auch ist die am 1. Au d. J. eingeführte Güterverkehrsste in die neuen Frachtsätze eingerech worden.

Auskunft erteilt die unterzeichn Direktion.

Elmshorn, den 9. August 1917. (115
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von 468,5 t alten Oberlu- und Baustoffen bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren **120 t Stahlzwangsschienen und gebe- nen Schienen, 18 t Drahtschrot, 2 t Stahlschrot** (Zungenvorrichtungen, Herzstücken, Drahtseilen und sonstigen Stoffen), **15 t Stellwerksteilen** und **35 t Blechschrot.** Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei, hier, gegen kostenfreie Einsendung von 85 ₰ bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 4. September 1917, vorm. 10 Uhr, erfolgen.

Elberfeld, den 3. August 1917. (1 6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 64. 18. August 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kriegsbeschädigten-Fürsorge der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen bis Ende 1916.

(Schluß aus Nr. 63.)

5. Kosten der Kriegsbeschädigtenfürsorge.

Bis Ende 1916 sind an tatsächlich gezahlten Ausgaben entıınden im ganzen 121 815,45 *M*. An Geldmitteln für die Erıhtigung in den Lehrwerkstuben wurden rund 37 000 *M* ıfgewendet. Den Hauptposten bilden hierin die Verpfleıngszuschüsse mit rund 33 000 *M*, die den Kriegsbeschädigten ıwährt wurden, die zur Ausbildung in der Lehrwerkstube ı Heimat- oder Dienstort auf längere Zeit verlassen ıßten. In 79 Fällen wurden außerdem rund 21 000 *M* verıucht bei Beihilfen, um 34 Eisenbahnern und 45 Eisenıhnersöhnen den Besuch von Schulen und anderen Bildungsıstalten, Baugewerksschulen, Handelsschulen, Universitäten ıw. zum Zwecke der Ertüchtigung für einen Beruf zu erıglichen.

'ür die Durchführung und Unterstützung von Heilverfahı bei Verwundungen und Erkrankungen wurden rund 600 *M* aufgewendet. Vorstehende Ausgabe stellt, soweit ısenbahnarbeiter in Frage kommen, lediglich Mehrkosten ıs Heilverfahrens dar über den Umfang der Heilfürsorge ıaus, die von der Arbeiterpensionskasse selbst schon in ıitgehendem Umfang gewährt wird. Von der Kriegsbeıädigtenfürsorge wurden außerdem rund 47 000 *M* in Geılt von Liebesgaben, hauptsächlich für Kräftigung der Geıdheit gegeben.

)ie Beschaffung künstlicher Glieder und dergleichen geıieht in erster Linie durch die Heeresverwaltung, die ıernd fortschreitet in zweckmäßiger Ausnutzung der auf ısem Gebiet inzwischen gemachten Erfahrungen und Erıdungen und für Lieferung und Ausführung ıter und brauchbarer Ersatzglieder in ausıehntem Umfange zu sorgen bemüht ist. Die ıegsbeschädigtenfürsorge hat ihrerseits in geeigneten ılen noch etwa rund 5400 *M* für künstliche Glieder, orthopädische Schuhe, Stützapparate aufgewendet, um eine besonders weitgehende und zweckentsprechende Fürsorge eintreten zu lassen. Erfreulicherweise hat sich feststellen lassen, daß die Kriegsbeschädigten die von der Fürsorge gelieferten Ersatzglieder auch tatsächlich gern und regelmäßig benutzen. Die Erfahrungen im Ersatzgliederbau und ihrer Verwendung werden durch die Prüfstelle für Ersatzglieder in Charlottenburg und ihren Zweigstellen gesammelt, deren Erfolge und deren Rat sich auch die Kriegsbeschädigtenfürsorge der Eisenbahn zunutze zu machen Gelegenheit nimmt.

Die bisherigen Erfolge der Kriegsbeschädigtenfürsorge zeigen, daß es in den allermeisten Fällen durch Anwendung einer zweckmäßigen, den besonderen Umständen des Einzelfalles angepaßten Fürsorgetätigkeit möglich ist, die Kriegsbeschädigten wieder zu wirtschaftlich wertvoller Tätigkeit zu bringen, durch die sie ihre Zukunft sichern und sich wieder auf die eigene Kraft zu stellen vermögen.

Von wesentlicher Bedeutung ist, daß im Interesse der Verletzten selbst und im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung, die für ihre großen Aufgaben gerade jetzt zahlreicher brauchbarer Kräfte bedarf, sehr viele Kriegsbeschädigte, die sich der Kriegsfürsorge der Eisenbahn anvertraut haben, einer ersprießlichen Wirksamkeit bei der Staatseisenbahnverwaltung selbst zugeführt werden konnten. Sehr häufig hat sich eine Beibehaltung der alten Arbeitstätigkeit (bis Ende 1916 bei 1283 Eisenbahnern und 284 Eisenbahnersöhnen) erreichen lassen, und in zahlreichen Fällen ist es möglich gewesen, die alten Eisenbahner wieder in einem Eisenbahnerberuf (bis Ende 1916 1283 + 1062 = 2345 Eisenbahner; auch wurden 196 Eisenbahnersöhne dem Eisenbahnerberuf zugeführt) mit Erfolg zu verwenden.

Eins ist und bleibt allerdings neben einer in wohlwollender und rechter Weise vorgehenden Fürsorgetätigkeit unerläß-

liche Vorbedingung: der gute und unbeirrbare feste Wille der Kriegsbeschädigten, trotz etwaiger Hemmnisse, die naturgemäß in manchen Fällen vorhanden sind und überwunden werden müssen, wieder etwas Tüchtiges zu leisten.

Bei den in vorstehender Übersicht enthaltenen Zahlen bleibt zu beachten, daß die Anzahl der kriegsbeschädigten Eisenbahner, wenn man sie mit der Zahl sämtlicher Eisenbahnbediensteten der preußisch-hessischen Gemeinschaft vergleicht, deshalb verhältnismäßig nicht sehr groß sein kann, weil, wenn auch die Eisenbahnverwaltung ihre Pflicht, alle irgendwie entbehrlichen kriegstüchtigen Bediensteten zur Front zu geben, restlos erfüllt hat, doch ein recht erheblicher Teil der Eisenbahner in der Verwaltung der Eisenbahnen in den besetzten feindlichen Gebieten tätig sein muß, während sehr viele andere dem großen Betrieb im Inland, der während des Krieges ganz besondere Aufgaben zu lösen hat, gerecht werden. Wenn man sich dies vor Augen hält, dürften die Zahlen und Angaben erweisen, daß die Kriegsbeschädigtenfürsorge der Eisenbahn bisher schon eine recht umfangreiche Tätigkeit entwickeln konnte, die sichtbare und segensreiche Erfolge erzielt hat. Möge es der Kriegsbeschädigtenfürsorge gelungen sein und auch in Zukunft gelingen, in recht vielen Fällen das für das Gemeinwohl und für die zukünftige Lebensentwicklung der einzelnen Kriegsbeschädigten Ersprießlichste in der Art ihrer Maßnahmen getroffen zu haben, dann trägt die freudig übernommene Arbeit ihren reichen Lohn in sich und stattet durch die Tat den Dank an diejenigen ab, die ihre Gesundheit für des Vaterlandes Wohl eingesetzt haben.

Ist allein schon das Wirken der Kriegsbeschädigtenfürsorge ein Zeichen gesunder, zweckbewußter Tatkraft der Eisenbahner, so darf wohl zu Ehren der Eisenbahnbediensteten hervorgehoben werden, daß dieses Wirken nicht vereinzelt dasteht, sondern daß sich allenthalben auf dem Gebiet der Kriegswohlfahrtspflege starker Opfersinn und der Wille zum Helfen und zwar während der ganzen Dauer des Krieges geregt haben. Als Beispiele seien nur folgende genannt. Die Kriegssammlung der Eisenbahn, die der Kriegsbeschädigtenfürsorge namhafte Mittel (249 000 ℳ) dargeboten hat, konnte an den drei Kaisergeburtstagen im ganzen 900 000 ℳ Seiner Majestät dem Kaiser überreichen, die für Zwecke der Kriegswohlfahrt nach Allerhöchster Bestimmung Verwendung fanden, weitere 1 500 000 ℳ wurden als Liebesgaben an die Truppen im Felde, 16 100 ℳ als Liebesgaben für die U-Boot-Mannschaften hinausgesandt, der deutschen Kriegsblindenstiftung für Landheer und Flotte wurden 27 500 ℳ zugeführt, der Nationalstiftung für die Hinterbliebenen 74 600 ℳ. Für Beschaffung von wasserdichten Umhängen, Filzstiefeln, Badeeinrichtungen und Mineralwasser für die Truppen im Felde wurden 77 500 ℳ, für Lesestoff in Schützengräben und Lazaretten 19 000 ℳ, für Truppenpflege auf den Bahnhöfen 39 200 ℳ, für kriegsbeschädigte Bewohner Ostpreußens und ostpreußische Eisenbahnflüchtlinge 35 800 ℳ verwendet. Der Volksspende für die deutschen Kriegs- und Zivilgefangenen sowie für die Deutschen in Britisch-Südafrika wurden 22 100 ℳ zugewiesen. Das Rote Kreuz wurde mit sehr erheblichen Summen bedacht und auch der Rote Halbmond und das bulgarische Rote Kreuz erhielten namhafte Zuwendungen.

Eine besondere Kriegswaisenfürsorge, der zunächst 161 000 Mark zuflossen, wurde von dem Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine ins Leben gerufen. Der Eisenbahntöchterhort erzielte ein großes Ergebnis durch lebhafte Sammeltätigkeit, die bereits jetzt und auch in Zukunft den Kriegswaisen zugute kommt, die Verbandskrankenkasse gab eine beträchtliche Summe in Gestalt von Ehrengaben an die Hinterbliebenen der gefallenen Kassenmitglieder und beteiligte sich stark an den Kriegsanleihen, ebenso wie die Betriebskrankenkasse und eine sehr große Zahl einzelner Eisenbahner. In außerordentlicher Weise hat auch die alle Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung zusammenfassende Arbeiterpensionskasse aus Anlaß des Krieges helfend eingegriffen. Abgesehen von sehr wohlwollenden Satzungsänderungen — wie dem Verzicht auf die Erfüllung der fünfjährigen Wartezeit in der Abteilung B für Kriegsteilnehmer und ihre Hinterbliebenen — hat sie dem Roten Kreuz 50 000 ℳ überwiesen, ihre beiden Lungenheilstätten zu Beginn des Krieges für Lazarettzwecke zur Verfügung gestellt — die eine Heilstätte nimmt zurzeit noch Krieger auf — und hat unter Führung des Vorsitzenden und des Vorstandes in mehrfachen Sendungen Wollsachen, Decken, Unterzeug usw. im Werte von insgesamt 250 000 ℳ in das Kriegsgebiet hinausgebracht und dort verteilt, hat für Eisenbahnerheime und für die auf U-Booten tätigen Eisenbahner und Eisenbahnersöhne größere Summen gespendet und sich auch an der Zeichnung der Kriegsanleihen mit 125 Millionen Mark beteiligt.

Dies sind nur Beispiele, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen und sich auch auf die dem Verfasser näher bekannte Fürsorgetätigkeit bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen beschränken; sie sind angeführt als lebendige Zeichen der vaterländischen Gesinnung in den Kreisen aller deutschen Eisenbahner.

Wo ein derartiger Geist der Hilfsbereitschaft und des Zusammenarbeitens in großen Verwaltungen lebendig ist und sich während der langen Kriegszeit unermüdlich betätigt, ist die aus der Verwaltung und ihren Bediensteten bestehende Gemeinschaft auf gesunder Grundlage aufgebaut. Soziales Empfinden, kameradschaftlicher Geist und Pflichttreue gewährleisten in der schweren Prüfung des Krieges bei der großzügigen, den besonderen Aufgaben angepaßten Leitung der Verwaltung den festen und in allen Lagen zuverlässigen Bestand und die Leistungsfähigkeit des eine außerordentlich wichtige Kriegswaffe darstellenden gewaltigen Wirtschaftskörpers der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen ebenso wie die der anderen deutschen Bahnen. Dieser feste Bestand ist eine wesentliche Bürgschaft für die Sicherheit unseres deutschen Vaterlandes und für die unerschütterliche Kraft zur erfolgreichen Beendigung des Ringens gegen eine Überzahl von Feinden, deren Ansturm an der Tüchtigkeit der Deutschen in Heer und Heimat zerschellen wird.

Bemerkungen zur Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse (jetzt Kunze-Knorrbremse genannt) für Güterzüge.

Anknüpfend an den Aufsatz „Zur Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse für Güterzüge“, der allerdings schon in Nr. 93, Jahrg. 1916 d. Ztg. erschienen ist, und fußend auf den Erfahrungen während der verflossenen Zeit, möchte ich folgendes anführen. Wenn ich auch jenen Ausführungen im allgemeinen beipflichten kann und wenn wohl bei jedem Eisenbahntechniker die Freude groß sein wird, daß in absehbarer Zeit durch Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse die vielen Gefahren vermieden werden, welche die Handbremse bei ungünstiger Witterung, bei schwierigen Geländeverhältnissen und bei der Unvollkommenheit der menschlichen Natur bietet, so ist es doch wohl angezeigt über drei Punkte einige Bedenken geltend zu machen.

Als weitere günstige Folge der Einführung der Luftdruckbremse bei Güterzügen wurde in jenem Aufsatz hervorgehoben, daß die Wagenaufstellungsgleise vermindert werden könnten. Ich meine vielmehr, daß für Fälle von Verkehrsschwierigkeiten dringend davon abgeraten werden sollte, die Zahl der Wagenaufstellungsgleise zu verringern, sie müßten vielmehr dort, wo es irgendwie ohne große Kosten möglich ist, vermehrt werden, und zwar aus folgenden Gründen.

Nehmen wir einen Bezirk mit mittlerem eigenen aber star

…em Durchgangsverkehr an, auf dem eine größere Anzahl von Güterzügen im Rollen ist, während plötzlich ein großer Übergangsbahnhof im Nachbarbezirk den Zulauf sperrt. Um den Verkehr der Schnell-, Post- und Eilgüterzüge nicht zu hemmen, bleibt doch dann nichts anderes übrig, als die rollenden Güterzüge auf irgendeiner Station anzuhalten, wo sie das Freiwerden des gesperrten Bahnhofs abwarten oder von wo sie umgeleitet werden können. Hat man nun nicht Gelegenheit zum Umleiten oder nicht genügend viel Stationen mit Aufstellungsgleisen zur Verfügung, so tritt der Notbehelf ein, daß man Überholungsgleise besetzen oder gar die betroffenen Züge bis zum geeigneten Knotenpunkt zurückfahren muß.

Zu welchen Ungelegenheiten aber das Besetzen von Überholungsgleisen mehrerer benachbarter Bahnhöfe führen muß, braucht keinem Betriebstechniker erläutert zu werden.

Hier helfen eben nur genügend viel Bahnhöfe mit Aufstellungsgleisen, die aber dann unbedingt nötig werden, wenn die Abfuhr aus dem als Beispiel betrachteten Bezirk etwa auch noch von einem 2. oder 3. und gar 4. Bahnhofe der Nachbarbezirke gesperrt werden sollte. Es gibt Fälle, in denen das zufällige Vorhandensein einiger Bahnhöfe mit Aufstellungsgleisen wesentliche Erleichterungen im Verkehr geschaffen hat. Die daneben in verkehrlicher Hinsicht zu treffenden Maßnahmen übergehe ich, weil sie allseitig bekannt sind. Den Einwand, solche Fälle träfen selten ein, kann ich nicht gelten lassen. Die Erfahrungen des letzten Winters haben meine Ansicht durchaus bestätigt. Man denke ferner an die Bereitstellung einer größeren Anzahl von Leerwagenzügen für Manöver, Truppenbeförderungen aller Art, für größere Festversammlungen, Ausstellungen usw. und nicht zuletzt auch an Zurückhaltung von Wagen aus besonderen Anlässen, die jedem Kundigen bekannt sein dürften. Also sollte man Wagenaufstellungsgleise überall dort bauen, wo es vorhandener Raum und passende Geländeverhältnisse nur irgendwie gestatten.*) Zuweilen bietet sich sogar bei größeren Bahnhofsumbauten Gelegenheit, alte vorhandene Gleise zu Aufstellungszwecken liegen zu lassen. Natürlich müßte aber im Kostenanschlag von vornherein darauf Rücksicht genommen werden, sonst werden die alten Gleise, wie es schon vorgekommen ist, zunächst aufgenommen und erst dann, öfter nach mehreren Jahren wiederhergestellt, nachdem das Geld dazu bewilligt ist. Hier wäre es Sache der obersten Verwaltungsstellen, rechtzeitig vorzubeugen und nicht etwa lediglich zur Herabsetzung der Baukosten die Rückeinnahme aus den alten Gleisen vorzusehen.

In demselben Absatz der besprochenen Abhandlung heißt es ferner: „Von großer Bedeutung ist auch, daß der Hunderte von Millionen erfordernde Bau weiterer Streckengleise um Jahre hinaus verschoben werden oder ganz unterbleiben kann.“ Wenn gemeint sein soll, daß auf vorhandenen Linien das zweite oder gar dritte und vierte Gleis noch entbehrt werden kann, so möchte ich auch hier so allgemein dem Verfasser nicht zustimmen.

*) Diese Ansicht besteht m. W. auch im Ministerium in Berlin.

Wer erfahren hat, wie hemmend eine zwischen anderen zweigleisigen Hauptbahnen liegende eingleisige Strecke wirken kann, zumal wenn sie plötzlich als Ersatzstrecke dienen muß, der möchte wohl wünschen, daß der Bau zweiter Gleise durch Einführung der Kunze-Knorrbremse nicht aufgeschoben wird, ganz besonders aber dann nicht, wenn in einer durchgehenden zweigleisigen Strecke noch ein eingleisiges Stück liegt. Ähnliche Zustände bestehen, wenn zweigleisige Hauptbahnen auf längeren Strecken zusammengeführt sind; auch hier müßte wohl der Bau des dritten und vierten Gleises lediglich von der Verkehrsdichte abhängig gemacht werden.

Schließlich kann ich auch nicht zugeben, daß allgemein eine so große Anzahl von Bremsern durch Einführung der fraglichen Bremse bei Güterzügen gespart werden würde, wie in demselben Absatz behauptet wird.

Bei Fernzügen mag man die Hälfte bis ⅗ der Begleitmannschaft sparen, d. h. also statt 1 Zugführer und 5 Mann, in Zukunft neben dem Zugführer nur noch 2 Mann verwenden, denn einer müßte wohl auf der Schlußbremse bleiben, und ein zweiter scheint mir zur Verständigung zwischen Zugführer und Schlußbremser doch nötig. Man denke nur an die Übermittelung von Aufträgen der Stationen, an Zugdeckungen bei Unfällen und Zugtrennungen, beim Liegenbleiben des Zuges infolge von Lokomotivschäden und beim Versagen der durchgehenden Bremse, auch an das Anhängen schadhafter Wagen usw. Bei Nahgüterzügen und Durchgangsgüterzügen, die auf vielen Stationen Wagen ein- und aussetzen, dürften aber 1 Zugführer und 3 Mann die geringste Zugbesetzung sein, weil auf allen kleineren Stationen doch für gewöhnlich das Zugpersonal den Rangierdienst besorgt. Bei Ausladegüterzügen endlich könnte wohl an der Zahl der Begleitmannschaften nur wenig gespart werden, wenn man nicht den Aufenthalt der Züge auf den Stationen zu sehr verzögern und damit ein planmäßiges Durchbringen dieser Züge in Frage stellen wollte. Der Vorschlag, zur Verminderung der Bediensteten bei den Ausladezügen die Arbeiterzahl auf den Bahnhöfen zu vermehren, dürfte sich doch wohl nur für größere und mittlere Bahnhöfe mit wirtschaftlichem Erfolge durchführen lassen, denn auf den kleinen Bahnhöfen hätten diese Leute entweder zu wenig zu tun, oder sie wären schwer herbeizuholen, wenn sie etwa aus dem Bestande der Bahnmeisterei entnommen werden sollten; außerdem kann plötzlich ein ganz kleiner Bahnhof vorübergehend großen Stückgutverkehr bekommen, wie überhaupt auf manchen Strecken der Verkehr sich sprunghaft ändert. Man denke auch an die Aufgabe der Ausladezüge, zahlreiche Anschlüsse auf der Strecke bedienen zu müssen.

Gerade für alle diese nicht vorauszusehenden Wechselfälle erscheint es wohl billiger, die Zahl der Bremser nicht zu sehr herunterzusetzen, um nicht anderseits durch Einstellung von Arbeitern auf den Bahnhöfen größere Aufwendungen machen zu müssen. P.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Exzellenz Rüdlin** nimmt von den Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und den Mitgliedern des Preisausschusses mit folgenden Worten Abschied:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser und König von Preußen haben allergnädigst geruht, mich zum Staatssekretär des Reichspostamts zu ernennen.

Beim Scheiden aus meiner bisherigen Tätigkeit bei der Eisenbahnverwaltung, der ich fast 29 Jahre angehörte, und der ich als Präsident der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch in rege[re] Beziehungen zu den Mitgliedern dieses Vereins getreten bin, ist es mir ein Herzensbedürfnis, mich auch von den Vereinsverwaltungen zu verabschieden und allen Herren, mit denen ich oft arbeitsreiche und auch frohe Stunden im Verein verlebte, ein herzliches Lebewohl zu sagen. Die Jahre, die ich die Ehre hatte, die Geschäfte des Vereins zu leiten, werden mir allezeit eine liebe Erinnerung und unvergeßlich sein.

— **Eisenbahndirektionspräsident Wulff.** Zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin an Stelle des zum Staatssekretär des Reichspostamts ernannten bisherigen Präsidenten Rüdlin ist Oberregierungsrat Wulff ernannt worden. Er hat die Geschäfte des Präsidenten am 16. d. M. bereits übernommen. Präsident Wulff ist als Sohn des Kreisrichters Wulff am 15. Februar 1863 in Schwelm (Westfalen) geboren. Am 14. Februar 1891 wurde er Assessor und am 1. August 1898 Regierungsrat bei der Eisenbahndirektion Breslau. Mehrere Jahre hindurch war er bei der Gräflich Henckel v. Donnersmarck'schen Verwaltung beschäftigt, trat aber im Herbst 1909 in den Eisenbahndienst zurück und wurde am 1. April 1911 zum Oberregierungsrat bei der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg und am 1. April 1914 zum Oberregierungsrat bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona ernannt. Ende 1914 wurde er nach Brüssel berufen, um dort in dem besetzten Gebiet bei der Militär-Generaldirektion den Verkehrsdienst zu ordnen; nach seiner erfolgreichen Tätigkeit in dieser Stellung übertrug man ihm auch die Finanzabteilung. Vom Minister der öffentlichen Arbeiten wurde er im Januar d. J. der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin zugeteilt und ihm nach deren Auflösung am 1. Juli d. J. die Leitung des beim Königlichen Eisenbahnzentralamt eingerichteten General-Verkehrs-Amts übertragen.

— **Die Personen - Tarifreform.** Der „Schwäbische Merkur“ schreibt: Zwischen den Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltungen sind die Beratungen über die Personentarifreform vollständig abgeschlossen, so daß nur noch die Zustimmung der einzelnen Verwaltungen abzuwarten ist. Damit sind auch alle Fragen der Neuregelung des Gepäcktarifs, des Schnellzugszuschlags und sonstiger Tarifänderungen einheitlich für das ganze Reich entschieden. Es war ursprünglich beabsichtigt, die Reform am 1. Januar einzuführen. Mit Rücksicht auf die großen Schwierigkeiten wird jedoch mit der Einführung bis 1. April gewartet. Bis zu

diesem Zeitpunkt hofft man, die vielen Millionen neuer Fahrkarten hergestellt zu haben. Die Einführung der erhöhten Fahrkartensteuer, die schon am 1. Januar vor sich gehen sollte, wird nun ebenfalls bis 1. April zu verschieben sein.

— **Einziehung der Kohlensteuer für vom Auslande eingeführte Kohle durch die Güterabfertigungen.** Mit dem 1. August d. J. ist das Gesetz über die Besteuerung der Kohle nebst Ausführungsbestimmungen in Kraft getreten, auf Grund dessen auch für die vom Auslande nach dem deutschen Zollgebiet eingeführte Kohle eine Reichssteuer in Höhe von 20 % des Wertes (Erwerbspreis zuzüglich der bis zum Orte der Grenzeingangsstelle entstandenen Kosten) der Kohle von dem Empfänger durch die Zollbehörde erhoben wird, sobald die Sendung zum freien Verkehr abgefertigt wird. Die Steuerpflicht tritt mit Überschreitung der Grenze ein. Da indes bei der Grenzüberschreitung der Wert der Kohle meist nicht sofort zu ermitteln ist und Wagenansammlungen auf der Grenze vermieden werden sollen, ist in den Ausführungsbestimmungen zum Gesetz vorgesehen, daß vorbehaltlich späterer genauer Festsetzung des Steuerbetrages die Kohle vorläufig nach angenommenem Durchschnittswert und erst im Innern endgültig versteuert wird. Die Sendungen werden alsdann unter Zollaufsicht nach dem Innern, in der Regel unmittelbar bis zur Empfangsstation abgefertigt. Zur Vermeidung von Verzögerungen in der Entladung infolge der Steuerberechnung und -erhebung bei solchen Sendungen ist nun mit der Zollbehörde vereinbart worden, daß die Güterabfertigungsstellen vor der Auslieferung den vorläufigen Betrag der Steuer ermitteln und vom Empfänger einziehen, um ihn später an die Zollbehörde abzuliefern. Die hierbei zu beachtenden Einzelheiten gehen aus der Anweisung des preußischen Finanzministers an die Zollbehörden zur Ausführung des Kohlensteuergesetzes vom 8. April d. J. hervor.

— **Bezeichnung des Reisegepäcks.** Wie bereits in Nr. 58, S. 488 d. Ztg. mitgeteilt wurde, ist mit Geltung vom 15. d. M. § 31 der Eisenbahn-Verkehrsordnung betr. Verpackung und Bezeichnung des Reisegepäcks dahin abgeändert worden, daß jedes aufgelieferte Gepäckstück die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden (Name, Wohnort und Wohnung) sowie den Namen der Aufgabe- und Bestimmungsstation tragen muß. Um den Reisenden die Erfüllung dieser Vorschrift zu erleichtern, halten die Gepäckabfertigungen an den Schaltern Anhängeschilder mit Draht, der zur Befestigung an den Gepäckstücken dient, für den Verkaufspreis von 2 Pf. für das Stück zur Abgabe an die Reisenden vorrätig. Andere Anhängeschilder, die sich die Reisenden selbst verschafft haben, oder Beklebungen sind jedoch zulässig, wenn sie den Anforderungen der neuen Vorschrift entsprechen.

— **Donaukommissionen.** Die von den mitteleuropäischen Wirtschaftsvereinen in Deutschland, Österreich und Ungarn gebildeten Donaukommissionen werden aus Anlaß der Jubiläumsversammlung des Bayerischen Kanalvereins in Nürnberg am 3. und 4. September zu einer gemeinsamen Beratung über Donaufragen, zumal über die Frage des Donau-Oder-Elbekanals und die Schaffung einer neuen Donau-Akte zusammentreten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Oberregierungsrat Wulff in Altona zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Berlin ernannt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kleemann, bisher in Elberfeld, ist als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Malmedy versetzt. — Dem Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Ziertmann bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale) ist eine planmäßige Stelle in der allgemeinen Bauverwaltung verliehen. — Gestorben sind: die Eisenbahndirektoren Boriß, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Stettin, und Kirsten, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Erfurt.

Österreich.

— **Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Im Juli wurden 1 581 492 (+ 46 448) K. eingenommen. Hiervon entfallen auf die Linien des alten Netzes 1 199 105 (+ 4755) Kronen und auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 382 387 (+ 41 693) K. Auf den Linien des alten Netzes wurden befördert 493 197 (+ 71 825) Personen und 714 044 (+ 32 714) t Güter. Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Juli betrugen auf den Linien des alten Netzes 7 102 805 (— 946 449) Kronen. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurden im Juli befördert 294 379 (+ 41 721) Personen und 71 417 (— 2787) Tonnen Güter. Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Juli betrugen auf dieser Strecke 2 225 762 (+ 50 368) K Die endgültige Abrechnung für April ergab beim alten Ne ein Mehr von 2258 K., bei der Lokalbahn ein solches vo 30 161 K.

— **Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn.** Der Be triebsausweis für den Monat Juli zeigt eine starke Ste gerung des Personenverkehrs und eine Abnahme der Kohle transporte. Die Zahl der beförderten Reisenden ist u 175 000 gleich 40 % gestiegen, woraus sich eine Mehreinnahm von 335 000 K. ergibt. Der Kohlenverkehr auf der B-Streck erfuhr einen Ausfall von 78 000 t, mit einer Mindereinnahm von 210 000 K. Die A-Strecke hat dagegen für Kohle ein Mehrversand von 15 000 K. aufzuweisen, obschon die b förderte Menge um 8500 t hinter dem Vorjahre zurückblie Mehreinnahmen ergaben sich aus der Verfrachtung ve schiedener Güter, und zwar in der Höhe von 46 000 K. fü die A-Linie und 139 000 K. für die B-Linie, was darum b merkenswert ist, weil die verfrachteten Güter bei der ers genannten Linie um 12 000 t kleiner und bei der letzter Linie nur um 1300 t größer waren. Die Julieinnahmen b tragen für die A-Linie 1,6 Millionen Kronen (+ 134 000 K und für die B-Linie 1,25 Millionen Kronen (+ 43 000 K. Die Richtigstellung für März ergab einen Mehrbetrag vo rund 100 000 K. für die A-Linie und von 20 000 K. für di B-Linie. Die Gesamteinnahmen in den ersten sieben M naten beziffern sich für die A-Linie mit 7,06 Millionen Kron (+ 489 554 K.) und für die B-Linie mit 8,16 Millionen Krone (— 168 237 K.) Diesen verhältnismäßig günstigen Betrieb ergebnissen ist aber entgegenzuhalten, daß die Ausgaben i weit höherem Maße gestiegen sind.

— **Südbahn.** Wie die „N. Fr. Pr." mitteilt, dürften Ende Augu Besprechungen zwischen den Vertretern der Staatsverwaltun und der Gesellschaft beginnen, in denen die Frage erörte werden wird, in welcher Art und in welchem Ausmaße d Gesellschaft eine Steigerung der Einnahmen ermöglicht we den soll. Es ist bekannt, daß die letzteren zurückgegange die Ausgaben dagegen in einer fortwährenden Steigerung b griffen sind. Seit dem Dezember des vorigen Jahres wu den dreimal Maßregeln für das Personal getroffen, die ein Belastung von Millionen bedeuten. Eine dieser Maßnahme hat eine Ausgabenerhöhung um 7 Millionen Kronen zur Folg Dazu kommt noch die Verteuerung aller Materialien, in besondere der Kohle. In den Verhandlungen der Regieru werden, da zunächst mit einer Abnahme der Ausgaben nic zu rechnen ist, Mittel und Wege besprochen werden, a denen eine Steigerung der Einnahmen erfolgen könnte.

— **Ausgestaltung der Nordbahn.** Die Vorarbeiten für d vor einiger Zeit amtlich bereits angekündigte weitgehen Ausgestaltung der Nordbahnhauptstrecke sind schon im Zu und werden trotz der gegenwärtigen Schwierigkeiten m allem Eifer fortgesetzt. Die Einzelpläne sind auf der Streck Prerau-Pohl vollständig, auf der Strecke Pohl-Schönbru zum größten Teil, auf den Strecken Süßenbrunn-Lundenbu und Schönbrunn-Oderberg zum geringeren Teil durchgefüh In zahlreichen Stationen sind bereits Baracken aufgestel worden, die als Wohnungen für die Arbeiter und für Wer stätten- und Aufbewahrungszwecke dienen sollen. Die B schaffung von Baugeräten ist schon in die Wege geleitet u auch die Herstellung eines großen Zentrallagerplatzes in A griff genommen worden. Auch wurden Pläne für mehre Förderbahnen zur Heranschaffung von Baustoffen erstell Schließlich sei bemerkt, daß an der Anschüttung von Dä men und der Herstellung von Dammkörpern bereits gearbeit wird.

— **Zunahme der Schäden in der Transport- und Einbruc diebstahlsversicherung.** In der jüngsten Zeit haben d durch Diebstahl bei Eisenbahnen und Rollwagenfahrten ei getretenen Schäden, für die namentlich Transportversich rungsgesellschaften aufzukommen haben, und jene für Ei bruch so ungewöhnlich zugenommen, daß die in ihrem G schäft an so hohe Schäden bisher nicht gewöhnten Einbruc diebstahlversicherungsgesellschaften bereits in Erwägu ziehen, ob nicht die Versicherungsprämien zu erhöhen seie Bei Ausbruch des Krieges bestanden für die Einbruchsvers cherung starke Besorgnisse, aber es scheint, daß infolge d militärischen Einberufungen manche eigentumsgefährlich Personen unschädlich gemacht wurden. Nunmehr ist ab eine Wendung eingetreten, die auf sozialwirtschaftlich Ursprung hinweist. Man findet, daß Treibriemen, Schu und sonstige Lederwaren, ferner Lebensmittel aller Art u Metallgegenstände, also durchwegs Sachen, die gegenwärt besonders hoch bewertet sind, am häufigsten zu Diebstähle Veranlassung geben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Gegenstände bei Zwischenhändlern leicht Absatz finden. Z

ım bleiben jetzt viele Geschäfte wegen Personalmangels nger als früher gesperrt, wodurch Einbrüche erleichtert erden. Auch werden infolge von Verkehrsstockungen Auf-thalte von Bahntransporten und Lagerungen in vorläu-zen, wenig geeigneten Lagerhäusern herbeigeführt, die ıter geringer Bewachung stehen. Diese Zustände dürften mentlich in der Transportversicherung zu Verlusten im ındtransportgeschäft führen und eine Erhöhung der be-effenden Prämientarife bewirken.

— **Luftpostverkehrsgesellschaft für Österreich-Ungarn.** ıter Beteiligung des Österreichischen Lloyd, der Ungari-hen Bank- und Handels-Gesellschaft und der Ungarischen ugzeug- und Motoren-Fabrik ist, wie ein Privattelegramm ıldet, die Gründung einer Luftpostverkehrs-Gesellschaft r Österreich-Ungarn in Vorbereitung. Deutschland soll m Anschluß an das Unternehmen eingeladen werden.

— **Erhöhung der Stabeisenpreise.** Wie „Die Zeit" mitteilt, ırden die Stabeisenpreise in Österreich, die bisher etwa K. für den Doppelzentner betragen hatten, auf 38 bis 40 K. höht.

Übrige europäische Länder.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Die General-ektion der Bundesbahnen hat dem Verwaltungsrat Bericht d Antrag auf Kreditgewährung für den Umbau der ationen Göschenen und Airolo unterbreitet. ınach sollen für die Erweiterung der Station Göschenen 10 000 Fr. und für Abschreibungen 25 000 Fr. bewilligt ırden, während für die Erweiterung der Station Airolo ein edit von 661 000 Fr. nachgesucht wird. — Der Verwaltungs-; der Bergbahn Rorschach-Heiden hat in seiner zung vom 20. Juli beschlossen, angesichts der steigenden awierigkeiten in der Kohlenbeschaffung die Elektrisierung r Bahn in Angriff zu nehmen. Mit der Durchführung der rstudien wurde Ingenieur Liechty (Bern) betraut. — Mit n 23. Juli hat in der Geschichte der Rhein-Bodensee-hiffahrt ein neuer bedeutungsvoller Abschnitt begon-n. An diesem Tage ist zum erstenmal ein mit Gütern be-lener Dampfer aus dem Hafen Romanshorn zur Fahrt ch Schaffhausen über den Bodensee und Rhein ausgelaufen. ı den wichtigen Akt für die Nachwelt im Bilde festzu-lten, wurde der Dampfer bei der Abfahrt photographiert. itere Gütertransporte werden folgen. — Das schweizerische senbahndepartement hat dem Finanzdepartement ein Gut-ıten über die Frage einer Beihilfe für die geplante Bahn-nie Locarno-Valmara (Teilstück der rechtsufrigen ngenseebahn Locarno-Fondo Toce) erstattet. Das Eisen-ındepartement ist der Ansicht, daß die Bahn für den inter-ionalen Durchgangsverkehr keine Bedeutung besitze, son-n nur für den Touristen- und den Lokalverkehr in Frage nme; immerhin gelangt das Departement mit Rücksicht f die Bedeutung dieses Lokalverkehrs für Locarno und die der Bahn gelegenen schweizerischen Ortschaften doch u, die Frage der Interessenahme des Bundes an einer htsufrigen Langenseebahn grundsätzlich zu bejahen. Die itere Frage, ob diese Interessenahme durch eine Bundes-hilfe oder dadurch, daß die Bundesbahnen Bau und Be-eb der Linie auf Schweizer Gebiet übernehmen, bekundet ırden soll, läßt das Gutachten offen. Darüber zu be-schließen und dem Bundesrat Antrag zu stellen, wird Sache Finanzdepartements sein. — Die Gewinn- und Verlust-hnung 1916 der Säntisbahn schließt mit einem Gewinn 1 17 633 Fr. ab, der indessen bei weitem nicht zur Ver-sung des 650 000 Fr. betragenden Obligationenkapitals, für 29 250 Fr. erforderlich wären, ausreicht. Infolgedessen ibt das Aktienkapital (650 000 Fr.) wie in den Vorjahren h für 1916 dividendenlos. Die schon vor längerer Zeit plante finanzielle Sanierung der Säntisbahn soll noch ner nicht spruchreif sein, weil man mit den Obligationen-itzern und den Korrentgläubigern bis heute keine Einigung ielen konnte. Die diesjährige, am 11. August abgehaltene neralversammlung dürfte also in dieser Beziehung keine tscheidung bringen. — Die Jahresrechnung 1916 der rner-Oberland-Bahnen schließt mit einem Ver-t von 252 404 Fr., obwohl gegenüber 1915 aus dem Per-ıenverkehr eine Mehreinnahme von 55 180 Fr. oder 54,71 %, dem Güterverkehr (einschl. Postverkehr) eine Mehrein-ıme von 25 080 Fr. oder 65,29 % erzielt werden konnte. Gesamteinnahmen betrugen 242 458 Fr. gegenüber 489 Fr. i. J. 1915 und 535 365 Fr. i. J. 1914. Die Gesamt-gaben, einschl. der durch den Erneuerungsfonds gedeckten, iefen sich auf 368 589 Fr., gegenüber 303 015 Fr. i. J. 1915 1 487 703 Fr. i. J. 1914, so daß sich für 1916 gegenüber 1915 eine Mehrausgabe von 65 573 Fr. oder 21,63 % ergibt. Der Verwaltungsrat bemerkt zu diesem Ergebnis, daß der vorjährige Bericht die Hoffnung auf baldige Rückkehr gewöhnlicher Zeiten ausgesprochen habe, die es ermöglichen würden, den Aktionären wieder erfreulichere Ergebnisse zu unterbreiten. Dieser Wunsch habe sich leider nicht erfüllt. Immerhin seien trotz der schlechten Witterungsverhältnisse, dank der Beherbergung französischer und englischer Kriegsgefangener im engeren Oberland sowie der Zunahme des Güterverkehrs die Betriebseinnahmen um 79 968 Fr. höher als für 1915. Dieses günstige Ergebnis erlaube zwar trotz der größten Sparsamkeit nicht, die Betriebsausgaben zu decken, doch liege kein Grund zu Befürchtungen vor, da der Weltkrieg sehr wahrscheinlich seinem Ende entgegengehe und zu hoffen sei, daß sich die Bahn nach dem Kriege verhältnismäßig rasch erholen werde. — Der Bern-Neuenburg-Bahn hat das Jahr 1916 wider alles Erwarten einen derartigen Zuwachs im Personen- und Güterverkehr gebracht, daß die Betriebseinnahmen mit 1 260 093 Fr. die höchsten sind, die seit der Bahneröffnung im Jahre 1901 erzielt wurden. Die Ursache liegt einerseits in der Ablenkung des französischen Verkehrs von der Delle- auf die Pontarlierlinie, anderseits in der Vermehrung des Verkehrs durch die Militärtransporte und im allgemeinen Binnenverkehr. Der Güterverkehr belief sich auf 158 466 t (gegenüber 134 173 i. J. 1915), während die Anzahl der Reisenden 943 064 (gegenüber 888 302 i. J. 1915) betrug. Einer Gesamteinnahme von 1 304 589 Fr. (1 166 249) steht eine Gesamtausgabe von 882 105 Fr. (823 157) gegenüber, so daß sich ein Einnahmeüberschuß von 422 484 Fr. (343 093) ergibt. Der Ertrag des Jahres 1916 stellt sich um 82 640 Fr. günstiger als der des Jahres 1915. Wichtig ist für die Lage der Bahn auch der Ausgang des Prozesses mit den Bundesbahnen bezüglich der Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern, Kerzers und Neuenburg, der kürzlich zugunsten der Bern-Neuenburg-Bahn entschieden worden ist. Die Entschädigungen sind von 1910 an nicht mehr nach den beförderten Achsen zu leisten, sondern nur noch für diejenigen Anlagen und Leistungen, die die Bern-Neuenburg-Bahn für ihren Betrieb nötig hat. Nach diesem Gerichtsentscheid hat die Bern-Neuenburg-Bahn z. B. für das Jahr 1914 nur 166 900 Fr. zu bezahlen, während die Forderung der Bundesbahnen 271 700 Fr. betrug. F. R.

— **Ein neues großes italienisches Schiffahrtsunternehmen.** Aus Hamburg wird der „Köln. Ztg." gemeldet: Nach hierher gelangten italienischen Nachrichten über die Gründung einer großen Schiffahrtsgesellschaft in Neapel, der Transoceanica, soll dieses Unternehmen mit 100 Millionen Lire Kapital ausgestattet werden. Die Hälfte übernimmt die bekannte Firma Peirce, deren Inhaber Guglielmo Peirce, Vorsitzender des Aufsichtsrats und des Vorstandes werden soll, und die Sicula Americana, während die andere Hälfte des Kapitals die beiden Schiffahrtsgesellschaften Navigazione Italiana und die Italia in das Unternehmen einbringen. Es handelt sich, wie hervorgehoben wird, um eine Verschmelzung dieser Firmen zu einer großen leistungsfähigen Gesellschaft. Es sollen zunächst 14 Dampfer eingestellt werden, darunter angeblich die größten Ozean- und Frachtdampfer, die gegenwärtig in Italien bestehen. Die Schiffe werden von den beiden Gruppen, die die Transoceanica gründen, als Kapital eingebracht, doch soll so schnell wie möglich eine Vergrößerung der Flotte durch Neuerwerbungen und Neubauten angestrebt werden. Die Aktien der neuen Gesellschaft sollen zum Nennwert ausgegeben und von einer Gemeinschaft auf zehn Jahre fest übernommen werden. In Italien sieht man gerade hierin einen Beweis für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Mit dieser Gründung würde Neapel die größte Schiffahrtsgesellschaft Italiens erhalten. Für Deutschland sind diese Tatsachen ebenfalls von Bedeutung. Schon lange vor dem Kriege bereitete die italienische Handelsschiffahrt der deutschen und österreichischen einen zunehmend scharfen Wettbewerb, der auch zu verschiedenen Preiskämpfen geführt hat. Die Vereinigung der genannten Unternehmungen zu einer großen Gruppe kann zu einer ganz bedeutenden Verstärkung dieses Wettbewerbes in Zukunft führen. Dazu kommt die entschiedene Entschlossenheit des amtlichen Italiens, seine Schiffahrt nach allen Richtungen hin zu heben und sie für die Friedensaufgaben zu wappnen. Dieselben Bemühungen zeigen sich, wie bekannt, auch in Frankreich und in anderen Ländern, deren Schiffahrt zudem während des Krieges überreich geworden ist. Alles das zusammengenommen, kann für uns nur immer wieder zu der ernsten Mahnung führen, keine Zeit länger zu versäumen, um das leider vertagte deutsche Gesetz zur Wiederaufrichtung unserer Handelsschiffahrt nun endlich im Herbst glatt zu verabschieden, was aber nur möglich ist, wenn man es, wie wir wiederholt empfohlen haben, von allen Nebendingen frei läßt.

— **Eisenbahnunglück in Rußland.** Nach einer Drahtmeldung aus Petersburg stieß bei der Station Bolschaja-Wischera an der Linie Petersburg-Moskau ein Personenzug mit einem Güterzuge zusammen. Vier dichtbesetzte Wagen wurden zertrümmert. 67 Personen wurden getötet, 150 verletzt.

— **Der Wirrwarr der russischen Eisenbahnen.** „Birshewija Wjedomosti“ vom 19. Juli schreiben: Der Wirrwarr der Eisenbahnen nimmt zu. Nach den Angaben des Dumaabgeordneten Bublikow ergibt sich folgendes Bild: Während noch im März dieses Jahres von den benötigten Wagen 74 000 fehlten, stieg die Zahl der fehlenden Wagen im April auf 77 000, im Mai auf 84 000 und erreichte Mitte Juni 116 000. Die fehlenden Wagen machen bereits mehr als 20 % des ganzen Umschlages des vorigen Jahres aus. Diese Zahlen beziehen sich auf das gesamte russische Eisenbahnnetz, aber infolge der vielen Militärtransporte ergibt sich dabei ein etwas verzerrtes Bild. Berücksichtigt man nur den sogenannten östlichen Rayon, d. h. östlich von der Linie Petersburg-Jekaterinoslaw, so stellen sich die Zahlen der fehlenden Wagen wie folgt: im April 85 830, im Mai 207 405 und in der ersten Junihälfte 119 625. Im ganzen fehlten in den ersten 5½ Monaten des laufenden Jahres 717 320 Wagen.

Das Eisenbahntransportwesen hat eine bedeutende Verschlimmerung erlitten. Bedingt ist dies, abgesehen von Faktoren, die ziffernmäßig nicht zu erfassen sind, wie z. B. durch den Rückgang der Arbeitsleistung, hauptsächlich durch die große Zahl der außer Betrieb gesetzten Lokomotiven. Die Zahl der ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven, die im ganzen vorigen Jahr zwischen 16,5 und 17,5 % schwankte, begann vom Januar ab, als sie 16,5 % betrug, unaufhaltsam zu steigen und stieg von 20,3 bei Ausbruch der Revolution auf 24,2 % in der ersten Junihälfte, und zwar nach amtlichen Angaben. Tatsächlich erreicht sie wahrscheinlich 30 %, aber sogar nach den amtlichen Angaben übersteigt sie bei einer Reihe von Bahnen ein Viertel des Bestandes. So gibt es bei der Nikolaibahn 26,5 % beschädigte Lokomotiven, bei der Permbahn 30,6 %, der Jaroslawlbahn 28,9, der Tomsker 27, der Kasanbahn 29,4, den Südostbahnen 27,4 und den Poljeßjebahnen 27,5 %.

Eine Reihe unserer wichtigsten Strecken haben also nach amtlichen Angaben 26—27 % beschädigter Lokomotiven, wobei aber z. B. die Nord-Donetzbahn tatsächlich über 40 % solcher Lokomotiven zählt, und nicht, wie amtlich angegeben wird, 29 %.

Auch die Zahl der reparaturbedürftigen Wagen wächst unaufhaltsam und hat jetzt 8 % erreicht. Seit Ausbruch der Revolution ist der Reparaturstand der Wagen von 5,4 auf 8 % gestiegen. Die Transporte auf den wichtigsten Linien leiden unter großen Schwierigkeiten. So fängt z. B. erst jetzt die Umladung von den Wasserstraßen auf die Eisenbahnen langsam an in Ordnung zu kommen, trotzdem bieten sie noch infolge der unglaublichen Forderungen der Ladearbeiter ein höchst unerfreuliches Bild.

Leider ist auch ein andauerndes Zunehmen der sogenannten verfahrenen Wagen festzustellen. Während man in früheren Jahren dieses Übels, das in jedem Winter einzutreten pflegte, in den Sommermonaten stets Herr wurde — so sank z. B. im Juni v. J. die Zahl der verfahrenen Wagen auf nur etwa 3000 — stieg die Zahl der verfahrenen Wagen während der Schneeverwehungen im Februar auf die unglaubliche Höhe von 53,5 %. Aber auch jetzt schwankt die Zahl zwischen 16 000 und 20 000. Nach den letzten Angaben erreichte sie Mitte Juni die Zahl von 16 184.

Fremde Erdteile.

— **Unterschlagungen bei russischen Bahnbauten.** Eine Nachprüfung des im August 1916 von Nikolai Nikolajewitsch begonnenen Baues einer Militärbahn Batum-Trapezunt hat ergeben, daß der Plan bisher 80 Millionen Rubel verschlang, daß jedoch noch keine einzige Werst fertiggestellt worden ist. Der Moskauer „Utro Rossij“ bezeichnet die Unterschleife als wahren Panamaskandal.

Bücherschau

— **Hebe- und Förderanlagen,** ein Lehrbuch für Studierende und Ingenieure von H. Aumund, Professor an der Kgl. Techn. Hochschule Danzig. Band I Anordnung und Verwendung der Hebe und Förderanlagen. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1916. In Leinwand gebunden Preis 42 *M.* 786 Seiten und 606 Textabbildungen.

Das Werk stellt den ersten Teil einer groß angelegten A[rbeit] dar, die das ganze Gebiet der Hebe- und Förderanlagen u[m]fassen soll. Dieser erste Teil bringt zunächst nur die Anor[d]nung und Verwendung solcher Anlagen. Die Berechnung u[nd] Ausführung sollen dann in einem zweiten Teil behand[elt] werden. In 7 Abschnitten werden besprochen: Die Verwe[n]dung der Hebe- und Fördereinrichtungen im allgemein[en] (S. 1—344); die Verladeanlagen im Schiffahrtsbetriebe (S. 3[45] bis 456); die Verladevorrichtungen im Eisenbahnwesen (S. 4[57] bis 540) und im letzten Abschnitt die besonderen Hebe- u[nd] Förderanlagen in der Kohlen- und Eisenindustrie (S. 541 b[is] 725). In dem Abschnitt, der das Eisenbahnwesen betrifft, w[er]den behandelt: Die Wagenformen (besonders Entladewag[en] und ihre Verwendungsmöglichkeit), die Entladungsvorric[h]tungen für Massengüter, das Beladen der Eisenbahnwagen m[it] Massengütern einschließlich Lokomotiv-Bekohlungsanlag[en], das Verladen von Stückgütern, Hilfsvorrichtungen für d[ie] Zwischenförderung der Ladegüter (Aufzüge, Förderbänd[er,] Elektrohängebahnen usw.), Drehscheiben, Schiebebühnen, Ve[r]schiebeanlagen, Hebeböcke und Laufkrane für Lokomoti[v]werkstätten.

Es ist ein überaus großes Gebiet, das sich der Verfasser [zu] bearbeiten vorgesetzt hat; so groß, daß dabei manche wic[h]tigen Abschnitte nicht so ausführlich ausgefallen sind, wie [es] ihre Bedeutung verlangt. Wenn den Hilfsvorrichtungen zu[m] Heben von Eisenbahnfahrzeugen nur eine einzige Drucksei[te] gewidmet ist, und hier u. a. Steilrampen und Wagenaufzü[ge] und Hebeböcke und auch noch Laufkräne für Eisenbahnwer[k]stätten behandelt werden, so ist dies etwa ausreichend, u[m] einem Studierenden im jüngeren Semester eine allgemei[ne] Begriffsvorstellung zu geben; für den Fachmann ist es ab[er] fast wertlos. Gern würde er gerade hier aus einer wenn au[ch] nur kurzen technischen und wirtschaftlichen Beurteilung d[er] wichtigsten Hebeverfahren für Lokomotiven und Wagen R[at] bei dem Entwurf neuer Eisenbahnwerkstätten oder A[n]regungen zur Verbesserung bestehender Einrichtungen e[nt]nehmen. Es kommen hohe wirtschaftliche Werte in Fra[ge] und es wird auf diesem Gebiete noch viel gesündigt.

Aus dem Abschnitt über Entladewagen sei erwähnt, d[aß] nach Ansicht des Verfassers die häufige Verwendung v[on] Selbstentladern in England, dort besonders für die Kohle[n]förderung, für Deutschland nicht nachahmenswert ist, w[eil] die ungenügende Ausnützung solcher Wagen zu viel Leerläu[fe] nötig mache und die Anschaffungskosten zu hoch seien. Sch[on] wenn letztere nur 15 % höher seien als die Kosten eines g[e]wöhnlichen Güterwagens, lasse sich diese Wagenform nic[ht] mehr allgemein rechtfertigen. Der Verfasser kommt dann [zu] folgendem Schluß: „Nach dem oben angegebenen Verhältn[is] ist die Verwendung der Selbstentlader nur praktisch, wenn d[ie] durch die selbsttätige Entladung ermöglichte Zeitersparn[is] so groß ist, daß der Wagen etwa doppelt so oft umlaufen kan[n] als ein gewöhnlicher O-Wagen. Für die Praxis kann man d[ie] Regel aufstellen, daß Selbstentlader nur da vorteilhaft zu ve[r]wenden sind, wo sie täglich einmal beladen und entladen we[r]den können. — Da hiernach eine allgemeine Verwendung d[er] Wagen mit Entladevorrichtung nicht in Frage kommen kan[n,] so haben die Universalwagen oder Schnellentladewagen na[ch] Fig. 422 (d. i. Flachboden-Schnellentladewagen Bauart Talbo[t)] nur in wenigen Fällen Berechtigung. Denn in Sonderfäll[en] sind sie den reinen Selbstentladern hinsichtlich Ersparnis [an] Entladearbeit unterlegen und auch hinsichtlich der Anleg[e]kosten sind sie gegenüber den eigentlichen Selbstentlade[rn] kaum im Vorteil. — Für bestimmte Fälle, wo es sich um d[en] Transport von Massengütern in großen Mengen auf kur[ze] Entfernunngen handelt, gewährleisten die eigentlichen Selbs[t]entlader sehr bedeutende Vorteile.“

Es ist nicht möglich, einer so umfangreichen Arbeit in eine[m] kurzen Aufsatz gerecht zu werden. Ich habe mich hier da[r]auf beschränken müssen, einige herausgegriffene Angaben a[us] dem das Eisenbahnwesen betreffenden Teil zu machen. Klei[ne] sprachliche Unebenheiten, Worte wie Conveyer, Chargierkra[n,] Transport, Magazinelevator, wünscht man jetzt in einem de[r]artigen Werk nicht mehr anzutreffen. In dem Quellenve[r]zeichnis fehlt u. a. die von Spiro im Auftrage des Verei[ns] Deutscher Maschinen-Ingenieure über Hebezeuge in Lok[o]motivwerkstätten der Eisenbahnverwaltung verfaßte Arbe[it.] Ferner sind unter den bearbeiteten Zeitschriften Glasers A[n]nalen ganz unberücksichtigt geblieben und damit alle dar[in] erschienenen Verhandlungen des Vereins Deutscher M[a]schinen-Ingenieure mit den mannigfachen Angaben und M[it]teilungen leitender und maßgebender preußisch-hessisch[er] Eisenbahnfachmänner. Die von ihnen als Angehörigen d[er] größten Eisenbahnverwaltung der Welt auf ihrem eigenst[en] Gebiet, dem des Förderwesens, gemachten Erfahrungen ve[r]dienen Beachtung. Im übrigen kann der Quellennachwe[is,] der bis 1894 zurückgeht, und fast 60 große Seiten umfaßt, [als] seiner Art vorbildlich genannt werden und ist für weite[re]

...ssenschaftliche Arbeiten auf diesem Gebiet von hohem Wert. ... Zeichnungen sind in den Drucksatz eingefügt. Sie sind ...gfältig ausgewählt und durchgearbeitet, wie überhaupt das ...ze Buch den Eindruck gewissenhafter und gründlicher Be...eitung macht und ein Muster deutschen Fleißes darstellt. ...llkommen sind die mehrfach eingefügten Auszüge aus den ...öffentlichungen großer Werke mit ausführlichen Angaben über die Hauptabmessungen, Gewichte und Preise der verschiedenen Ausführungen. Den Preisschwankungen kann man durch Zuschläge unschwer Rechnung tragen. Jeder, der sich mit dem Fachgebiet des Verfassers näher beschäftigt, wird in dem Buche mannigfache Anregung finden, auch wo er etwa den Schlußfolgerungen nicht ohne weiteres zuzustimmen vermag.

Schwarze.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

...ddeutsch-Österreichischer Verkehr. ...enbahngütertarif Teil II, Hefte 2, 3, ... und 6 vom 1. Juli 1911, Hefte 8, 9, ...11 und 13 vom 1. Mai 1912 und Heft 15 vom 1. September 1914.

...m 1. November 1917 treten folgende ...nahmetarife ohne Ersatz außer ...ft:

A. T. 38 (Harze) der Tarifhefte 3 und 5,
A. T. 40 B (Holzstoff aus Deutschland) der Tarifhefte 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11 und 13,
A. T. 59 (Sand) der Tarifhefte 3, 6 und 9,
A. T. 64 (Quarz) des Tarifheftes 11,
A. T. 66 E (Tuffsteine) der Tarifhefte 5 und 11,
A. T. 67 (Traß) der Tarifhefte 5 und 11,
A. T. 71 (Zement) des Tarifheftes 6,
A. T. 88 (Düngemittel) der Tarifhefte 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11 und 13,
vom A. T. 105 C (Bierfässer) die Frachtsätze für Stückgut (St.) der Tarifhefte 2, 5, 8, 9, 10 und 11,
vom A. T. 109 B (Weinfässer) die Frachtsätze für Stückgut (St.) des Tarifheftes 2,
vom A. T. 131 (Emballagen, gebrauchte) die Frachtsätze für Stückgut (St.) der Tarifhefte 8, 10 und 11, endlich
die Anwendungsbestimmungen unter Ziffer 3 für gebrauchte leere Säcke auf Seite 6 des Tarifheftes 15.

...nchen, den 10. August 1917. (1192)
T...famt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverw.

...nengütertarif, Gütertarif Reichs...a...-elsaß-lothringische Nebenbahnen ...m Privatbetrieb und Kilometerzeiger ...ü den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen.

...t Gültigkeit vom 15. August 1917 ...: Deutschoth Adlergrund Grenze als ...fpunkt in die vorgenannten Tarife ...n den Kilometerzeiger aufgenommen. ...i Entfernungen sind dieselben wie ... Deutschoth Adlergrund. Auskunft ...n die Güterabfertigungen.

...aßburg, den 10. August 1917. (1200)
Kaiserliche Generaldirektion
...e Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

...tscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

...t sofortiger Gültigkeit wird die ...hrklausel in den Eisenausnahme...en 9 für Eisen und Stahl usw. des ...ialtarifs II, 9 s für Schiffsbaueisen ...s 5 für Eisen und Stahl usw. zur ...uhr für die von der Prinz-Hein...Bahn auf die Wilhelm-Luxemburg ...nbahnen übergehenden Sendungen ...uf weiteres und vorbehaltlich des ...zeitigen Widerrufs, aber nur ...n Wege der nachträglichen Erstattung der sich gegenüber den Umbehandlungsfrachten ergebenden Mehrfrachten außer Kraft gesetzt.

Auf die ursprüngliche Frachtberechnung der Sendungen seitens der Dienststellen hat also die Maßnahme keinen Einfluß, da hierfür die Ausfuhrklausel nach wie vor gültig bleibt.

Hannover, 14. August 1917. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1917 wird die Station Chemnitz-Borna Ladest. der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 20. Oktober 1917 ab. Zu diesem Zeitpunkte tritt auch der Ausnahmetarif 5 y (Messerputzsteine) außer Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 11. August 1917. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion — K. K. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2.

Vom 20. August d. J. ab werden die Stationen Verden und Walsorde des Direktionsbezirks Hannover als Versandstationen in den Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz aufgenommen.

Hannover, den 14. August 1917. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.

Die durch Ausschreiben in der Vereinszeitung Nr. 47 v. 20. VI. 17 lf. Z. (825) ab 1. IX. 17 aufgehobenen Frachtsätze der Abt. A II bleiben noch bis Ende September l. J. in Kraft.

München, 9. August 1917. (1193)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Bucheckern usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 16. 8. 17 gilt die am 5. 8. 17 veröffentlichte Tarifmaßnahme (eilgutmäßige Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien usw.), auch auf den Strecken der badischen, des rechtsrheinischen Netzes der bayerischen, der sächsischen und württembergischen Staatsbahnen sowie der an diese anschließenden, an dem Ausnahmetarif beteiligten Privatbahnen.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. August 1917. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1917 wird der Frachtzuschlag, der bei Neuaufgabe von Sendungen im Verkehr mit der Schweiz, den Niederlanden und den Nordischen Ländern erhoben wird, von 40 von Hundert auf 80 von Hundert erhöht.

Straßburg, den 11. August 1917. (1199)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarife, Teile II, Hefte 1, 7, 12 und 14.

Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 tritt eine größere Anzahl von Frachtsätzen verschiedener Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 10. August 1917. (1203)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg usw., Tarif Teil II vom 15. 1. 11.

Mit 1. November d. J. werden die Ausnahmetarife
4 a—f, Kaffee usw.,
5 Ackergeräte usw.,
7 Jutegarne usw.,
8 Häute usw.,
9 Baumwolle usw.,
11 A—C Eisen usw.,
16 Palmöl usw.,
18 Rohkupfer,
19 Stuhlrohr und
VII Papier
vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Breslau, den 13. August 1917. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Am 1. September 1917 treten im norddeutsch - niederländischen Gütertarif, Teil II [Hefte 1—9 und E 1—4 (früherer rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr) sowie Gemeinsames Heft] die Ausnahmetarife 9 (Kaffee, Korinthen und Rosinen), 11 B (Stamm- und Stangenholz usw.), 11 C (Holzstoff usw.), 13 (Blei), 16 (Eisenerz usw.), 17 (Schwefelkies), 18 (Steinmaterial), 18 a (Verblendsteine), 20 (Tabak), 21 (Leinöl), 23 (besondere Seehafenartikel), 25 (frisches Obst usw.), 26 (gebrannter Kalk, Zement, Traß usw.), 27 (Kalkmergel), 28 (Getreide, Hülsenfrüchte usw.), 30 (Petroleum), 31 (Steinkohlen, Steinkohlenkoks usw. von Heerlen und Simpelveld), 32 (hölzerne Telegraphenstangen) und 33 (Tapeten und Tapetenborten aller Art aus Papier), außer Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 14. August 1917. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothringische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 4. September 1917 wird der Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen und so weiter von Wasserumschlagplätzen nach der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor ohne Ersatz aufgehoben. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 11. August 1917. (1198)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 30. September 1917 treten die Frachtsätze für die Abfertigungsstelle Altentor der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft außer Kraft.

Dresden, am 13. August 1917. (1191)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. Oktober 1917 an werden die Frachtsätze für Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft um 30 ₰ für 1000 kg erhöht.

Dresden, am 13. August 1917. (1190)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Teil II, vom 1. Januar 1915.

Der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer, auch Schieferabfall, ungemahlen, wird mit Geltung vom 15. Oktober 1917 für den gesamten Geltungsbereich aufgehoben.

Straßburg, den 10. August 1917. (1189)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Gütertarif, Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Ab 14. August 1917 wird der Ausnahmetarif 14 für Zucker für die Dauer des Krieges und der Ausnahmetarif 14a für Zucker ohne Ersatz aufgehoben. Die sofortige Außerkraftsetzung ist gemäß § 2 (2) Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, d. 12. August 1917. (1187)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf 14. August 1917 treten die Ausnahmetarife 14 für Zucker zur Ausfuhr und 14a für Rohzucker an Raffinerien für die Dauer des Kriegs außer Kraft. Die sofortige Außerkraftsetzung ist gemäß § 2 (2) Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, d. 12. August 1917. (1186)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 4.

Für die Verladung von Umschlagsgut aller Art — Umschlagsgut und Ortsgut im Sinne des Tarifs — zwischen Ufer und Eisenbahnwagen wird die ermäßigte Gebühr von 5 Pfg. für je — auch nur angefangene — 100 kg berechnet.

Dresden, am 13. August 1917. (1188)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Wien-Pottendorf-Wiener Neustädterbahn, Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg. — Lokalgütertarife. — Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit 1. September 1917 werden die Ausnahmetarife **9a** für Stammholz (Rundholz) über 2,5 m lang, zum versägen, aus Pos. H—17—a), **9b** für Schleifholz (Zelluloseholz), auch gespalten oder gerissen, bis 7 m lang, bei einer Länge von 4—7 m, bei einem Durchmesser von höchstens 22 cm am schwächeren Ende ohne Rinde gemessen, sowie für Sägeabfallholz aus Pos. H—18—e), zwecks Verwendung als Schleif- und Zelluloseholz über 1,2 m lang, **9e** für Holz zu Grubenzwecken (Bergbau) roh (nicht imprägniert) der Pos. H—19 und **9f** für Holz der Pos. H—18 im Lokalgütertarif, Teil II, und Kilometerzeiger vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädterbahn, Neuauflage vom 1. August 1917, im Lokalgütertarif, Teil II, und Kilometerzeiger vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Neuauflage vom 1. August 1917, im Lokalgütertarif Teil II und Kilometerzeiger vom 1. Januar 1910, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Neuauflage vom 1. August 1917, und im Lokalgütertarif, Teil II, und Kilometerzeiger vom 1. Januar 1910, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, Neuauflage vom 1. August 1917, ohne Ersatz aufgehoben.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Frachtsätze der Spalte für den Ausnahmetarif 9a im Tarif, Teil II vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren im direkten Verkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg und darüber hinaus anderseits, Neuauflage vom 1. August 1917, gegenstandslos.

Die Frachtsätze der Spalte für den Ausnahmetarif 9b der vorgenannten Tarife bleiben in Kraft, weil sie auch für den Ausnahmetarif 9d gelten.

Wien, am 16. August 1917. (1202)
S. B. Z 1 6482/C 1917.
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Lokal-Gütertarif. — Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit 1. September 1917 werden die Ausnahmetarif **9a** für Stammholz (Rundholz) über 2,5 m lang, zum versägen aus P. H—17—a), **9b** für Schleifholz (Zelluloseholz), auch gespalten oder gerissen, bis 7 m lang, bei einer Länge von 4—7 m mit einem Durchmesser von höchstens 22 cm am schwächeren Ende ohne Rinde gemessen, sowie für Sägeabfallholz aus Pos. H—18—e) zwecks Verwendung als Schleif- und Zelluloseholz über 1,2 m lang, **9e** für Holz zu Grubenzwecken (Bergbau) roh (nicht imprägniert) der Pos. H—19 und **9f** für Holz der Pos. H—18 im Lokal-Gütertarif, Teil II, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der ungarischen heiligen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, gültig vom 1. August 1917, ohne Ersatz aufgehoben.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Frachtsätze der Spalte für den Ausnahmetarif 9a in den Stationstarifen für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädterbahn, gültig vom 1. Januar 1910, gegenstandslos.

Die Frachtsätze der Spalte für den Ausnahmetarif 9b der vorgenannten Tarife bleiben in Kraft, weil sie auch für den Ausnahmetarif 9d gelten.

Wien, am 16. August 1917. (1201)
S. B. Z 1 6482/C 1917.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze für Zucker von Aussig Teplitzerbahnhof.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1917 werden die in der Nummer 36 dieser Zeitung vom 9. Mai 1917 unter „Amtliche Bekanntmachungen“ (658) verlautbarten Frachtsätze für Zucker der Pos. Z—15—c) und d) von Aussig Teplitzerbahnhof aufgehoben.

Wien, am 11. August 1917. (1197)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft vom 1. Juni 1917.

Tarifänderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1917 treten außer Kraft:

Vom Ausnahmetarif 93 der Abschnitt A (Inlandsverkehr) und von dem Abschnitte B (zur Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete usw.) die Frachtsätze der Abteilungen I c und II c, vom Ausnahmetarif 101 die Frachtsätze der Abteilungen I c und II c, ferner die Ausnahmetarife 112 und 131.

Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkte an ist auf Seite 55 bei „Zucker und zwar: Rübenzucker aller Art im Falle der Ausfuhr usw.“ in den Spalte 5 t und 10 t statt „A 2“ und „1 f“ zu setzen: „ | — | “ „ | 1 e | “.

Wien, am 11. August 1917. (1196)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. dürfen Arbeiterwochenkarten an Sonn- und Festtagen nicht benutzt werden. Die Bestimmungen des diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarifs werden auf Seite unter A 1 (2) mit Gültigkeit vom gleichen Tage entsprechend geändert. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. Änderung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Brandenburg (Havel), im August 1917.
Die Direktion. (1185)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 65. 22. August 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Exzellenz Rüdlin.

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung verliert durch ie so ehrenvolle Berufung des bisherigen Präsidenten Rüdlin n die hohe Stellung als Chef des deutschen Reichspostwesens inen ihrer ausgezeichnetsten Beamten. Exzellenz Rüdlin eitete seit 7 Jahren mit sicherer, geschickter und kräftiger land die Königl. Eisenbahndirektion Berlin, die trotz ihres eringen kilometrischen Umfangs aus den verschiedensten ründen doch wohl, was die Verwaltung angeht, die wichgste Eisenbahndirektion des großen preußischen Staatsisenbahnnetzes ist, da bei ihr in einer großen Anzahl von eziehungen die Fäden aus dem ganzen Reich und aus reußen insbesondere ineinanderlaufen. Überdies ist sie eit langen Jahren und voraussichtlich auf weitere lange eit die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutcher Eisenbahnverwaltungen und die vorsitzende Verwaltung er ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

Als vor 7 Jahren Exzellenz Rüdlin aus dem preußischen inisterium, dem er seit 1904 als Vortragender Rat angehört atte, schied, um das ihm anvertraute schwierige und verntwortungsvolle Amt des Präsidenten der Eisenbahndirektion erlin zu übernehmen, ging ihm schon der wohlbegründete uf eines ebenso umsichtigen und kenntnisreichen, wie wohlvollenden, gerechten und energischen Mannes voraus, der sich ereits auf den verschiedensten Gebieten trefflich bewährt atte. Als Direktionsmitglied in Breslau hatte er Verkehrsnd Tarifsachen bearbeitet, in Berlin wurden die in ihrer ichtigkeit fortgesetzt steigenden Fragen der sozialen Fürorge sein Hauptarbeitsgebiet, so daß er auf ihm ein besoneres Ansehen gewann. Die häufigen, mit —n. gezeichneten maligen Aufsätze der „Eisenbahn" aus dieser Zeit entammten seiner Feder. Auch in Betriebsfragen war er tig, so daß beispielsweise die Ordnung der Betriebsleitungen d die Schaffung besonderer Dezernate für diese bei den irektionen in seinem Referat im Ministerium bearbeitet urden.

Was er in den 7 Jahren seiner Präsidententätigkeit geistet hat, aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten. Überall war sein klarer Blick, seine frische Arbeitskraft zu spüren; seine menschenfreundliche, liebenswürdige Art im Verkehr mit anderen, insbesondere mit seinen Beamten und Arbeitern, seine gerechte Auffassung aller Fragen, schufen ihm überall Vertrauen und Verehrung. Auch im Verkehr mit den Behörden, den Gemeinden und den anderen Eisenbahnverwaltungen kamen diese Eigenschaften zur Geltung. Ganz besonders wertvoll aber waren sie bei seiner Wirksamkeit für das soziale Wohl des großen Heeres von Beamten und Arbeitern, für das er zu sorgen hatte. Seine Erfahrung und sein Rat wurde in diesen Fragen auch mehrfach von dem vorgesetzten Ministerium in Anspruch genommen, so daß mehrere von dort erlassene Ordnungen des Bahnwesens, der Arbeiterfragen u. a. unter seiner Mitwirkung zustande gekommen sind.

Mitten in seine friedliche Tätigkeit hinein fiel der Weltkrieg, der die letzten 3 Jahre seiner Präsidentschaft erfüllte und ihm natürlich besonders schwere und wichtige Aufgaben schuf, zu deren Bewältigung ihn seine starke Arbeitskraft und feste Gesundheit hervorragend befähigten. Eine besonders wichtige Aufgabe wurde ihm mit der Einrichtung der „Oberbetriebsleitung Ost" übertragen, die außer Berlin alle Direktionsbezirke des Ostens umfaßte. In die Hände ihres Leiters war eine große Macht gelegt und es ist in der kurzen Zeit ihres Bestehens von ihm viel Ersprießliches geleistet worden. Der Zweck einer schärferen Zusammenfassung des gesamten Betriebes und damit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen ist erreicht worden. Die Oberbetriebsleitung wurde übrigens nach einigen Monaten des Bestehens aufgehoben und die gesamte Oberbetriebsleitung für alle preußischen Staatsbahnen ging an eine besonders hierzu gebildete Abteilung des Ministeriums über.

Die Fortentwicklung der Tarifeinrichtungen des Deutschen Reiches erhielt durch Exzellenz Rüdlin eine dauernde Förderung in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der ständigen Tarifkommission, deren mühevolle Sitzungen und Arbeiten

er in den letzten 7 Jahren mit allseitig anerkanntem Geschick geleitet hat.

Erwähnt mag hier auch die umfangreiche und wirkungsvolle Tätigkeit werden, die dem Präsidenten Rüdlin bei der Förderung und Fertigstellung der gewaltigen Umbauten, Erweiterungen und Neubauten im Direktionsbezirk Berlin zufiel, die seit 1910 teils fertiggestellt, teils fortgeführt und geplant wurden und das Bild der Eisenbahnen von Berlin und Umgegend fast umgestalteten. Man denke an die Schlußbauten des Rangierbahnhofs Wustermark, den Bau des Bahnhofs Spandau, der Verbindungsbahn nach Nauen, des dortigen Bahnhofs, den Ausbau der südlichen Umgehungsbahn mit ihren Verschiebebahnhöfen, den Bau der bereits vollendeten Vorortgleise Gesundbrunnen-Bernau und Schönholz-Frohnau, auch der nördlichen Umgehungsbahn Nauen-Oranienburg, die trotz der kriegerischen Ereignisse vollendet werden konnte. Für die Erleichterung des Fernverkehrs kam namentlich die Anlage des weitläufigen Abstellbahnhofs Rummelsburg in Betracht. Vor aller Augen liegt, was bis jetzt trotz des Krieges, bei dem Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße geleistet ist. Zahlreich sind auch die in den 7 Jahren fertiggestellten Beseitigungen von Schienenübergängen und Erweiterungen von Bahnhofsbauten der verschiedensten Art. Die Oberleitung all' dieser Bauten und die Beachtung der durch sie für den Betrieb entstehenden Änderungen, die meist zunächst bis zur Fertigstellung in schwierigen Übergangszuständen, dann aber in bedeutungsvollen Erleichterungen bestehen, erfordern eine fortgesetzte hohe Umsicht und ruhige Überlegung.

Der Zeitung des Vereins kommt es zu, besonders auch dessen zu gedenken, was Exzellenz Rüdlin als Präsident der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins getan hat. Hier möge in erster Linie die von ihm geleitete Vereinsversammlung in Stuttgart erwähnt werden, die in den Tagen vom 4. bis 6. September 1912 stattfand und einen überaus glücklichen, alle Teilnehmer höchlich befriedigenden Verlauf nahm. Er leitete diese große Versammlung mit vollendetem Geschick, und sein ruhiges maßvolles Wesen machte sich in dem geschäftlichen Teil geltend, während seine liebenswürdige, gesellig frohe und humorvolle Natur bei den geselIschaftlichen Veranstaltungen die Herzen aller gewann.

Die Vorbereitungen für eine zweite, in Dresden abzuhaltende Vereinsversammlung waren bereits weit vorgeschritten, als der fast blitzartig ausbrechende Weltkrieg sie unterbrach. Die Arbeiten der Geschäftsführenden Verwaltung haben sich seither auf die Fortführung der laufenden Geschäfte beschränken müssen. Der Kreis der Vereinsbahnen ist etwas geringer geworden, die Vereinstätigkeit in mehrfacher Richtung zurückgegangen, doch hat der Weltkrieg auch dem Verein neue schwierige Aufgaben gestellt, wie die Ausgleichung der Zahlungen in den verschiedenen Währungen, Fragen, die einer geschickten Hand zu ihrer Lösung bedurften.

Während Exzellenz Rüdlins dienstliches Wirken in den verflossenen 7 Jahren sich durchweg erfolgreich und glücklich gestaltete, trafen ihn in seinem Familienleben gleich in der ersten Zeit schwere Schicksalsschläge, seine geliebte Gattin wurde ihm durch schwere Krankheit entrissen, und kaum ein Jahr später folgte ihr die älteste erwachsene Tochter. Dem Vater bleibt als Stütze des Hauswesens die inzwischen herangereifte jüngere Tochter.

Wenn Exzellenz Rüdlin nun auch aus dem Eisenbahnberuf sich hat verabschieden müssen, in dem er fast 29 Jahre gewirkt hat und der ihm ans Herz gewachsen war, so dürfen wir doch hoffen, daß er auch in seinem neuen Tätigkeitsfelde, das dem Eisenbahnwesen so nahe steht, für dieses in erfreulicher Weise wird wirken können. Post und Eisenbahn sind Zweige des Verkehrs, die miteinander die innigsten Berührungspunkte haben und deren freundschaftliches Zusammenwirken ein dringendes Staatsbedürfnis ist. Wir können sicher sein, daß Exzellenz Rüdlin seine Aufgabe in diesem Sinne erfassen und das Postwesen mit manchen Anschauungen durchdringen wird, die er in seiner Eisenbahnzeit gewonnen hat.

So bringen wir ihm mit einem herzlichen Lebewohl unseren aufrichtigen Glückwunsch zu dem Eintritt in das neue hohe Amt dar.

v. Mühlenfels.

Neue Organisationen für den Donauverkehr.

Vor kurzem wurde ein Bericht über die neue Gestaltung des Bayerischen Lloyd veröffentlicht.*) In die Verwaltung dieser Schiffahrtsunternehmungen wurden der Geheime Oberregierungsrat Cuno vom Reichsschatzamte in Berlin und Geheimrat Dr. Frisch vom Reichsamte des Innern daselbst, die beide als Regierungsvertreter bei der Berliner Zentraleinkaufsgesellschaft tätig waren, ferner Major des Deutschen Generalstabes Albert v. Vahlkampf aufgenommen. Letzterer hat lange Zeit als deutscher Bevollmächtigter an der Seite des Obersten Kreneis bei der k. u. k. Zentraltransportleitung in Wien die Transport- und besonders die Donaufragen bearbeitet und auch nach der Besetzung der Walachei als Feldeisenbahnchef in Bukarest sich mit diesen Fragen beschäftigt. Er wurde jedoch vor einiger Zeit beurlaubt und trat, wie ebenfalls aus dem Geschäftsbericht des Bayerischen Lloyd bekannt wurde, in die Direktion der Deutschen Bank und des Bayerischen Lloyd ein. Mit diesen Tatsachen tritt das Interesse, das Deutschland am Donauwege hat, offen zutage. Die Bedeutung des Vorgangs geht aus der nachstehenden, der „N. Fr. Pr." entnommenen Darstellung aus Fachkreisen hervor:

Die Gründe hierfür sind einleuchtend. Die Abnahme des Anbaues und der Ernteergebnisse in Europa, die geringere Erzeugung in Amerika infolge Kalimangels rücken in Zukunft schwierige Ernährungsverhältnisse in den Bereich der Möglichkeit. Anderseits muß außerdem damit gerechnet werden, daß infolge des immer größer werdenden Schiffsraummangels nach dem Kriege die für die Versorgung Europas nötigen Transportmittel zur See nicht in genügendem Maße vorhanden sein werden. Hierdurch wird jedoch die Donau nicht berührt und darum wird ihr für die Versorgung Mitteleuropas eine große Bedeutung zugesprochen werden können, denn sie stellt den natürlichen Weg dar, auf dem die großen überschüssigen Getreidemengen Rumäniens, Südrußlands und der anderen Uferländer des Schwarzen Meeres und der Donau befördert werden können. Um von diesen Möglichkeiten nur annähernd ein Bild zu gewinnen, sei bemerkt, daß auf eine durchschnittliche Ausfuhr aus Rumänien von 300 000 Wagen Getreide und von noch weit erheblicheren Mengen aus den anderen bereits genannten Gebieten jährlich sicher zu rechnen ist und daß ferner noch bedeutende Ausfuhren von Erdölen und vielen Rohstoffen in Betracht kommen, so daß für die erste Zeit nach dem Kriege die Ausfuhr mit weit über 650 000 Wagen jährlich veranschlagt werden kann. Bei einer zehnmonatigen Schiffahrtsdauer auf der Donau würde dies eine tägliche Durchschnittsleistung von über 2000 Wagen oder etwa 40 Torschlepps bedeuten (so genannt, weil sie zum Unterschied von den größeren „Griechenschlepps" das Eiserne Tor passieren können; sie fassen etwa 50 Wagen). Vor dem Kriege wurde

*) Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Regensburg. Laut nunmehr erfolgter Eintragung in das Gesellschaftsregister ist der Gegenstand des neugegründeten Unternehmens der Betrieb der Schiffahrt auf der Donau und den mit ihr verbundenen Flüssen und Kanälen, insbesondere die Übernahme und Fortführung der bisher von der „Bayerischen Lloyd Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung" in Regensburg betriebenen Frachtschiffahrt auf der Donau. Innerhalb dieser Grenzen ist die Gesellschaft zu Geschäften jeglicher Art befugt, insbesondere auch zum Erwerb und zur Veräußerung von Grundstücken, zur Beteiligung an fremden Unternehmungen gleicher oder verwandter Art, zur Errichtung von Zweigniederlassungen an allen Orten des In- und Auslandes sowie zum Abschluß von Interessengemeinschaftsverträgen mit anderen Schiffahrtsgesellschaften. Das Grundkapital beträgt 16 Millionen Mark.

jedoch die Leistungsfähigkeit der Donau unter besonderer Berücksichtigung der Fahrt durch das Eiserne Tor mit nur 8 Schlepps täglich bezeichnet. Diese Ziffern, die kein Geheimnis sind und vielfach als feststehend angesehen werden, würden also einem groß angelegten Donau-Schiffahrtsunternehmen ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten bieten. In dieser Richtung scheint sich auch der ganze Werdegang des Bayerischen Lloyd zu vollziehen. Vor dem Weltkriege war dieses Unternehmen mit seinen vier Schleppdampfern und zusammen 2300 PS der alleinige Vertreter des Deutschen Reiches auf der Donau, die österreichisch-ungarischen Unternehmungen hatten zu jener Zeit zusammen 166 Schleppdampfer mit 58 700 PS. Nun hat aber der Bayerische Lloyd die Flotte der Zentraleinkaufsgesellschaft, die diese während des Krieges für die Getreidebeförderung auf der Donau gegründet hatte, übernommen. Abgesehen von den Verlusten, die die Zentraleinkaufsgesellschaft sowie die anderen Schiffahrtsunternehmungen während des rumänischen Krieges erlitten haben, besaß sie 56 Schleppdampfer mit 16 000 PS. Somit ist der Bayerische Lloyd mit einem Schlag von der kleinsten Unternehmung der Mittelmächte zur zweitgrößten geworden, die nur mehr hinter der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft zurücksteht. Es verdient ferner besondere Beachtung, daß die Deutsche Levantelinie angeblich bereits einen Dienst im Schwarzen Meer vorbereiten soll, der dazu bestimmt ist, die Transporte in Braila und Galatz direkt auf die Donau zu führen. Wenn es nun gelingen sollte, unter der Führung der Deutschen Bank den Bayerischen Lloyd, den Bulgarischen Lloyd und die Schwarze Meerschiffahrt in einer Hand zu vereinigen, so würde dieses Unternehmen durch eine solche Zusammenfassung aller in Betracht kommenden Faktoren in einer einzigen Organisation eine bedeutungsvolle Vorzugsstellung erhalten. In diesem Zusammenhang muß ferner noch erwähnt werden, daß die Getreideumschlagseinrichtungen in den ungarischen Häfen von Neusatz abwärts in den Händen der Berliner Zentraleinkaufsgesellschaft sind und abgesehen von ihrem wirtschaftlichen Erfolg auch einen Faktor in der deutschen Donaupolitik bilden. Im ganzen kann also gesagt werden, daß eine deutsche Organisation auf der Donau bereits fertig gebildet ist und daß ihr umsichtiger und rascher Ausbau auch in der Zukunft außer Frage steht. Die österreichischen und ungarischen Donauschiffahrtsunternehmungen werden von der günstigen Geschäftslage im Frieden gewiß auch entsprechenden Nutzen ziehen, jedoch werden sie ihre bisherige hervorragende Stellung nur mehr dann bewahren können, wenn sie sich gleich wie der Bayerische Lloyd den Forderungen der Zeit anpassen und so vor allem für die Vergrößerung ihrer Flotte sorgen. Unter anderem käme dann auch noch die Erbauung von Schlepps für Erdöltransporte, technisch vollkommene Umlade- und Verlade-Einrichtungen zum Umschlag von Seedampfern auf Donauschlepps und von Schleppern auf Wagen, ferner die Einrichtung von Anlagen und Hafenmagazinen in Betracht. Nach dem Beispiele der bayerischen Donaustädte, die für Hafeneinrichtungen und -bauten bereits große Mittel aufwenden, wird es auch in Österreich notwendig sein, auf diesem Gebiete unter staatlicher Mithilfe tatkräftig zu arbeiten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wichtige Bestimmungen für die Holzbeförderung aus Ostdeutschland.** Die „B. B. Ztg." schreibt: Für den gesamten deutschen Holzhandel, der gesägte Hölzer aus dem Osten bezieht, ist eine neue Verordnung der Kgl. Eisenbahndirektion in Danzig von außerordentlicher Wichtigkeit. Danach ist zur Entlastung der Eisenbahnen und Ersparnis von Wagenraum die Bestimmung, die sofort in Wirksamkeit tritt, getroffen worden, daß Holzsendungen von den Stationen der Strecken Konitz-Neustettin, Lippusch-Konitz-Laskowitz, Czersk-Laskowitz, Pr. Stargard-Skurz, Tuchel-Konitz, Czersk-Schmentau, Pr. Stargard-Konitz-Flatow, Schmentau-Teeresbol nach Groß-Berlin und den Orten an der Elbe nicht mehr auf direktem Wege befördert werden dürfen. Diese Sendungen gehen vielmehr nach Danzig-Neufahrwasser, wo sie von der Eisenbahnverwaltung, ohne daß eine Frachterhöhung eintritt, in Schiffe eingeladen und auf diesem Wege an die Bestimmungsplätze befördert werden.

— **Die größte viergleisige Eisenbahnstrecke der Welt.** Die „Deutsche Verkehrsztg." schreibt: Das großartige Bauwerk des viergleisigen Ausbaues der Eisenbahnstrecke Hannover-Hamm reift langsam der Vollendung entgegen. Es handelt sich dabei um die völlige Umgestaltung der 175 km langen Teilstrecke unserer wichtigsten und verkehrsreichsten Hauptbahn Berlin-Cöln, unter Erneuerung aller Bahndämme, Gleise, Stellwerke, Bahnhöfe, unter denen sich zahlreiche Hauptknotenpunkte befinden. Die ganze Bauunternehmung ist die größte ihrer Art in Deutschland und Europa. Unermüdlich wird auch jetzt noch, am Anfang des vierten Kriegsjahres, diese Bautätigkeit gefördert. Das trägt schon jetzt für die Versorgung von Heer und Heimat sichtbare Erfolge. So konnte auf der 10 km langen Teilstrecke Neiden-Hamm der viergleisige Zugverkehr größtenteils aufgenommen werden. Dadurch kann die Zahl der schweren Güterzüge, namentlich der Kohlenzüge, die rastlos in dichten Abständen diese Bahn befahren und das Blühen unserer inneren Wirtschaft sichern, noch vermehrt werden. So wird in kurzer Zeit mit Einschluß der bestehenden Strecke die viergleisige Eisenbahn Lehrte bei Hannover-Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg, mit 275 km Länge die größte Europas, vollendet sein.

— **Erhöhung des Frachtzuschlages bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.** Der bei Neuaufgabe von Sendungen im Verkehr mit den obenbezeichneten Ländern zu ergebende Frachtzuschlag ist vom 20. August d. J. an von vierzig auf achtzig Prozent erhöht.

— **Fahrpreisermäßigung für jugendliche Personen zu Feldbestellungs- und Erntehilfsarbeiten.** Die s. Zt. für jugendliche Personen zu Feldbestellungs- und Erntehilfsarbeiten zugestandene Fahrpreisvergünstigung (Abfertigung auf Arbeiterrückfahrkarten) wird, vorerst nur im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen, mit sofortiger Gültigkeit auch jugendlichen Personen (Besuchern von Schul- und Ferienhorten usw.) und den zur Aufsicht beigegebenen notwendigen Begleitpersonen für Fahrten zum Abernten und Einsammeln von Brennesseln gewährt. Die Ausweise zur Erlangung von Arbeiterrückfahrkarten für solche Fahrten werden von den mit der Durchführung der Brennesselernte betrauten Stellen ausgefertigt.

Die Ausweisvordrucke werden für das rechtsrheinische Netz von der K. Eisenbahndirektion München, für das pfälzische Netz von der K. Eisenbahndirektion Ludwigshafen auf Bestellung gegen Ersatz der Herstellungskosten an die mit der Durchführung der Brennesselernte betrauten Stellen abgegeben.

— **Ein sächsischer Eisenbahnerverband** ist der „B. B. Ztg." zufolge in Dresden gegründet worden. Er lehnt den Ausstand als wirtschaftliches Kampfmittel grundsätzlich ab und hat beschlossen, sich dem Reichskartell des Staatsarbeiter- und Staatsangestellten-Verbandes sowie dem Gesamtverbande der christlich-nationalen Gewerkschaften Deutschlands anzuschließen.

— **Wasserverkehr.** Getreidekleie ist, wie die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin mitteilen, von der zwangsweisen Überweisung auf den Wasserweg ausgenommen worden. Ihre Beförderung auf der Eisenbahn ist daher fortan bei Aufgabe als Frachtstückgut oder in Ladungen zugelassen.

— **Auflösung der Kohlenausgleichstelle Essen.** Nach amtlicher Bekanntmachung ist die Kohlenausgleichstelle Essen mit dem 18. d. M. aufgelöst und deren Geschäfte von der neugeschaffenen Kohlen-Zentralstelle unter Leitung des Reichskommissars für Kohlenverteilung in Berlin übernommen worden. Die Ausgleichstelle Mannheim bleibt als Unterabteilung der Berliner Zentralstelle bestehen.

— **Centralbank für Eisenbahnwerte in Berlin-Dahlem.** Nach dem Abschluß dieser hauptsächlich in ungarischen Lokalbahnwerten tätigen Bank stehen für das mit dem 30. Juni d. J. abgelaufene Geschäftsjahr 1 456 969 ℳ (1 655 160 ℳ) zur Verfügung. Es verbleibt ein Reingewinn von 407 280 ℳ (i. V. 537 660 ℳ), von dem 5 % (6 %) Dividende mit 375 000 ℳ (450 000 ℳ) ausgeschüttet und 32 280 ℳ (87 660 ℳ) vorgetragen werden sollen. Hierzu führt der Geschäftsbericht u. a. aus, daß das Berichtsjahr wiederum unter der Einwirkung der Kriegsereignisse gestanden habe. Bei der Westungarischen Lokaleisenbahn A.-G. belief sich für deren mit dem 31. Dezember 1916 abgelaufenes Geschäftsjahr die Zahl der beförderten Personen auf 2 988 820 (2 782 109) mit einer Einnahme von 2 131 274 K. (2 066 199 K.), während sich der Güterverkehr auf 759 465 t (755 699 t) mit einer Einnahme von 3 136 914 K. (3 170 362 K.) bezifferte. Der Reingewinn für 1916 beträgt 2 110 201 K. (2 113 824 K.), so daß wiederum

eine Dividende von 5 % auf die Vorzugsaktie verteilt werden konnte. Die Steigerung der Einnahme aus dem Personenverkehr beruht hauptsächlich auf Militärtransporten und Einrückungen sowie Reisen von Familienmitgliedern zu eingezogenen Militärpersonen. Der kleine Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist auf die durch die Kriegsereignisse bedingten Ursachen, insbesondere auch auf den Rückgang der Verfrachtungen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen. Die Keszthelyvidéker Lokaleisenbahn-A.-G., von deren Vorzugsaktienkapital die Centralbank die Mehrheit besitzt, hat für 1916 auf die Vorzugsaktien wieder 5 % und auf die Stammaktien 3 % (0) Dividende verteilt. Bei der Steinamanger Pinkafelder Lokaleisenbahn-A.-G. haben im Vergleich mit dem Vorjahr die Verkehrseinnahmen eine nicht unbeträchtliche Steigerung erfahren. Es wurden 337 267 (+ 52 192) Personen bei einer Einnahme von 216 804 K. (+ 40 406) und 47 824 t (+ 1049) Güter bei Einnahme von 197 516 K. (+ 7242 K.) befördert. Die Dividende beträgt wieder 5 %. Die Budapest-Gran-Füzitöer Lokaleisenbahn-A.-G. erzielte einen Reingewinn von 1 562 810 K. (1 318 684 K.). Die Dividende belief sich wiederum auf 5 % für die alten Vorrechtsaktien, 2½ % (0) auf die neuen Vorrechtsaktien, die für 1916 nur zur Hälfte dividendenberechtigt waren, und auf wiederum 5 % für die Stammaktien. Die Einnahmen im Personenverkehr stellten sich auf 832 791 K. (i. V. 765 063 K.), die aus dem Frachtenverkehr auf 2 160 607 K. (2 137 410 K.). Der gesamte Güterverkehr erfuhr eine Erhöhung auf 1 022 352 t (1 018 418 t). Der aus dem Betrieb der Staatsbahnen herrührende Betriebsüberschuß betrug 1 619 739 K. (1 405 684 K.). Wie schon erwähnt, hat die Centralbank wiederum 5 % Dividende auf ihren Besitz an Lokaleisenbahn-Vorzugsaktien vereinnahmt; dagegen hat die Verwertung der Valuta ein weiteres Mindererträgnis gebracht. Der Bestand der Bank hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Auslosung von 42 800 K. Westungarischer Lokaleisenbahn-, 1600 K. Keszthelyvidéker Lokaleisenbahn-, 8600 K. Steinamanger-Pinkafelder Lokaleisenbahn- und 47 200 K. Budapest-Gran-Füzitöer Lokaleisenbahn-Vorzugsaktien vermindert, deren Erlös der Tilgungsrechnung gutgeschrieben wurde. In der Vermögensrechnung der Centralbank stehen die verschiedenen Eisenbahn-Vorzugsaktien zuzüglich Zinsen für das erste Halbjahr 1917 mit 37 528 303 ℳ (37 551 192 ℳ), verschiedene andere Wertpapiere mit 243 623 ℳ (70 500 ℳ), die Rechnung für verloste Wertpapiere mit 1 166 060 ℳ (1 085 551 ℳ) und die Wertpapiere der Rücklagen mit 743 089 ℳ (722 778 ℳ) zu Buch.

Österreich.

— **Kohlentransporte und Nordbahnausgestaltung.** „Die Zeit" schreibt: „Die Nordbahn ist die wichtigste Kohlenbahn Österreichs. Dies geht sowohl aus der Größe der beförderten Kohlenmengen als auch aus ihrem Verhältnis zur Gesamtfracht hervor. Im Jahre 1913 wurden auf den Nordbahnlinien unter 28,63 Millionen Tonnen Gesamtfracht 14,17 Millionen Tonnen Kohle (Steinkohle, Braunkohle, Koks) befördert, während auf allen übrigen Staatsbahnlinien ungefähr dieselbe Kohlenmenge auf eine Gesamtfracht von 56 Millionen Tonnen entfiel. Bei der Nordbahn besteht somit beinahe die Hälfte aller Transporte aus Kohle, beim übrigen Staatsbahnnetz ist dies nur der vierte Teil. Wird durch diese Zahlen die Bedeutung der Nordbahnlinien und die Wichtigkeit ihrer kürzlich in Angriff genommenen Ausgestaltung für die heimische Kohlenversorgung deutlich veranschaulicht, so ist man sich doch in weiten Kreisen der Bevölkerung auch nicht entfernt dessen bewußt, welche positiven Wirkungen das Legen eines dritten und vierten Gleises — und das ist das Ziel der jetzigen Ausgestaltungsarbeiten — auf den Verkehr hervorbringt. Dabei muß vorausgeschickt werden, daß für die erwähnte Ausgestaltung nicht die ganze Hauptstrecke in Betracht kommt; vor allem nicht die Strecke Neu-Süßenbrunn-Wien, weil für diesen Verkehr durch die neuen Durchgangslinien die notwendige Entlastung vorgesehen ist. Von Neu-Süßenbrunn werden dann nordwärts die neuen Gleise bis in jenes Gebiet führen, wo die Haupteinbruchstelle für die oberschlesische Kohle ist, von der der größte, für Österreich bestimmte Teil über die Nordbahnlinien geht. Dagegen dürfte auf der Strecke Oderberg-Krakau der Verkehr erst in etwa zwanzig Jahren eine solche Stärke aufweisen, daß zu dessen Bewältigung die Legung eines neuen Gleises erforderlich sein wird. Zunächst wird nur ein neues Gleis gelegt und dadurch die Leistungsfähigkeit der Strecke Wien-Oderberg um rund 10 Millionen Tonnen, das ist von 18,54 auf 28,40 Millionen Tonnen, gesteigert. Das scheint im allgemeinen sehr verwunderlich. Man übersieht nämlich leicht, daß durch die Ungleichmäßigkeit des Bahnverkehrs dessen mögliche Leistungsfähigkeit wesentlich herabgedrückt wird. Der Richtungsverkehr ist bei den Bahnen überwiegend und besonders bei der Nordbah in hohem Maße entwickelt. Dabei ist noch zu berücksich tigen, daß die Züge eine verschiedenartige Schnelligkeit auf weisen. Zwischen der Fahrtzeit der einzelnen Zugarten is ein gewaltiger Unterschied. Je schneller der Zug fähr eine desto größere Erschwernis bereitet er dem Verkehr - ein Satz, der dem Laien paradox klingen mag, der aber dari seinen Grund hat, daß der schnellfahrende Zug (der Vor rangzug) für die anderen Züge viele Aufenthalte verursach Auf der Nordbahn ist derzeit das Gleis in der Richtung nac Wien nicht mehr imstande, den großen Verkehr zu bewä tigen, während in der Richtung von Wien nach Oderberg ei Gleis vollkommen ausreicht. Für die dahin verkehrende Züge ist nämlich, wegen der geringeren Verkehrsstärke, vie fach keine Fracht vorhanden. Zahlreiche Wagen sind gar leer, so daß die Züge viel länger sein können als die, di in umgekehrter Richtung verkehren und regelmäßig stets vol beladen sind. Und da die Leistungsfähigkeit nicht von de Länge, sondern von der Anzahl der Züge abhängt, so dien das jetzt im Bau befindliche neue Gleis dem Richtung verkehr Oderberg-Wien. Dem werden in Hinkunft mithi bis auf weiteres zwei Gleise zur Verfügung stehen. Sobal sich aber der Verkehr so steigert, daß auch für die Streck Wien-Oderberg ein Gleis nicht mehr ausreicht, so wird ei viertes Gleis gelegt werden müssen. Dieses wird dann abe auch eine Trennung des Massengüterverkehrs vom übrige Verkehr, also eine Berücksichtigung der Züge nach ihre Fahrgeschwindigkeit, ermöglichen, so daß sich die Leistung fähigkeit gegenüber der dreigleisigen Strecke in ganz außer ordentlicher Weise, beinahe auf das Doppelte (nämlich au 49,10 Millionen Nettotonnen) erhöhen wird.

Die vorstehenden Ziffern bedürfen keiner weiteren Er klärung: 18 Millionen Tonnen bei zwei, 28 Millionen bei dre 49 Millionen bei vier Gleisen — das zeigt deutlich nicht nu die unerreichbare Steigerungsfähigkeit ihrer Leistung. Nu des Vergleiches wegen sei nebenbei bemerkt, daß nach de von der Direktion für den Bau der Wasserstraßen seinerze fertiggestellten Projekt einer künstlichen Wasserstraße zwi schen der Donau und der Oder deren jährliche Leistung fähigkeit bei bloßem Tagbetrieb auf 2,92 Millionen Tonnen bei Tag- und Nachtbetrieb auf 4,68 Millionen Tonnen ve anschlagt worden ist.

— **Maschinen- und Waggonbaufabriks-A.-G. in Simmerin** In der kürzlich abgehaltenen Verwaltungsratssitzung wurd die Bilanz für das Geschäftsjahr 1916/17 festgestellt. Dies weist nach Vornahme von Abschreibungen in der Höhe vo 1 944 832 K. (im Vorjahre 1 091 781 K.), einen Reingewin von 1 868 600 K. (gegenüber 1 685 537 K. im Vorjahre) au und es wurde beschlossen, der Generalversammlung vorz schlagen, hiervon, wie im Vorjahre, eine 10prozentige Div dende an die Aktionäre zu verteilen, sodann 500 000 K. eine Sonderreserve für die Erneuerung der Maschinenbestände zu zuführen und den unter Hinzurechnung des Gewinnvortrag aus dem Jahre 1915/16 mit 98 666 K. erübrigenden Restbetra von 140 406 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die Eisenpreise.** Vor kurzem hat sich — wie die „ Fr. Pr." schreibt — die Preisprüfungsstelle mit der Fra befaßt, welcher Grundpreis für Stabeisen bei einer Lieferun des Eisenbahnministeriums in Anwendung zu bringen se Die Werke haben seinerzeit ihre Abnehmer verständigt, da sie nicht in der Lage seien, Preise anzugeben, da sie nicht b urteilen könnten, mit welchen Gestehungskosten sie zur Ze der Lieferung zu rechnen haben würden. Zugleich behielte sich die Werke vor, die Preise zur Zeit der Lieferung z nennen. Vor kurzem gab nun das Eisenbahnministeriu eine Bestellung an Wagen, ferner an sonstigem Material fü ein halbes Jahr hinaus und die Wagenbauanstalten sollt ihre Angebote für diese Lieferung einreichen. Das wa ohne die Eisenpreise zu kennen, nicht möglich, und man tr an die Preisprüfungsstelle mit dem Ersuchen heran, in diese Falle den Grundpreis des Stabeisens zu bestimmen. D Werke traten für einen Stabeisenpreis von über 40 K. ei Er wurde abgelehnt und aus der Preisprüfungsstelle kam d Anregung, nach dem Muster Deutschlands vorzugehen, w die Preise allmonatlich festgelegt werden und die deutsche Preise zur Grundlage zu nehmen. Es wurde nun von dem Deutschland ab 1. Juli geltenden Stabeisenpreise ausgega gen, und man kam unter Berücksichtigung der Währungsve hältnisse für 100 kg zunächst zu einer Ziffer von 34 K. 50 l Die Werke beriefen sich darauf, daß der Arbeitsprozeß Österreich teurer sei, worauf ein Zuschlag erfolgte und d Grundpreis schließlich ab Werk mit 36,50 bis 36,75 K. fes gesetzt wurde. Die kleineren Werke vertraten den Standpunk daß ihnen mit Rücksicht auf die Preise, die sie beim Bezu des Rohmaterials von den großen Werken zu zahlen habe und mit Rücksicht auf die Steigerung der Gestehungskost

ı höherer Preis bewilligt werden möge. Es wurde ihnen ı 10prozentiger Zuschlag zum Grundpreise zugestanden, raus sich ein Preis von über 40 K. ergibt. Nun soll auch r Grobblechpreis festgestellt werden. Man glaubt, daß enso wie in Deutschland allmonatlich eine Regelung der eise erfolgen dürfte.

Ungarn.

— Der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein für Ungarn. eser Verein hielt kürzlich unter dem Vorsitze seines Präsinten, des Geheimen Rates Dr. Wekerle, der neuerdings n Ministerpräsidenten ernannt wurde, die ordentliche uptversammlung ab. Der Vorsitzende erwähnte die Beratunn, welche die drei Wirtschaftsvereine in Wien und Budast hielten und in welchen die grundlegende künftige Geltung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Mitmächten festgelegt wurde. Sodann befaßte sich der Vorzende eingehend mit der Donaufrage, wobei er mit Nachuck betonte, daß Ungarn eine neue internationale Donaute fordern muß, welche geeignet wäre, vor allem die Fahrfe von zwei Metern für die ganze Donaustrecke bis zur yerischen Grenze zu sichern. Ungarns müsse an seiner Forrung, daß Budapest der Mittelpunkt des Donauverkehrs , festhalten. Der Donau-Oderkanal müsse derart gebaut rden, daß nicht Wien der Ausgangspunkt sei, schon aus dem unde, weil der Kanal dann viel billiger zu stehen käme. Die rch, deren Regelung im wirtschaftlichen Interesse Ungarns legen wäre, müsse daher in den Bau des Donau-Oderkanals bezogen werden.

Schließlich bemerkte der Vorsitzende, daß der Sitz der zu ündenden Donaukommission Budapest sein muß.

— Die Ausnutzung der Wasserkräfte des Popradflusses. f Ansuchen des Herzogs Krail Christian Hohenelbe um Austzung der Wasserkräfte des Porpradflusses wurde ihm hier- das Wasserrecht erteilt und die notwendigen Vorarbeiten willigt.

Die Wasserwerke werden laut Entwurf auf die Weise erhtet, daß man den oberhalb der Gemeinde Stóla befindlichen ußteil mittels eines etwa 12 m hohen talsperrigen Dammes rsperrt und das Wasser von hier durch einen Kanal in ein cken von 115 000 cbm Rauminhalt fließen läßt. In dieses ubecken wird auch der Bach Nagyzugó geleitet; von hier langt dann das Wasser durch ein Druckrohr von 800 mm rchmesser zur Turbinenanlage, wo die Wassermenge mit em Gefäll von 300 m die zum Antriebe der Turbinen nötige aft leistet. Diese erhebliche Wassermenge entfaltet selbst dem niedrigsten Wasserstand 800—1000 Pferdekräfte, wähd die Leistung bei reichlicher Wassermenge 3000 bis 3600 erdekräfte beträgt. Die mechanische Arbeit der Wasserräfte wird an der Turbinenanlage in den Generatoren in ktrische Energie umgewandelt, welche entweder unmittele oder durch Transformation mit einer Spannung von 15- 50 000 Volt zu den Industriewerken geleitet wird.

Der Ausbau der Leitung beansprucht keinen namhaften stenaufwand. Da die Tátraer Elektrische Lokalbahn t einer Spannung von 15 000 Volt mit Oberleitung bereits sgebaut ist, könnte die durch Vermittlung der Wasserkräfte lieferte elektrische Energie mit gleicher Spannung an die ktrische Eisenbahnleitung geschaltet, somit bis Tátranitz und Poprad weitergeleitet und von hier auf andere rbrauchsstellen verteilt werden.

— Budapester Elektrische Stadtbahnen. Aus dem Jahresbeht der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Budaster Elektrischen Stadtbahnen sind folgende wichtigere ten zu verzeichnen: Die Betriebseinnahmen des verflosse- Jahres haben 13 710 368 Kr. ergeben, überschritten er die Einnahmen des Geschäftsjahres 1915 um 11 709 Kr.; die Ausgaben des Jahres 1916 überffen dagegen die des Jahres 1915 um 3 289 902 Kr. Der ingewinn des verflossenen Jahres betrug 1 879 536 K., ist her um 187 931 K. geringer als im Vorjahre.

Der Bericht weist auf die Schwierigkeiten der Kohlenbeaffung und den zunehmenden Personalmangel hin.

Derzeit sind 937 weibliche Angestellte im Bahndienst beäftigt. (Im Jahre 1915 betrug deren Zahl 434.) Vor dem ieg waren gleichzeitig 355 Wagen im Betrieb; am Ende des hres 1916 noch 327 Wagen.

— Elektrische Lokalbahn Pozsony (Preßburg)-Landesgrenze G. Diese Gesellschaft, welcher von dem Reingewinn der Elektrischen Lokalbahn Wien-Landesgrenze 17 398 K. ielen, hatte im Jahre 1916 einen Verlust von 12 953 K.

Übrige europäische Länder.

— Der Verkehr Stuttgart-Zürich und München-Zürich nach dem Kriege. (Neuordnung der Gotthard-Zufahrt.) Die „Neue Gotthardvereinigung“ hat nach einem Bericht der „N. Z. Ztg.“ bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen Erkundigungen über die Verkehrsgestaltung nach dem Kriege auf der württembergischen Zufahrt der Zürcher Gotthard-Linie eingezogen und erfahren, daß die Fahrzeiten der Schnellzüge Berlin-Stuttgart-Zürich auf der württembergischen Strecke annähernd dieselben sein werden wie jetzt. Für den Verkehr Württemberg-Schweiz werde es sich nur um zwei Zugverbindungen handeln, während vor dem Krieg drei zur Verfügung standen. Mit unmittelbaren Wagenläufen werde zunächst nicht zu rechnen sein. Eine Anfrage über den Ausbau der Strecke Stuttgart-Immendingen auf durchgehende Doppelspur, die für die Wettbewerbsfähigkeit der Zürcher Gotthardzufahrt von erheblicher Bedeutung ist, wurde dahin beantwortet, daß der Zeitpunkt der Vollendung der Arbeiten nicht angegeben werden könne, da nicht bekannt sei, ob die Mittel hierzu zur Verfügung stehen würden und ob der Verkehr in den nächsten Jahren überhaupt entsprechenden Umfang annehmen werde.

Eine ähnliche Anfrage in Bayern, die sich auf den Verkehr München-Zürich bezog, ist dahin beantwortet worden, daß für Bayern eine tunlichst rasche Wiederanbahnung des unmittelbaren Verkehrs nach der Schweiz Gegenstand besonderer Fürsorge sein werde. Die Frage der Einrichtung von Schnellzugverbindungen und unmittelbarer Wagenführung sei noch nicht zur Behandlung gelangt. Bayerischerseits könne der Frage, ob, wie lange und in welchem Umfang die derzeitige Abminderung der Fahrgeschwindigkeit im Schnellzugverkehr beibehalten werde, nur im Einvernehmen mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen näher getreten werden; während des Krieges seien entscheidende Vereinbarungen hierüber nicht zu erwarten. F. R.

— Ein Streikverbot in England. Wie aus London gemeldet wird, hat der Verband der Lokomotivführer und Heizer den Beschluß gefaßt, in den Ausstand zu treten, weil seine Forderung auf Verringerung der Arbeitszeit von den Gesellschaften abgelehnt worden ist. Die Regierung, die einen Eisenbahnerstreik unter allen Umständen wegen der schweren wirtschaftlichen Gefahren, die daraus erwachsen, zu verhindern sucht, vermittelte zwischen den Arbeitnehmern und Arbeitgebern, eine Einigung ist jedoch noch nicht erzielt worden. Zugleich veröffentlicht das Handelsamt in London eine längere Mitteilung über die Lage, die sich aus der Drohung der Lokomotivführer und Heizer mit sofortigem Streik zwecks Durchsetzung des Achtstundentages ergibt. Die Bewegung erstreckt sich nicht auf den nationalen Eisenbahnerverband mit seinen 400 000 Mitgliedern, der hierin eine besondere Bewegung zugunsten einzelner Klassen der Eisenbahner erblickt. Das Handelsamt erklärt, nicht in der Lage zu sein, den Achtstundentag zu gewähren, und drückt die Überzeugung aus, daß die große Mehrheit der Eisenbahner es von sich weisen wird, irgendwelche Schritte zur Vereitelung der erfolgreichen Fortführung des Krieges zu tun.

Ferner ist eine Bekanntmachung veröffentlicht worden, die den Ausstand der Lokomotivführer und Heizer verbietet und es für ungesetzlich erklärt, Gewerkschaftsgelder für Zwecke des Ausstandes zu verwenden.

— Die Lage in Spanien. Lyoner Blätter melden, daß der Eisenbahnerstreik in Andalusien ruhig verläuft. Zwischenfälle sind bis jetzt nicht bekannt geworden. Im Rio Tintogebiet seien jedoch die Streikenden äußerst erregt. Zahlreiche Zusammenstöße zwischen Soldaten und Bergleuten hätten stattgefunden, wobei die Truppen von der blanken Waffe Gebrauch gemacht hätten. Es habe mehrere Tote und Verwundete gegeben. Im allgemeinen soll die Ruhe in Spanien zunehmen. Unter den Eisenbahnern und Arbeitern macht sich eine gegenrevolutionäre Strömung bemerkbar. Die Regierung soll die Lage beherrschen, außer in Barcelona, wo die revolutionären Elemente eine Regierung gebildet haben sollen. Auch in Bilbao gebe die Lage noch zu Beunruhigung Anlaß.

Matin erklärt, man könne sich in Frankreich kein genaues Bild von den Vorgängen in Spanien machen. Doch scheine die Streikbewegung nicht im Erlöschen, sondern teilweise sogar im Zunehmen begriffen zu sein. Das Blatt betont, daß die aus Spanien einlaufenden Telegramme das Visum der spanischen Zensur tragen, also wohl optimistisch gefärbt seien. Man wisse nicht, ob die Nachrichten den Tatsachen entsprechen. Nach einer Meldung aus Huelva, vom 19. d. M., schossen im Kohlenbecken von Nerva die Ausständigen auf die Gendarmen, die die Schüsse erwiderten. Vier Ausständige wurden getötet und 13 verwundet. Ein Soldat und ein Gendarm

wurden verwundet. Nach den Provinzen Leon und Valencia, von wo eine ähnliche Bewegung gemeldet wurde, sind Verstärkungen abgeschickt worden.

— **Die Einnahmen der Orientalischen Eisenbahnen im I. Halbjahr 1917** haben rund 9 Millionen Franken betragen und sind um 1,8 Millionen gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurückgeblieben. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß sich im Vorjahre bis Ende Juni eine Mehreinnahme von 2,7 Millionen Franken ergeben hat. Die kilometrische Einnahme ist im Vorjahre, wie in der Generalversammlung mitgeteilt wurde, die höchste gewesen, die seit dem Bestande der Bahn erzielt worden ist, und erklärte sich aus vorübergehend obwaltenden außergewöhnlichen Umständen, so aus der fortdauernden Ausschaltung des Seewettbewerbs, der Wiederaufnahme des direkten Personenverkehrs über Belgrad und aus umfangreichen, für die Heeresverwaltung zum großen Teil auf Kredit ausgeführten Gütertransporten. In den ordentlichen Betriebsausgaben ist im Vorjahre eine nicht unbedeutende Steigerung eingetreten, die ihren hauptsächlichsten Grund in der Verkehrszunahme, in der Erhöhung der persönlichen und sachlichen Ausgaben sowie in Mehraufwendungen für die Instandhaltung der über das gewöhnliche Maß hinaus abgenützten Fahrbetriebsmittel hatte. In diesem Jahre sind nun die Militärtransporte, die ausschließlich in Betracht kommen, geringer gewesen, weil die kriegerischen Unternehmungen nicht so große Beförderungen von Truppen und Material bedingt haben. Es ist anzunehmen, daß die Steigerung der Betriebsausgaben wie bei allen Bahnen, so auch bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, eine anhaltende ist, da die Teuerungsverhältnisse erhöhte Ausgaben für das Personal hervorrufen, die Kosten der Materialien, insbesondere der Kohlenpreise nunmehr auch ständig wachsen und die Beschaffung von Lokomotiven sowie die Schwellenerneuerung mit Preisopfern verbunden ist.

— **Neugestaltung der „Verwaltung der Eisenbahnen“ Rußlands.** Eine Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten bildet die Uprawlenije sheljesnych dorog (Verwaltung der Eisenbahnen), das Organ, dessen Aufgabe es ist, die gesamten, n i c h t t e c h n i s c h e n Befugnisse des Ministeriums auszuüben. Hier ist die gesamte Leitung des Betriebes, aller wirtschaftlichen Fragen, die Personal-Angelegenheiten, die Vorbereitung aller Entscheidungen, die in höheren Instanzen erledigt werden müssen, bis hinauf zu gesetzgeberischen Akten, zu denen hier die Vorlagen ausgearbeitet werden, vereinigt. Es ist also eine außerordentlich wichtige, aber mit einer übergroßen Anzahl bedeutungsvoller Arbeiten belastete Abteilung des Ministeriums. Diese Anhäufung von Aufgaben hat es zur Folge gehabt, daß die einzelnen Arbeiten, angeblich, nicht mit der erwünschten, in der Regel auch durchaus notwendigen Beschleunigung, häufig wohl auch nicht mit der durchaus gebotenen Gründlichkeit erledigt werden. Darunter litten die Geschäfte. Als nun die Revolution in Rußland die bestehende Ordnung, wie sie unter der früheren Regierung üblich gewesen war, beseitigt hatte, machte man sich bald an die Arbeit, an diesem Punkte eine Besserung eintreten zu lassen. Das konnte nur geschehen durch eine wesentliche Entlastung der „Verwaltung der Eisenbahnen“ und zwar entschloß man sich dazu, das auf zwei Wegen zu erreichen. Zunächst wurde eine Dezentralisierung der Geschäfte der „Verwaltung der Eisenbahnen“ in der Weise geplant, daß den örtlichen Verwaltungsbehörden in der Provinz eine größere Vollmacht für eine selbständigere Geschäftsführung zuerteilt werden soll. Zugleich sollen die Betriebsdirektionen auf einer „mehr demokratischen Grundlage reorganisiert werden, entsprechend dem Geiste der Zeit“. Daneben soll aber die „Verwaltung der Eisenbahnen“ in vier Abteilungen geteilt werden, nämlich: in eine Beförderungs-, eine technische, eine wirtschaftliche und eine Abteilung für allgemeine Angelegenheiten. An der Spitze einer jeden Abteilung soll ein Direktor stehen, der seinerseits je einem der vier Minister-Gehilfen untergeordnet werden soll.

Gegen diese geplante Regelung der Dinge im Ministerium der Verkehrsanstalten wendet sich ziemlich scharf das halbamtliche Organ des Finanzministers, die „Torgowo-Prom. Gaseta“. Es genüge, so führt unsere Quelle aus, das Verzeichnis der geplanten neuen Abteilungen zu lesen, um sich davon zu überzeugen, daß eine Abteilung, die nicht nur überhaupt vorhanden sein, sondern auch an allererster Stelle stehen müßte, gänzlich fehlt, nämlich eine „finanz-wirtschaftliche“. Es wird des weiteren ausgeführt, wie das russische Eisenbahnwesen seit seiner Entstehung dadurch so schwer zu leiden gehabt hat, daß die technische Seite durch die Ingenieure der Verkehrsanstalten, die stets einen überragenden Einfluß auf den Bau und die Verwaltung ausgeübt haben, an die erste Stelle gerückt worden ist. Die russischen Bahnen seien daher technisch in vieler Beziehung ausgezeichnet, haben sich aber ihrer handelspolitischen Bedeutung nach die Beachtung verschaffen können, die für das Land in er[ster] Reihe in Betracht kommen sollte und mußte, obgleich gerade ihre hauptsächlichste Aufgabe sei. Hieran wird a[ber] dadurch nichts geändert, daß die Bahnen gerade in die[sem] Augenblicke vor allem der Verteidigung des Landes die[nen] müssen, weil sie diese Aufgabe eben nur zu Ausnahmeze[iten] zu erfüllen haben, während ihre handelspolitische, w[irt]schaftliche Bestimmung dem Lande gegenüber das Re[gel]mäßige sei.

Die Kritik ist sehr scharf gehalten, entbehrt aber kei[nes]wegs eines hohen Grades von Berechtigung. Es trifft du[rch]aus zu, daß das Überwiegen nicht nur, sondern der fast [aus]schließliche Einfluß der „puteizi“, der Ingenieure der V[er]kehrsanstalten, dem Eisenbahnwesen einen rein technisc[hen] Charakter verlieh, und sehr zum Schaden des Landes [die] handelspolitische, wirtschaftliche Seite nicht zur Gelt[ung] kommen ließ. Es wurde in Rußland, wie unsere Quelle [mit] sehr viel Berechtigung ausführt, der Bau und der Betrieb [der] Bahnen Selbstzweck, während er doch nur ein Mittel [zum] Zweck sein darf. Unsere Quelle weist darauf hin, daß [die] Geschichte der russischen Eisenbahnen nur zwei Ausnah[men] von hervorragender Bedeutung aufweist, nämlich den [da]maligen Grafen Witte und den späteren Finanzmini[ster] Wischnegradski, beide haben in ihren einflußreichen [Stel]lungen in den Eisenbahnverwaltungen, große Dienste [der] Sache geleistet. Sie waren nicht Ingenieure der Verke[hrs]anstalten.

Zu allen diesen Bedenken darf man wohl auch noch [den] weiteren hinzufügen, daß der Zeitpunkt für die Neugestalt[ung] wenig glücklich gewählt scheint. Mitten im schwere[n] Kriege und einer Revolution, deren Ausgang wohl nieman[d] klar vorschweben kann, derartig tief eingreifende Ände[run]gen, gerade in der Leitung der Verkehrswege vorzuneh[men] ist sicher ein gewagtes Unternehmen, und doch hängt fü[r] wirtschaftliche Gestaltung des Lebens im Lande viel, [sehr] viel von einer glücklichen Lösung ab. Dazu sind die Ze[iten] natürlich viel zu unruhig.

— **Befürchtung wegen Durchführung des Eisenbahnverk[ehrs] in Rußland.** Die russische öffentliche Meinung äußert [sich] fortlaufend sehr beunruhigt über die voraussichtlichen [Hem]mungen, die dem Verkehr im Herbst und Winter drohen. [So] teilte die „Torgowo-Prom. Gaseta“ schon vor etwa drei [Mo]naten mit, daß auf den Südwestbahnen der Bestand [an] Lokomotiven auf 750 Stück (1911 waren noch 1468 vorhan[den]) zusammengeschmolzen sei.

Am 23. Juni führt die Zeitung „Rjetsch“ aus, daß sich [ge]genwärtig 1730 Lokomotiven außer Betrieb befinden und [daß] ebenso 40 000 Güterwagen ausbesserungsbedürftig sind. [Lei]der sagt das Blatt nicht, auf welchen Teil der Eisenba[hnen] sich das bezieht. Auch läßt sich nicht erkennen, ob [diese] Lokomotiven zu denen gehören, die ganz aus dem Betr[ieb] zurückgezogen werden mußten, weil deren Ausbesse[rung] nicht mehr möglich ist, oder ob es sich nur um solche han[delt], die zurzeit nicht in die Werkstätten Aufnahme finden können. Wie die Verhältnisse in Rußland schon in friedlichen Ze[iten] liegen, muß angenommen werden, daß es sich hier um v[öl]lig unbrauchbar gewordene Lokomotiven handelt; denn noch [im] Jahre 1911 betrug der durchschnittliche Reparaturstan[d an] einem Tage 3482 Lokomotiven. Ähnlich verhält es sich [mit] den Güterwagen. Der durchschnittliche Tagesrepara[tur]stand betrug 1911 25 947 Wagen, da wären 40 000 nach [der] Belastung des Krieges viel zu wenig. Unsere Quelle m[eint], die Industrie hat dadurch in diesem Jahre 90 Millionen [Pud] (= 1 474 200 t) Kohlen weniger zugeführt erhalten. [Die] Hoffnungen auf die Wasserwege haben sich nicht erf[üllt]. Für den Winter sind die allerschlimmsten Folgen zu erwa[rten].

Ein anderes, vielgelesenes Blatt, „Rußkija Wjedom[osti]“ meldet am 26. Juni: Das rollende Material der Südbah[nen], der Bahnen Jekatherinoslaw, Nord-Donez, Moskau-Kiew-[Vo]ronesh, Süd-Ost und Bjelgorod-Ssumi ist völlig verbra[ucht]. Für eine gehörige Instandsetzung fehlt es an geschulten [Ar]beitern. Es ist sehr wohl möglich, daß diese Bahnen [schon] im Herbst nicht mehr im Stande sein werden, den Be[trieb] aufrecht erhalten zu können.

Ob der Zusammenbruch so nahe bevorsteht, ist schwe[r zu] übersehen; wie wenig günstig die Verhältnisse in bezug [auf] die Leistungsfähigkeit der Reparatur-Werkstätten liegen, [dar]über sind die Leser dieser Zeitung wiederholt unterri[chtet] worden. Die Frage liegt ganz im Argen. Nach allem [muß] wohl vorhergesehen werden, daß die Betriebsverhältnisse [sich] sehr ungünstig für Rußland zuspitzen werden. Dar[un]ter wird natürlich, nächst der Schlagfertigkeit des Heeres, die [Be]völkerung bei der Verpflegung schwer zu leiden [haben].

Allgemeines.

Der Weltschiffbau im Jahre 1916. Eine vom Glasgow rald" veröffentlichte Übersicht über den Weltschiffbau Jahres 1916 gibt die Gesamtzahl der erbauten Schiffe auf mit 1 918 099 Bruttoregistertonnen an, während im Vor- 1472 mit 1 641 673 Bruttoregistertonnen erbaut wurden. die einzelnen Schiffbauländer an den Gesamtziffern be- gt sind, zeigt die nachstehende Zusammenstellung, die leich die Ziffern des letzten Friedensjahres gibt:

	1916		1915		1913	
	erbaute Schiffe	Brutto-register-tonnen	erbaute Schiffe	Brutto-register-tonnen	erbaute Schiffe	Brutto-register-tonnen
britannien	412	582 305	517	649 336	779	1980 492
inigteStaaten	178	554 813	127	270 124	208	276 448
n	250	246 234	127	98 213	152	64 664
land	300	211 693	390	217 592	95	104 296
schland	20	81 950	46	179 804	162	465 226
en	30	60 472	4	20 230	38	50 356
kreich	10	39 457	32	41 438	89	176 095
vegen	70	44 902	86	64 477	74	50 637
veden	35	40 090	33	25 927	25	18 524
emark	30	37 150	40	51 361	31	40 932
ien	10	11 171	7	14 306	—	—
a	38	7 862	50	8 073	—	—
and	—	—	13	792	—	—

e neugegründete deutsche „Schiffahrt-Zeitung" (1917, 1) bemerkt zu den Ziffern, ob sie einwandfrei seien, e dahin; über die Tätigkeit der deutschen Werften werde „Herald" auf jeden Fall kaum genau unterrichtet sein. vorzuheben sei aus der Übersicht, daß Englands erste e im Schiffbau mehr und mehr gefährdet erscheine. n 1916 folgten die Vereinigten Staaten ihm dicht auf dem . Was das Jahr 1917 bringen werde, sei noch ungewiß; den bis jetzt vorliegenden Meldungen scheine Amerika land im Handelsschiffbau bereits überflügelt zu haben! n dem amerikanischen Aufschwung im Schiffbau sei noch japanische zu erwähnen. Seine Entwicklung stehe einzig Vor dem Kriege ein unbedeutender Schiffbauer, jetzt ritter Stelle mit etwa 250 000 Bruttoregistertonnen. Gegen betrage die Zunahme rund 150, gegen 1913 rund 400 %. deutsche Handelsschiffbau sei während des Krieges in- der Inanspruchnahme der Werften für Kriegsarbeiten ntlich zurückgegangen; er mache kaum mehr den fünften von 1913 aus. Nach einem siegreichen deutschen Frieden würden die deutschen Werften, die infolge Neugründun- Vergrößerungen und günstiger Finanzierung imstande , in Zukunft bedeutend mehr zu leisten als vor dem krieg, das ihrige tun, die deutsche Handelsflotte wieder ubauen. Wir dürfen also auch in dieser Beziehung gen Mutes in die Zukunft sehen. F. R.

Bücherschau.

Die Schiedsgerichte in Industrie, Gewerbe und Handel. Handbuch für Industrielle, Ingenieure und Kaufleute so- für Studierende aller Fachrichtungen der Technischen schulen und der Handelshochschulen. Auf Grund lang- ger eigener Erfahrung verfaßt von Dr. phil. et jur. s Kollmann, Professor a. d. Technischen Hoch- le Darmstadt. XIV u. 529 Seiten gr. 8°. Geheftet 13 *M*, nden 14 *M*. Verlag von R. Oldenbourg, München und n.

s vorliegende Handbuch verfolgt den Zweck, den im tischen Leben stehenden Industriellen, Ingenieuren und leuten eine gründliche Belehrung über das schiedsrich- he Verfahren zu bieten und ferner den Studierenden Fachrichtungen der Technischen Hochschulen und der lelshochschulen als Leitfaden bei den Vorlesungen und gen über die bezeichnete Disziplin zu dienen. Die be- ren Vorzüge des schiedsrichterlichen Verfahrens gegen- dem ordentlichen Rechtswege werden in der Einleitung ührlich geschildert. Vor den Schiedsgerichten werden als 70 % aller Streitsachen durch Vergleich erledigt, wird erreicht, daß Käufer und Verkäufer sich nicht, es bei der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege ens der Fall ist, dauernd entfremden, vielmehr nach vor in geschäftlicher Verbindung bleiben. Dieser Ge- punkt der dauernden Erhaltung der Kundschaft in In- dustrie, Gewerbe und Handel ist von der allergrößten Bedeutung für das gesamte gewerbliche Leben. Je mehr die Industrialisierung Deutschlands fortschreitet, um so notwendiger wird die Erhöhung des Umsatzes und die Bereitstellung laufender Betriebsmittel, und für diese Zwecke ist die rasche Erledigung gewerblicher Rechtsstreitigkeiten mit möglichst geringen Kosten ein in allen beteiligten Kreisen dringend empfundenes Bedürfnis. Da die Schiedsrichter für ihr Amt nach ihrer besonderen Fachkenntnis ausgewählt werden, so bietet die gründliche fachmännische Feststellung des Tatbestandes die sicherste Grundlage für eine gerechte Entscheidung durch das Schiedsgericht. Wenn diese Einrichtung bisher nicht so allgemein für die Entscheidung gewerblicher Rechtsstreitigkeiten in Anspruch genommen worden ist, so liegt der Grund hierfür wesentlich darin, daß in den beteiligten Kreisen die Grundlagen und die Praxis des schiedsrichterlichen Verfahrens nur ungenügend bekannt sind, und deshalb die Auswahl der Schiedsrichter sehr häufig auf Schwierigkeiten stößt. Dazu kommen mannigfache Vorurteile gegen die Entscheidungen durch Privatrichter, die nur durch gründliche Belehrung behoben werden können.

Es hat in der rechtlich-wirtschaftlichen Literatur bisher an einem Werke gefehlt, das die interessierten Kreise in das Verständnis des schiedsrichterlichen Verfahrens gründlich einführt. Diese Lücke auszufüllen, ist die Aufgabe des aus der Praxis heraus geschriebenen Kollmannschen Handbuches.

In der Einleitung werden die allgemeinen Grundsätze und die Vorzüge, wie auch die Nachteile des schiedsrichterlichen Verfahrens eingehend dargelegt. Im 1. Abschnitt folgt sodann ein geschichtlicher Überblick über die Einrichtung des Schiedsgerichtes. Nach einer allgemeinen Rechtsbelehrung im 2. Abschnitt, in dem auch die im schiedsrichterlichen Verfahren vorkommenden Rechtsbegriffe und die bezüglichen Abschnitte aus dem Gesetzbuche übersichtlich zusammengestellt sind, behandelt der 3. Abschnitt das schiedsrichterliche Verfahren nach geltendem Reichsrecht in allen Einzelheiten, so daß sowohl Schiedsrichter als auch Parteien sich für jeden Fall darüber Gewißheit verschaffen können, in welcher Weise verfahren werden muß, um den Schiedsspruch gegen die etwaige Aufhebung zu sichern. Sehr eingehend werden auch die Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens und die Vereinbarung über das Honorar der Schiedsrichter behandelt. Im 4. Abschnitt werden eine große Zahl von Beispielen aus der Praxis der verschiedensten Gebiete des gewerblichen Lebens im Wortlaut mitgeteilt. Im 5. Abschnitt wird gezeigt, in welcher Weise es zu verhindern ist, daß Schiedssprüche gegen zwingendes Recht verstoßen. Auf die ausländischen Schiedssprüche, deren Vollstreckung viel geringere Schwierigkeiten bietet als die Vollstreckung gerichtlicher Urteile, geht der Verfasser im 6. Abschnitt ausführlich ein. Der 7. Abschnitt bringt Vorschläge zur Reform der Gesetzgebung über das schiedsrichterliche Verfahren, und im Anhang endlich sind die gesetzlichen Bestimmungen über dieses zusammengestellt. Ein alphabetisches Sachregister erleichtert das Auffinden der einzelnen Stellen.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn für Sendungen nach besetzten Gebieten.** Der Weinhändler L. W. gab am 3. September 1915 in der österreich. Nordbahnstation S. vier Fässer Wein zur Beförderung an A. C. in Gorzkowice (Russisch-Polen) auf. Da die Sendung dem Adressaten nicht zukam und laut Auskunft der Bahn in Verlust geraten ist, verklagte der Aufgeber die Nordbahn auf Zahlung des Schadensbetrages von 1258 K. Das Eisenbahnärar wendete höhere Gewalt ein, weil die Bahnen in Russisch-Polen damals noch in der Organisierung sich befanden und die Sendung bei diesen schwierigen Verhältnissen irrigerweise nach Lublin geleitet und erst nach Wahrnehmung des Irrtums nach der Bestimmungsstation zurückbefördert worden sei; auf diesem Transport sei die Sendung in Verlust geraten. Außer der Einwendung der höheren Gewalt machte die beklagte Bahn noch geltend, daß die Bahn für Frachtgutverluste auf Bahnen in besetzten Gebieten nicht zu haften habe. Das Handelsgericht verurteilte das Eisenbahnärar zur Zahlung des Schadenersatzbetrages, weil der Umstand allein, daß der Verkehr auf der Bahn in Russisch-Polen damals sich erst in der Organisierung befand, an und für sich noch nicht die Annahme der höheren Gewalt rechtfertige. Da die Bahn im Bewußtsein der schwierigen Verhältnisse das Gut zur Beförderung übernahm, sei es ihre Pflicht gewesen, den Transport zum Abschluß zu bringen. Das Oberlandesgericht gab der dagegen eingebrachten Berufung des Eisenbahnärars keine Folge. Auch der Oberste Gerichtshof hat diese Entscheidung bestätigt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit dem 1. November 1917 treten die Ausnahmetarife 1 f (für Schlengenpfähle), 2 o (für Dünger usw.) und 5 t (für Steine) außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. August 1917. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit dem 1. November 1917 tritt der Ausnahmetarif 4 c für Rübenerde zum Düngen außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. August 1917. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Die am 1. Oktober 1917 für die Königlich Preußischen Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs) gelten vom gleichen Tage ab auch für den diesseitigen Binnengütertarif.

Direktion (1208)
der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Am 1. September 1917 tritt im Gütertarif Teil II zwischen niederländischen Stationen und Basel vom 1. 10. 02 der Ausnahmetarif 20 für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von Heerlen usw. nach Basel außer Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 16. August 1917. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Tarifheft 1.

Am 1. September 1917 treten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bentschen Vorstadt einerseits und Chemnitz Hbf., Greiz, Plauen (Vogtl.) ob. Bf., Zwickau (Sa.) andererseits in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. August 1917. (1211)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1917 werden die Ausnahmetarife Nr. 11 für Dachschiefer usw. und Nr. 24 für Zement aufgehoben.

München, den 17. August 1917. (1212)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 273. Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Wirkung vom 1. November 1917 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 A—C (Eisen und Stahl usw.) bei Aufgabe von Wagenladungen zu 10 000 kg nur mehr für Sendungen, die auf den Versandstationen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahnen oder zu Schiff auf Binnenwasserstraßen, nicht aber mit der Eisenbahn angefahren werden. Unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz oder Anschlußwerk.

Hiermit sind Tariferhöhungen verbunden.

München, den 14. August 1917. (1213)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Erhöhung des Frachtzuschlages bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.

Der bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden zu erhebende Frachtzuschlag (siehe u. a. Nachtrag 9 zum Tarif 200) wird mit Gültigkeit vom 20. August 1917 an von vierzig auf achtzig v. H. erhöht.

Diese Erhöhung gilt für alle deutschen Binnen- und Wechselverkehre, in denen bisher der Zuschlag von 40 v. H. galt. Die beschleunigte Durchführung der Maßnahme ist vom Reichs-Eisenbahn-Amt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 EVO. genehmigt. (RGBl. 1914, Seite 455.)

Berlin, 17. August 1917. (1214)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 2 c.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1917 wird im Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl usw. auf Seite 20 [illegible] Teilheftes C 2 c die Station Ha[illegible]burg-Barmbeck als Versands[illegible]tion unter b) (zwischen Grohn-Ve[illegible]sack und Hamburg Hgbf.) nachgetrag[illegible] Auskunft geben die beteiligten Güt[illegible]abfertigungen sowie das Auskunf[illegible]bureau, hier, Bahnhof Alexanderpla[illegible]

Berlin, den 17. August 1917. (12[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr.

Am 1. September 1917 treten im n[illegible]derländisch-südwestdeutschen Güt[illegible]tarif Teil II, Hefte 1, 2, 4, 5 und 6 [illegible]wie Gemeinsames Heft, die Ausnahm[illegible]tarife 12 (Holzstoff usw.), 16 (frisch[illegible] Obst usw.), 17 (Eisenerz usw.), 18 (r[illegible] Steine usw.), 19 (Steinkohlen usw. [illegible] den Niederlanden), 22 (Papier [illegible] Pappe) und 23 (Schwefelsäure) au[illegible] Kraft. Nähere Auskunft geben die [illegible]teiligten Verwaltungen.

Cöln, den 16. August 1917. (12[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverk[illegible] über Lindau. Tarif Teil II, 1. H[illegible]

Am 22. August 1917 treten folge[illegible] Frachtsätze des Ausnahmetarifs [illegible] (Ton) in Kraft: Von Beiern-Lang[illegible]leuba nach Langenthal-Industriequ[illegible]tier 207 Cts. und von Wiesa b. Kam[illegible] (Sa.) nach Lausen 206 Cts. für 100 [illegible]

Dresden, am 18. August 1917. (12[illegible])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseise[illegible] namens der beteiligten Verwaltung[illegible]

Preußisch-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Oktober 1917 an werden in der Schnitttabelle B auf [illegible] Seiten 9 bis 18 des zeitweiligen Ausnahmetarifes vom 20. Oktober 1916 für fris[illegible] Äpfel und Birnen die Teilfrachtsätze der nachgenannten Stationen aufgehoben [illegible] wie folgt ersetzt:

Von untenstehenden Stationen	bis zum Schnittpunkte								
	1	2	3	4	5	6	7	8*	[illegible]
	Centimes für 100 kg								
Ballwil	86	.	93	.	.	.	.	.	[illegible]
Beinwil	74	.	78	.	.	.	.	.	[illegible]
Birrwil	71	.	74	.	.	.	.	.	[illegible]
Boniswil-Seengen	66	.	70	.	.	.	.	.	[illegible]
Eschenbach	84	.	93	.	.	.	.	.	[illegible]
Hitzkirch	81	.	84	.	.	.	.	.	[illegible]
Hochdorf	88	.	90	.	.	.	.	.	[illegible]
Hochdorf-Baldegg	86	.	88	.	.	.	.	.	[illegible]
Mosen	78	.	81	.	.	.	.	.	[illegible]
Münster (Luzern)	83	.	85	.	.	.	.	.	[illegible]
Niederhallwil-Dürrenäsch	64	.	68	.	.	.	.	.	[illegible]
Seon	62	.	65	.	.	.	.	.	[illegible]

Karlsruhe, den 17. August 1917. (1[illegible])
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

2. Verkauf von Altmaterialien.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin sollen rd. 235 t alte Oberbau- und Baustoffe, bestehend aus krummen Stahlschienen, Blechschrot, Eisenschrot usw. öffentlich verkauft werden. Kaufangebote sind postfrei und versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Schöneberger [illegible] 1—4, bis zum 14. September 1917, [illegible]mittags 11 Uhr, einzureichen.

Kauflustige können Bedingun[illegible] und Angebotbogen im Zentralbur[illegible] Zimmer 257 einsehen oder von [illegible] gegen Einsendung von 50 ₰ Best[illegible]geld (nur bares Geld) beziehen.

Zuschlagsfrist bis zum 6. Okt[illegible] 1917.

Berlin, den 10. August 1917. (1[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 66. | 25. August 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die technische Wagenaufsicht bei den Güterzügen.

)er Weltkrieg hat es mit sich gebracht, daß die Instandtung der Eisenbahnfahrzeuge aus mehrfachen Gründen, die näher einzugehen gegenwärtig nicht möglich ist, nicht der erforderlichen Gründlichkeit erfolgen kann. Die rkstätten sind durchweg mit Arbeit überlastet und dieser stand wird auch noch lange Zeit, weit in den Frieden hin-, andauern.

s muß deshalb mit allen Mitteln dahin getrachtet werden, gen mit kleinen Gebrechen nicht den Werkstätten zur Inadsetzung zuzuweisen. Aber auch darauf muß das bedere Augenmerk gerichtet werden, daß die im Betriebe stehenden Gebrechen sofort wahrgenommen werden, damit sich nicht vergrößern, und daß sie sogleich bei den Zügen Behebung gelangen. Insbesondere gilt dies von allen gen, die in Güterzügen verkehren.

)ie neue Zeit weist auch da eindringlich darauf hin, daß der Übung, die Wagen der Güterzüge in bestimmten Staien durch „Wagenuntersucher" auf ihren guten und bebssicheren Zustand überprüfen zu lassen, gebrochen wersollte.

s ist ja richtig, daß die Zugmannschaft die Überwachung Wagen im Zuge zu besorgen hat; doch ist diese, was die nische Seite betrifft, völlig unzureichend. Der Zugnschaft mangelt es hierzu nicht nur an Zeit, sondern auch der fachgemäßen Ausbildung. Nicht zuletzt verläßt sie auf die Wagenuntersucher, „die doch dazu da sind, die gen zu untersuchen"! Ob die letzteren dieser Verpflichg nachzukommen in der Lage sind, haben sie ja nicht zu rteilen. Dagegen wäre es aber Sache der Bahnverwaltung, Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zu widmen.

elbst dem Laien muß es einleuchten, daß der Wagenunterher einen aus 50 bis 60 und mehr Wagen bestehenden erzug in der zur Verfügung stehenhen, zumeist sehr knapp essenen Zeit unmöglich so untersuchen kann, daß er alle gel findet und sie auch zu beheben vermag. Daß in hen „Zuguntersuchungsstationen", die in der Regel Knotenkte sind, mit den Wagen auch noch verschoben wird, darf ht unerwähnt bleiben. Hierdurch wird aber zweifellos die Untersuchung und Instandsetzung der Wagen gewaltig behindert.

Eine Aufzählung und ein näheres Eingehen auf die zahlreichen im Betriebe vorkommenden Wagengebrechen kann im Rahmen dieser kurzen Betrachtung nicht Platz greifen. Dem Eisenbahnfachmanne werden sie alle bekannt sein, und der Verfrachter wird sie vielfach unangenehm empfunden haben, wenn sein Gut, das er der Bahn anvertraut hat, erst mit beträchtlicher Verspätung in die Bestimmungsstation gelangt und vielleicht obendrein noch beschädigt ist. Müssen doch Tag für Tag Wagen aus den Güterzügen ausgestoßen und der Instandsetzung zugeführt werden und die Fälle des Inbrandgeratens von Wagenladungen sind nicht gar zu seltene. Für die Bahnverwaltung ist dagegen das Abstellen der schadhaft gewordenen Wagen mit Kosten verbunden; es trägt zum Wagenmangel bei und belastet die Werkstätten.

Was liegt da näher als die Frage: Gibt es denn kein Mittel, die während der Fahrt der Güterzüge entstandenen oder im Entstehen begriffenen Gebrechen schon in den mitunter zahlreichen Unterwegstationen zu finden und womöglich sogleich zu beheben oder wenigstens in der nächsten hierzu geeigneten Station beheben zu lassen? Die Antwort hierauf muß bejahend ausfallen, wenn man folgendes erwägt:

Es liegt gewiß im Bereiche der Möglichkeit, jeder Zugmannschaft an Stelle vorläufig eines Zugbegleiters (Bremsers) einen Wagenuntersucher (Schlosser) beizugeben, dem die Obsorge für den guten und vollkommen betriebssicheren Zustand aller Wagen seines Zuges zufällt. Dieser Mann hätte selbstredend während der Fahrt des Zuges den Dienst eines Zugbegleiters (Bremsers) zu besorgen. In den Unterwegstationen darf er jedoch zu verkehrstechnischen Diensten (Verschieben, Zu- und Ausladungen usw.) nicht herangezogen werden, sondern hat sich lediglich um den Zustand der Wagen des Zuges zu kümmern. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß hierdurch die auftretenden Gebrechen an den Wagen zeitgerecht gefunden und wenigstens zum Teile sogleich behoben werden könnten. Über den Zustand der Wagen wird sich der Wagenuntersucher Klarheit verschaffen können

und es wird ihm leicht sein, zur Behebung größerer Mängel die nötigen Vorsorgen zu treffen, indem er z. B. die Bereithaltung der erforderlichen Mittel und Arbeitskräfte in der nächsten hierfür in Betracht kommenden Station telegraphisch verlangt.

Dadurch, daß der Wagenuntersucher für den tadellosen Zustand der Wagen des ihm anvertrauten Zuges verantwortlich ist, wird er darauf achten, daß er durch die Zugbegleiter von jedem Wagengebrechen sofort Kenntnis erhält. Er wird in manchen Fällen zur Behebung von Gebrechen der Mithilfe der übrigen Zugbegleiter bedürfen, wodurch sich diese gewisse fachmännische Kenntnisse aneignen werden und vom Werte der klaglosen Instandhaltung der Wagen schließlich die Überzeugung erlangen, was sie zur Auffindung der Wagengebrechen aneifern wird.

Wenn diese ständige Wagenuntersuchung eingeführt sein wird, muß das häufige Ausstoßen von Wagen aus den Zügen fast ganz aufhören. Zumindest wird mancher Wagen so weit lauffähig zu erhalten sein, daß er wenigstens bis in seine Entladestation rollen kann. Die in den Unterwegstationen den Zügen beizugebenden Wagen können einer fachgemäßen Untersuchung unterzogen werden, was bisher nur in unzureichendem Maße erfolgte, so daß auch in dieser Hinsicht die gegenwärtig zutage tretenden Anstände vermieden bleiben.

Für die Bahnverwaltungen ist die Einführung dieser fal lenden Wagenuntersucher mit verschwindend geringen Koste verbunden, wogegen die Vorteile in mehr als einer Richtun in die Erscheinung treten würden. Es sei nur nochmal darauf hingewiesen, daß hierdurch der Stand an schadhafte Wagen in den Werkstätten wesentlich kleiner, die zur Ve fügung stehende Wagenzahl aber größer werden wird, da sich die Betriebssicherheit heben muß und das Vertrauen d Verfrachter zur Bahnverwaltung hinsichtlich der klaglos Beförderung der Sendungen festigen wird.

Schließlich kann nicht unterlassen werden, auf die in Au sicht genommene Einführung einer selbsttätigen Bremse b den Güterzügen hinzuweisen. Wenn eine solche Bremse ihre Zweck erfüllen soll, muß ihre Instandhaltung eine gute sei Auftretende Mängel müssen rasch und sachgemäß behobe werden. Wer besorgt dies beim Zuge in den Unterwegsta tionen, wenn kein geschulter Bediensteter zur Stelle ist Hierzu wird einzig und allein der Wagenuntersucher berufe sein. Welche Folgerung ist hieraus abzuleiten? Die Bei gabe von Wagenuntersuchern zu den Zug mannschaften der Güterzüge muß noch vo der Einführung der selbsttätigen Brems durchgeführt sein, soll die Verkehrsab wickelung dann glatt vonstatten gehen.

Innsbruck. A. Hillisch.

Der Luftschiffverkehr der Zukunft.

Bekanntlich hat sich im Jahre 1914 die „Internationale Luftverkehrs-Aktiengesellschaft“, die „Ilag“, gebildet. Sie arbeitete einen technischen Entwurf für ein zu errichtendes Luftliniennetz aus und überreichte diesen mit einer Denkschrift dem Deutschen Bundesrat. Aus dieser Denkschrift ging der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes hervor, der dem Bundesrat seit längerer Zeit vorliegt. Zwar wurde neulich in einem Münchener Brief der „T. R.“ behauptet, der Bundesrat werde sich nächstens mit dem neuen Luftverkehrsgesetz befassen und die Vertreter Süddeutschlands, namentlich Bayerns, würden von vornherein die Notwendigkeit der Verstaatlichung des Luftverkehrs oder doch die Bildung eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens betonen. Indessen meldet die „Köln. Ztg.“ neuerdings, daß sich der Bundesrat jedenfalls erst im Herbst mit der Vorlage beschäftigen werde. Immerhin erscheint es angezeigt, auch eisenbahnseitig sich mit dem neuen Unternehmen zu beschäftigen und dazu Stellung zu nehmen. Denn es ist klar, daß nach der ungeheuren Entwicklung, die das Luftverkehrswesen in diesem Kriege genommen hat, und nach den gar nicht genug zu schätzenden Diensten, die es im Kriege geleistet hat, gleich nach dem Kriege eine Ausnutzung der gemachten Erfahrungen in dem Sinne erfolgen wird, daß die Luftschiffahrt auch dem allgemeinen Verkehr dienstbar zu machen ist. Es wird mit dem regelmäßigen Verkehr von Luftschiffen zwischen bestimmten großen Verkehrsorten sicherlich zu rechnen sein. Der oben erwähnte Entwurf d „Ilag“ sieht auch bereits ein großartiges Netz von Verkehr linien vor. Wir erwähnen nur, daß die Hauptlinien des Netz Hamburg-Konstantinopel, Straßburg-Konstantinopel und Be lin-Konstantinopel sind, alle drei über Wien-Budapest. Vo dem Knotenpunkt Berlin gehen eine Reihe von Seitenlinie aus nach Zürich, Luxemburg, Düsseldorf und Memel, außer dem sind eine Reihe von innerdeutschen Querlinien vorg sehen, so daß ganz Mitteleuropa engmaschig von dem Ne überzogen wird. Die Stationen dieses Netzes sind die Flug plätze, deren Entfernung voneinander etwa 250 km beträg während die Fluggeschwindigkeit mit rd. 100 km in d Stunde angenommen ist.

Wenn dieser Plan jemals Ausführung gewönne, so ist kl daß er für Fernverbindungen mit dem Bahnverkehr in Wet bewerb treten würde, denn es ist offenbar der Gedanke dies Luftlinien zunächst der, dem Personenverkehr, dann aber au vor allem dem Postverkehr zu dienen. Indessen scheint u irgendein Grund zu Besorgnissen wegen des Wettbewerb nicht vorzuliegen, da sich noch immer gezeigt hat, daß neu Verkehrsunternehmungen den Gesamtverkehr beleben, und ü überdies zweifellos ein Fahrplan von solcher Häufigkeit u Pünktlichkeit wie der der Eisenbahnen in Friedenszeiten u ein Tarif von der annähernden Billigkeit der Eisenbahn nic wird hergestellt werden können. Übrigens liegt die Verwir lichung des Planes noch in weitem Felde. v. M.

Verkehrseinschränkungen in der Schweiz.

Das erste der drei kurzfristigen Wirtschaftsabkommen, welche die Schweiz mit dem Deutschen Reiche seit Kriegsausbruch abgeschlossen hat, sah von seiten Deutschlands eine monatliche Kohlenzufuhr von 253 000 t vor. Es galt für die Zeit vom 1. September 1916 bis Ende April 1917, während welcher der monatliche Kohlenbedarf der Schweiz zwischen 270- und 280 000 t schwankte. Unvorhergesehene zwingende Umstände machten indessen ziemlich regelmäßig die volle Zufuhr unmöglich, so daß die Kohlenverbraucher sich genötigt sahen, die aufgespeicherten Vorräte anzugreifen. Diese schmolzen in kurzer Zeit derart zusammen, daß ihre völlige Erschöpfung drohte, weshalb zu Zwangsmaßnahmen mit dem Zwecke einer Verbrauchsverminderung geschritten wurde. Deren Eintritt äußerte sich bei den mit Dampf betriebenen schweizerischen Transportanstalten durch einen ersten eingeschränkten Fahrplan, der auf den 20. Februar 1917 in Geltung trat und den bisherigen Verbrauch um ungefähr ein Viertel einschränkte. Da die Kohlenzufuhr gerade im Februar mit nur 116 000 t ihren Tiefstand erreichte, verfügte das Eisenbahndepartement die unverzügliche Anhandnahme der Arbeiten für weiterg hende Einschränkungen. Deren Wirkungen wurd bei den Schweizerischen Bundesbahnen auf täglich etwa 70 Lokomotivkilometer oder monatlich ungefähr 3700 t Kohl berechnet. Die Ingeltungsetzung dieser Fahrpläne wurde fi den Fall andauernd ungünstiger Kohlenzufuhr auf unb stimmte Zeit und Dauer in Aussicht genommen.

Das am 30. April abgelaufene deutsch-schweizerische Wi schaftsabkommen wurde ein zweites Mal, jedoch mit ein Geltungsdauer von nur drei Monaten, zu im wesentlich gleichen Bedingungen erneuert. Da sich während sein Geltungsdauer die Kohlenzufuhren wenigstens für die Tran portanstalten zeitweilig besserten, konnte die Generaldire tion der Bundesbahnen in ihrem Geschäftsbericht an den Ve waltungsrat über das zweite Vierteljahr 1917 die Hoffnu aussprechen, die Ingeltungsetzung des zweiten eingeschrän ten Fahrplanes werde sich möglicherweise ganz vermeid auf alle Fälle aber noch für längere Zeit hinausschieb lassen.

Indessen lief das zweite Wirtschaftsabkommen am 31. Ju

, und bei den Verhandlungen über seine Erneuerung zeigte ·h, daß eine solche nur unter beträchtlicher Erhöhung der ohlenpreise und gleichzeitiger Herabsetzung der zu liefern- n Menge erreichbar war. Dabei konnte sich Deutschland s begreiflichen Gründen wiederum nicht zu einer unbe- ngten Lieferungsfrist verstehen. Gleichzeitig war indessen r schweizerische Kohlenbedarf auf monatlich annähernd 0 000 t gestiegen, und ein Ersatz aus anderen Ländern blieb ch wie vor ausgeschlossen. Die Unsicherheit über die nftige Gestaltung der Kohlenversorgung veranlaßte daher n Bundesrat, Maßnahmen zu treffen, welche über die im bruar vorsorglich vorbereiteten noch wesentlich hinaus- ngen. Durch Bundesratsbeschluß vom 28. Juli 17 wurde eine ganze Anzahl von Verfügungen mit dem wecke der Herbeiführung einer künstlichen erkehrseinschränkung erlassen.

Diese Maßnahmen zerfallen in solche tarifarischer d solche technischer Natur. Die ersteren sollen den ppelten Zweck erfüllen, einesteils die stark erhöhten ohlenpreise einigermaßen auszugleichen, andrerseits die rhandenen Verkehrsmengen zu verkleinern. Sie sind ge- iedert in zeitweilige Aufhebung bestehender ·mäßigter Tarife und in Erhöhungen beste- ender Preisansätze, wobei die erstgenannte Maß- hme zeitlich vorangeht. Sie besteht darin, daß mit sofor- ger Wirkung die Ausgabe von Landeskarten aller Art, mit usnahme derjenigen mit einer Gültigkeitsdauer von drei onaten, aufgehoben worden ist; ab 1. September werden ine Gemeinschaftsfahrkarten mehr ausgegeben und auf den . Oktober, den Zeitpunkt der Ingeltungsetzung des einge- hränkten Fahrplanes, ist eine allgemeine Erhöhung sämt- her Taxen des Personen-, Güter- und Gepäckverkehrs in ussicht genommen. Weitere Maßnahmen, wie die Aufhebung r Preisermäßigung auf Rückfahrkarten und die Erhebung n Schnellzugszuschlägen, befinden sich in Vorbereitung.

Die Maßnahmen technischer Natur zerfallen in das erbot, nach dem 1. August 1917 auf mit Dampf betriebe- n Linien schweizerischer Transportanstalten Sonder- üge oder Sonderdampfer zu führen, soweit es sich cht um Dienstfahrten oder solche militärischer Natur han- lt, und in eine allgemeine Fahrplaneinschrän- ung, welche über die nach dem 20. Februar in Aussicht nommene bedeutend hinausgeht und auf den kommenden . Oktober in Kraft treten soll. Die Ersparnis, welche sich s dieser letzteren Maßnahme ergibt, wird beispielsweise r die Bundesbahnen auf täglich 12 000 Lokomotivkilometer ler monatlich gegen 6000 t Kohle berechnet.

Die Maßnahmen tarifarischer und diejenigen be- riebstechnischer Natur bedingen und ergänzen sich echselseitig. Die auf den 20. Februar in Kraft getretene ahrplaneinschränkung hat den Beweis erbracht, daß weiter- ehende Einschränkungen nur in Verbindung mit Preis- höhungen in einem verkehrhemmenden Ausmaß durchführ- r sind. Man sah auf jenen Zeitpunkt selbst von einer lchen ab, führte sie dagegen, bestehend in einer allgemeinen rhöhung der bisherigen Ansätze von zehn bis zwanzig aufs undert, auf den 15. März 1917 ein. Es hat sich jedoch her- sgestellt, daß sie in ihrem Ausmaß — trotzdem schon 1915 d 1916 Erhöhungen stattgefunden hatten — nicht hinreich- n, um den Verkehr nennenswert zu verringern. Für den all, daß sich bei den neuen in Aussicht stehenden Erhöhungen leichlaufende Erscheinungen zeigen sollten, müßten weiter- ehende Maßnahmen, als deren letzte der Nachweis der Not- endigkeit der einzelnen Reise, in Aussicht genommen erden.

Das öffentliche Interesse wendet sich den Maß- ahmen betriebstechnischer Natur, vor allem der in ussicht stehenden neuen Fahrplaneinschränkung, in eit höherem Maße zu als den Tarifmaßnahmen. Die letz- eren werden natürlich, da sie eine erhebliche Mehrbelastung eiter Volkswirtschaftskreise bedeuten, ohne Begeisterung fgenommen, doch ist die schweizerische Verkehrswirtschaft nsichtig genug, den Zwang der Notwendigkeit, der zu diesen rhöhungen geführt hat, anzuerkennen. Zudem sind gerade ie wichtigsten Erhöhungen in ihrem zahlenmäßigen Umfang noch nicht bekanntgegeben worden, da die bezüglichen Verhandlungen der beteiligten Transportanstalten noch nicht abgeschlossen sind.

Die neue Fahrplaneinschränkung hat als oberstes Ziel, aus jeder einzelnen verbleibenden Zugleistung den größtmöglichsten volkswirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Eine Zugrundelegung der durchgehenden Arbeitszeit ist dabei von den Bundesbahnen abgelehnt worden, da deren Einführung noch nicht gesichert erscheint. Das wird deswegen als bedauerlich betrachtet, weil eine solche Grundlage die Ausmerzung weiter Teile der Mittagszuggruppe, besonders des Lokalverkehrs, und die Zusammenziehung der Abend- mit der Spätgruppe erlaubt hätte.

Sodann können die Fahrleistungen des Güterverkehrs voraussichtlich nur ungenügend eingeschränkt werden; dasselbe gilt für den Personenlokalverkehr. Der Hauptteil der Einschränkungen muß demnach den Sonntagsverkehr und den werktäglichen Schnellzugsverkehr treffen. Im erstgenannten werden vor allem die Züge in Wegfall kommen, welche den Charakter von Geschäftszügen haben. Im Schnellzugsverkehr wird die Mittagsgruppe von den Einschränkungen am stärksten getroffen, da die Morgen- und die Spätgruppe für den Ganztagsverkehr unentbehrlich sind, während der Halbtagsverkehr sich angesichts der verhältnismäßig geringen Entfernungen, über die er sich erstreckt, in einer Richtung mit einem langsam fahrenden Zuge vorlieb nehmen kann. Schwach besetzte Morgenschnellzüge werden mit den vorausfahrenden Frühpersonenzügen in einer mittleren zeitlichen Lage zusammengezogen.

Zweifellos bewirkt die neue Einschränkung einen vermehrten Zudrang zu den verhältnismäßig wenigen noch verbleibenden schnellfahrenden Zügen. Es soll versucht werden, durch Erhebung von Schnellzugszuschlägen diesen Zudrang einzudämmen; endgültige Beschlüsse sind indessen hierüber noch nicht gefaßt, insbesondere ist es noch unentschieden, ob feste Zuschläge nach einzelnen Kilometern oder Zonenzuschläge nach deutschem Muster eingeführt werden sollen. Die nichtamtliche Verkehrspolitik hat sich für die letzteren ausgesprochen.

Dem Wunsche auf vermehrte Schnellzugshalte, den der Zwischenverkehr äußerte, und der angesichts der verminderten Zugzahl begreiflich erscheint, konnte deswegen nicht zureichend entsprochen werden, weil die stark gesteigerten Zuggewichte den Kohlenverbrauch durch die Bedienung von Zwischenstationen zu stark heben würden. Ob nicht mit Rücksicht auf das zulässige Höchstgewicht der Zuglast in einzelnen Zügen die dritte Wagenklasse weggelassen werden muß, wird sich in der Erfahrung zeigen. Die wenigen, gegenwärtig in der Schweiz noch vorhandenen Speisewagenkurse — fünf Kurse der schweizerischen und drei der zwischenstaatlichen Gesellschaft — werden sozusagen ausnahmlos verschwinden. Der Nachtzugverkehr wird, mit Ausnahme eines beschleunigten Güterzugpaares auf der Strecke Zürich-Genf, vollständig zur Einstellung gelangen. Auf der Gotthardlinie wird beispielsweise in jeder Richtung nur noch ein Schnellzug verkehren; zwischen Zürich und Bern, auf welcher Strecke gegenwärtig der größte Verkehr liegt, sind noch drei Schnellzugpaare vorgesehen.

Die Dauer der Fahrplaneinschränkung ist unbestimmt und hängt ausschlaggebend von der Gestaltung der Kohleneinfuhr ab. Auf alle Fälle wird sie so bemessen werden, daß die noch vorhandenen sehr bescheidenen Kohlenvorräte nicht noch in nennenswertem Maße weiter herabgemindert werden. Die Versuche zur Verwendung von Inlandkohlen und Ersatzstoffen von solchen für Lokomotivfeuerung sind noch nicht abgeschlossen, haben aber bis jetzt kein nennenswertes Ergebnis zutage gefördert.

Die Fahrplaneinschränkungen sowie ein Teil der Taxmaßnahmen beziehen sich ausschließlich auf mit Dampf betriebene Linien. Für die elektrischen Bahnen ist auch nach dem 15. Oktober die Beibehaltung des gegenwärtigen Fahrplanes vorgesehen, immerhin unter Vornahme derjenigen zeitlichen Verschiebung einzelner Züge, welche sich aus den veränderten Anschlußverhältnissen der Dampfbahnen ergibt.

Nachrichten.

Deutschland.

Ständige Tarifkommission. Die nächste (119.) Sitzung r ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen d des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinter- ssenten findet am 13. und 14. September d. J. in Schwerin Mecklb.) statt. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Gegenstände: 1. Zulassung von Gleisrahmen zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen. 2. Frachtberechnung für Mischabfälle von Wolle oder Kunstwolle, und Baumwolle oder Kunstbaumwolle. 3. Aufnahme von Karbolnatronlauge in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis V (zur Beförderung in Kesselwagen zugelassene Güter). 4. Frachtberechnung für Spinnpapier. 5. Versetzung eines Imprägniersalzgemisches für Grubenhölzer in den Spezialtarif II. 6. Änderung der Tarifierung für Eisen und Stahl des Spezialtarifs III. 7. Ergänzung der Stelle „Feld-

und Gartenfrüchte“ des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Preßrückständen der Gewinnung von Rübenmus (Rübenkraut). 8. Änderung der Fahrzeugtarifierung. 9. Einführung von Mindestfrachten für Wagenladungen. 10. Erhöhung der Mindestfrachten für Stückgut und Einführung einer Mindestentfernung für Eilstückgut, Frachtstückgut und Expreßgut. 11. Aufhebung der Frachtermäßigungen für Saatgut und für gemahlenen Schwefel. 12. Versetzung einiger Leichtgüter in höhere Tarifklassen. 13. Frachtberechnung für gebrauchte Baugeräte, Lokomobilen und Motoren, sämtlich wie im Spezialtarif III genannt. 14. Tarifierung von Kali- und Magnesiasalzfabrikaten. 15. Frachtberechnung für Stroh. 16. Tarifierung von Wolle und Wollabfällen. 17. Aufhebung der Frachtermäßigungen für Zuchttiere und für Rennpferde. 18. Anderweite Benutzung freigebliebener Bettplätze. 19. Benutzung der Eisenbahndienstabteile durch Kriegsblinde in Begleitung von Kriegshunden. 20. Fahrpreisermäßigung für Kriegsblinde und deren Begleiter.

— **Güterverkehrssteuer.** In Nr. 59, S. 495/6 d. Ztg. befindet sich unter den Nachrichten an erster Stelle über die neue mit dem 1. August in Kraft getretene Güterverkehrssteuer eine der „B. B.-Ztg.“ entnommene Mitteilung, die einer Berichtigung bedarf. Es sind zunächst nicht die erheblichen in § 3 des Gesetzes aufgezählten Ausnahmen erwähnt, wonach z. B. Beförderungen von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Eisenbahnverkehr von der Abgabe befreit sind. Ferner ist unter den Beispielen auf S. 496 a. a. O. Zeile 33 von oben unter den Massengütern Kohle als der Abgabe unterliegend aufgeführt, während sie gerade befreit ist. Wir verweisen in dieser Beziehung auf den die Steuer betreffenden Leitaufsatz in Nr. 58 d. Ztg.

— **Neue Teuerungslohnzulagen.** Die „Eisenbahn“ schreibt: Seit der letzten umfassenden Erhöhung der Löhne und Teuerungslohnzulagen sind erst wenige Monate ins Land gegangen, und schon wieder werden den Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung für die preußische Staatskasse außerordentlich belastende Summen in Gestalt von Teuerungszulagen zugewendet, um ihnen das Haushalten trotz aller wirtschaftlichen Erschwernisse auch ferner zu ermöglichen. Der Zeiten Not, die fast überall Anträge der unlängst geschaffenen Arbeiterbezirksausschüsse um Verbesserung des Einkommens der Arbeiterschaft auslöste, hat den Herrn Minister veranlaßt, die erst vor kurzem um jährlich 108 *M* erhöhte laufende Teuerungslohnzulage vom 1. August d. J. ab für alle bezugsberechtigten Arbeiter und Arbeiterinnen um weitere 108 *M*, monatlich also nochmals um 9 *M*, zu erhöhen. Den Hebel hier, und nicht bei den Löhnen selbst, anzusetzen, war umsomehr angezeigt, als es galt, mit den der Beamtenschaft soeben gewährten Kriegsteuerungszulagen im Einklang zu bleiben. Mit der neuesten Erhöhung gestaltet sich das Bild der monatlichen Mindest- und Höchstbeträge der Sätze der laufenden Zulage folgendermaßen. Je nach der an ihrem Dienstorte herrschenden Teuerung erhalten:

ledige Arbeiter	von 24	bis 32	*M*
verheir. „ ohne Kinder unter 14 Jahren	„ 26	„ 36	„
„ „ mit 1 Kind „ „ „	„ 30	„ 42	„
„ „ mit 2 Kindern „ „ „	„ 32	„ 46	„
„ „ „ 3 „ „ „ „	„ 34	„ 50	„
„ „ „ 4 „ „ „ „	„ 36	„ 54	„
„ „ „ 5 „ „ „ „	„ 38	„ 58	„
„ „ „ 6 „ „ „ „	„ 40	„ 62	„
„ „ „ 7 „ „ „ „	„ 42	„ 66	„

Für Familien, bei denen der Kindersegen noch größer ist, steigen die bisherigen Sätze gleichmäßig um 9 *M*. Es handelt sich also um Zuschüsse zum Einkommen, die in jedem Haushalt merklich ins Gewicht fallen und mit den unlängst gewährten namhaften Lohnerhöhungen das Gleichgewicht zwischen Soll und Haben hoffentlich überall herstellen werden.

Der Herr Minister ist indessen hierbei nicht stehen geblieben; er hat vielmehr anerkannt, daß die Arbeiterschaft zurzeit auch einer außergewöhnlichen einmaligen Zubuße bedarf, um den an sie herantretenden wirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden zu können. Nicht nur, daß die Eindeckung des Winterbedarfs an Lebensmitteln und Hausbrandkohlen stark erhöhte einmalige Aufwendungen erfordert, für die unter dem Drucke der wirtschaftlichen Lage wohl kaum vorgesorgt worden sein mag; auch der Umstand, daß die Steuerveranlagung in diesem Jahre an vielen Orten später als gewöhnlich fertiggestellt werden konnte, zwingt die Arbeiter, die Steuern für ein halbes Jahr auf einem Brette zu bezahlen. In Berücksichtigung der sich hieraus für die Arbeiterschaft ergebenden besonderen Schwierigkeiten hat der Herr Minister angeordnet, daß abgesehen von der für den August fälligen einmaligen Teuerungszulage spätestens bis zum 20. d. M. noch eine einmalige Kriegsteuerungszulage in der Höhe der oben mitgeteilten Monatsbeträge gezahlt wird. Bezugsberecht[illegible] sind alle vollbeschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen, d[illegible] am 15. August, ohne daß ein Kündigungsgrund vorliegt, mi[illegible]destens einen Monat im Dienste der Staatseisenbahnverw[illegible]tung stehen . . .

— **Fahrplan.** Auf der Strecke Berlin-Cöln werden die R[illegible]senden auf die zwischen Berlin und Cöln und zurück ve[illegible]kehrenden Schnellzüge D 22 ab Friedrichstraße 2,37 nachm., Hannover ab 6,47, Bielefeld ab 8,30 abends, Hamm an 9,[illegible] Cöln an 12,17 nachts und D 3 Cöln Hauptbhf. ab 12,09 mittag[illegible] Bielefeld ab 4,12, Hannover ab 5,54 nachm., an Friedrichstra[illegible] 9,52 abends, besonders hingewiesen, die nur mäßig besetzt sin[illegible] und deshalb gegenüber den übrigen, zwischen Berlin u[illegible] Cöln verkehrenden, meist überfüllten Schnellzügen eine a[illegible]genehme Reisegelegenheit bieten. Die Züge vermitteln au[illegible] günstige Anschlüsse und zwar D 22 in Hannover von Hambu[illegible] Hauptbhf. ab 2,49 nachm., von Ülzen und Zelle ab 4,24 bz[illegible] 5,19, in Hamm nach Elberfeld und Münster in Westfalen [illegible] 11,23 und 10,39 abends und in Cöln nach Belgien (Lüttich a[illegible] 4,13 früh, Brüssel an 7,32 vorm. Lille an 10,53 vorm. u[illegible] Ostende an 1,11 mittags). — Ferner verkehrt seit einiger Z[illegible] der Personenzug Berlin-Lehrter Bhf. ab 4,38 nachm., Hann[illegible]ver an 10,57 abends wieder bis Minden an 1,03 nachts, wo in dem Personenzuge 212 ab Minden 3,56 vorm. Fortsetzu[illegible] findet in der Richtung nach Hamm-Dortmund-Cöln an 11,[illegible] vorm. Der Zug vermittelt also besonders für Reisende d[illegible] vierten Klasse eine günstige durchgehende Verbindung zw[illegible]schen Berlin und dem rheinisch-westfälischen Industriegebi[illegible] die der mit dem überfüllten Personenzug 208 ab Lehrt[illegible] Bahnhof ab 7,18 abends vorzuziehen ist.

— **Winterfahrplan der Eisenbahnen.** Wie die „Nordd. All[illegible] Ztg.“ meldet, sollte der Winterfahrplan in gewohnter Wei[illegible] am 1. Oktober in Kraft treten. Nachträglich ist zwischen d[illegible] beteiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbart worden, d[illegible] Fahrplan erst am 1. November zur Einführung zu bringen.

— **Wie beugen wir der Verkehrsnot vor?** D[illegible] „Reichsanzeiger“ schreibt hierzu folgendes: Jedermann m[illegible] mithelfen, den Bahnweg zu entlasten! Jeder Besteller u[illegible] Versender von Waren muß sich nachstehende Verkehrsno[illegible]wendigkeiten der Kriegswirtschaft ständig vor Augen halte[illegible] 1. Der Bedarf muß dort gedeckt werden, woher er auf de[illegible] kürzesten Wege bezogen werden kann. Man belaste die Bah[illegible] nicht mit Sendungen, die Fuhrwerk oder Kraftwagen übe[illegible]nehmen können. 2. Jede nicht unbedingt erforderliche Ve[illegible]sendung muß vermieden werden. Ein Übel, das immer wied[illegible] vorkommt und entschieden bekämpft werden muß, ist die Hi[illegible] und Herverfrachtung von Gütern. 3. Bei jeder Güterbewegu[illegible] auf weitere Strecken, jeder größeren und regelmäßig fo[illegible]laufenden Bestellung muß geprüft werden, ob nicht d[illegible] Wasserweg benutzt werden kann. 4. Laderaum bzw. Ladeg[illegible]wicht sind restlos, möglichst bis zu der am Wagen ang[illegible]schriebenen Tragfähigkeit auszunutzen. Kleinere Sendung[illegible] müssen zusammengelegt werden. — Eilgutmäßiger Versa[illegible] gestattet selten eine ausreichende Wagenausnutzung und i[illegible] auf das unbedingt notwendige Maß einzuschränken. — A[illegible] Stelle der herkömmlichen Bestellungen von 10, 20 und 40 müssen Bestellungen auf 15, 30 und 45 t treten, denn die übe[illegible]wiegende Mehrzahl der bedeckten Wagen hat ein Ladegewic[illegible] von 15 t. 5. Nach Möglichkeit müssen unter Berücksichtigu[illegible] der Entladeverhältnisse größere geschlossene Sendung[illegible] (Wagengruppen, geschlossene Züge) gebildet werden: Org[illegible]nisierter Massenverkehr entlastet die Rangierbahnhöfe, Ei[illegible]zelsendungen belasten sie aufs empfindlichste. — Sehr b[illegible]währt haben sich die sogenannten Bezugsgemeinschaften. [illegible] Empfänger und Versender müssen Hand in Hand arbeite[illegible] Nur soviele Wagen dürfen angefordert werden, als in d[illegible] Beladefrist beladen, und nur soviele Wagen abrollen, als vo[illegible] Empfänger rechtzeitig entladen werden können. 7. Für schle[illegible]nigste Be- und Entladung und für schnelle Abfuhr der Güt[illegible] auch an Sonn- und Feiertagen ist zu sorgen. Entladestocku[illegible]gen und Wagenanstauungen müssen unbedingt vermied[illegible] werden. Was bei Tage nicht bewältigt werden kann, mu[illegible] in der Nacht geschafft werden. — Empfänger größerer Se[illegible]dungen beantragen bei der Güterabfertigung zweckmäßige[illegible]weise die Voranmeldung der Eingänge. 8. Ein jeder ab[illegible]lege sich die weitestgehende Beschränkung im Reisen au[illegible] Überfüllte Züge pflegen mit Verspätung zu fahren und ziehe[illegible] damit den Güterverkehr in Mitleidenschaft. Bei der beso[illegible]deren militärisch-kriegswirtschaftlichen Bedeutung dieses Ve[illegible]kehrs können aber solche Rückwirkungen unmöglich in Ka[illegible] genommen werden, sondern müssen Zwangsmaßnahmen au[illegible] lösen.

— **Erlös aus der Nagelung der Tannenbergsäule im Dire[illegible]tionsbezirk Bromberg.** Die Tannenbergsäule, die im Treppe[illegible]

ur des Eisenbahndirektionsgebäudes zu Bromberg aufgeellt ist, ist ein Kriegswahrzeichen des Verbandes der Eisenahnvereine des Direktionsbezirks. Sie wurde bei allen Berksvereinen zur Nagelung umhergesendet und schließlich 1 dem bezeichneten Platze aufgestellt. Die aus nlaß der Nagelung gesammelten Gelder in Höhe von 350 ℳ wurden am Sonnabend, den 11. August 17 dem Herrn Staatsminister v. Breitenbach in Berlin durch ne Abordnung des Bezirksverbandes der Eisenahnvereine des Direktionsbezirks überreicht. Der Mister war hoch erfreut über das Ergebnis der Nagelung, die ne Beeinträchtigung sonstiger Kriegssammlungen eine beächtliche Höhe erreicht habe zumal in einer Zeit, wo jeder senbahner seine Groschen zusammenhalten müsse. Die pende soll wunschgemäß für die Kriegswaisenpflege, inssondere zu Gunsten der Knaben gefallener Eisenbahner erwendung finden. Zum Abschied wünschte Seine Exzellenz, len Eisenbahnern des Direktionsbezirks seinen Dank und ine Anerkennung für die bewiesene Opferwilligkeit überittelt zu wissen.

— **Arbeiterausschüsse für die württembergischen Staatssenbahnen.** Wie für die Postverwaltung, so sind auch für n Bereich der Staatseisenbahnen neue Vorschriften für die ldung von Arbeiterausschüssen getroffen worden. Der neu bildende Landesausschuß wird aus 20 Mitgliedern und ensoviel Ersatzmännern bestehen, die aus der Zahl der Mitieder der Bezirksausschüsse von den Mitgliedern der letzten zu wählen sind. Arbeiterbezirksausschüsse werden je ıer für jede Bau-, Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenspektion sowie für die Eisenbahn-Telegraphen-Inkpektion bildet.

Österreich.

– **Schweres Eisenbahnunglück.** Aus Wien meldet der Draht: der vergangenen Nacht fuhr in Rekawinkel ein Lokalzug den vom Westbahnhof um 9 Uhr 50 Minuten abgegangenen g, wobei drei Personen getötet, zwanzig schwer und eine ızahl leicht verletzt wurden.

— **Die Petroleumlieferungen nach Deutschland.** Die „N. Fr. P." schreibt: „Bei den nächsten Abschlüssen von Petroleumferungen nach Deutschland dürfte eine Einschränkung der sfuhr zur Durchführung gelangen. Bis jetzt wurden natlich 1100 Wagenladungen Petroleum nach Deutschland rfrachtet, während nach dem neuen Vertrag rund 240 Wagen Versendung gelangen dürften. Der Minderbezug an österchischem Petroleum wird für den deutschen Markt dadurch sgeglichen, daß aus Rumänien größere Mengen Rohöl und troleum nach Deutschland gebracht werden. Diese rumänie Rohölausbeute stellt sich gegenwärtig auf 200 Wagen lich. Sie nimmt an Stärke zu und dadurch können verhrte Mengen Petroleum nach Deutschland abgegeben wer. Über die Mengen von Schmieröl und Paraffin, die aus terreich-Ungarn nach Deutschland gelangen sollen, ist eine reinbarung noch nicht getroffen worden. Die Preise dieser eferungen dürften unverändert bleiben. Auch die nächsten schlüsse in Heizöl für deutsche Rechnung dürften eine rminderung der bisherigen Menge beinhalten. Auch hierr schweben noch Beratungen unter Zugrundelegung eines nes, den die Raffinerien ausgearbeitet haben. Ungeachtet eingeschränkten Lieferungen von Petroleum nach itschland wird aber für den inländischen Verbrauch auch heurigen Winter bedeutend weniger Petroleum zur Verung stehen als in Friedenszeiten, und es wird sich die wendigkeit ergeben, im Verbrauch sehr sparsam vorzuen. Im Frieden erbrachte die Rohölförderung monatlich 0 Wagen. Überdies standen stets Vorräte von rund 4000 gen im Monat zur Verfügung. Jetzt kann nur mit der förderung gerechnet werden, da die Vorräte aufgebraucht l. Wenn die gegenwärtige Petroleumförderung der Monhie mit 1400 Wagen monatlich veranschlagt wird, so kann annehmen, daß davon etwa 250 Wagen für den militärien Bedarf bestimmt sind, 240 Wagen nach der neuen Verbarung nach Deutschland geliefert werden sollen, die tsbahnen 100 Wagen benötigen und für den Verbrauch ssisch-Polens und für andere Zwecke gleichfalls 100 Wagen Anrechnung gebracht werden müssen. Es würden demh zur Deckung des monatlichen Bedarfes des allgemeinen brauchs nicht mehr als 700 Wagen zur Verfügung stehen, aus sich die Notwendigkeit ergibt, mit dem verfügbaren roleum sparsam umzugehen."

Ungarn.

— **Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn im Jahre 1916.** Stand der Fahrbetriebsmittel: Lokomotiven 29 (im Vorjahre 28), hiervon für Lokalbahnen 1 (1); Personenwagen 73 (68) mit 3068 (2718) Sitzplätzen, und zwar 45 (40) Personenwagen mit Bremsen, 28 (28) ohne Bremsen; Postwagen 6 (6), wovon 3 mit Bremsen; Postschaffnerwagen 1 (1) ohne Bremse; Lastwagen 612 (612) mit 7 190 000 (7 190 000) kg Laderaum; von den Lastwagen sind 139 (139) mit Bremsen versehen. Wir sehen somit eine Mehrung um 1 Lokomotive und 5 Personenwagen.

Geleistet wurden: Nutzzugkilometer 699 459 (698 240), Tausendnutztonnenkm 207 080 (175 590), Tausendreintonnenkm 74 177 (52 542); die eigenen und fremden Wagen haben auf der eigenen Bahn 13 205 530 (11 764 496) km zurückgelegt.

Befördert wurden: Personen in der I. Wagenklasse 6872 (5759), in der II. 155 477 (120 748), in der III. 1 233 513 (1 091 028), Militärpersonen 186 464 (288 348), zusammen 1 582 326 (1 505 883); ferner Gepäck 1261 (1201) t, Eilgut 14 916 (23 991) t, Frachtgut 999 041 (813 485) t, zusammen Gepäck, Eil- und Frachtgut 1 015 218 (838 677) t. Durchschnittlich legte jede Person in der ersten Klasse 44 (45), in der zweiten 37 (37), in der dritten 23 (24), Militär 52 (63), zusammen 28 (33) km Weg zurück, hingegen jede Tonne Gepäck einen Weg von 45 (50), Eilgut 56 (57), Frachtgut 66 (58), zusammen 66 (58) km. Eingenommen wurden von jeder Person in der ersten Wagenklasse 322 (317), in der zweiten 176 (166), in der dritten 63 (61), beim Militär 86 (99), durchschnittlich 78 (78) Heller, von jedem Personenkm hingegen in derselben Folge 7,3 (7,1), bzw. 4,8 (4,4), 2,7 (2,6) und 1,7 (1,6) h; für jede Tonne Gepäck aber 1393 (1375), Eilgut 1845 (1322), Frachtgut 403 (413), durchschnittlich 426 (440) h, für jedes Tonnenkm Gepäck in derselben Reihe 31,3 (27,6), bzw. 33,1 (23,3), 6,1 (7,1) und 6,4 (7,6) h.

Betriebsergebnisse.	1916 K.	gegen 1915 K.	%
Einnahmen des Verkehrs . . .	6 308 461	+ 1 473 912	30,5
Einnahmen aus anderen Quellen	1 386 810	+ 389 996	39,1
Zusammen	7 695 271	+ 1 863 908	32
Ausgaben des Betriebs	3 507 479	+ 566 596	19,3
Sonstige Ausgaben	675 097	+ 221 672	48,9
Zusammen	4 182 576	+ 788 268	23,2
Betriebsüberschuß	3 512 695	+ 1 075 640	44,1

Die Steigerung der Verkehrseinnahmen begründet einesteils der Umstand, daß größere, die ganze Strecke streifende fremde Getreidesendungen befördert wurden, andernteils aber, daß die im Jahre 1914 und 1915 abgewickelten Militärfahrten erst im Laufe des Rechnungsjahres abgerechnet wurden; die Mehrung der sonstigen Einnahmen verursachten die günstigen Ergebnisse der im Betriebe der Gesellschaft stehenden Fertövidéker (Ferdöumgegend) Lokalbahn, denen zufolge die für den Betrieb zu erstattenden Ersätze sich günstiger gestalteten; überdies die im Besitze der betriebführenden Verwaltung befindlichen Vorzugsaktien der Lokalbahn mehr an Dividenden abwarfen, und zwar gegen 4¼ % des Vorjahres 5 % und auf die Rückstände der Vorjahre 1 %, zusammen also 6 % eintrugen. Die Steigerung der Ausgaben hielt mit den größeren Leistungen Schritt, außerdem aber stärkten diese sehr die Kriegsverhältnisse, indem die Angestellten mit allerlei Aushilfen und Begünstigungen unterstützt werden mußten, ferner die Arbeitslöhne außerordentlich in die Höhe gingen und auch die Verteuerung der Betriebsverbrauchsgegenstände anhaltend eine steigende Richtung verfolgte.

Rechnen wir zu dem überaus günstigen Überschusse des Jahres 1916 den vom Vorjahre übertragenen 56 564 Kr. ausmachenden Gewinnrest dazu, so standen der Hauptversammlung zusammen rund 3 569 260 Kr. zur Verfügung, hinsichtlich deren Verteilung nachstehenderweise beschlossen wurde:

Für Dividenden der Vorzugsaktien einschl. der Einlösungsmehrkosten	967 144 Kr.
Für Tilgung der Vorzugsaktien einschließlich der Mehrkosten	522 580 „
Kapitalzinssteuern und Abgaben nach den Vorzugsaktien	145 869 „
Als Rückhalt für die zufolge des Kriegszustandes notwendig werdenden größeren Erhaltungs- und Erneuerungsbedürfnisse der Bahnanlagen und deren Zubehör	950 000 „
Als Steuerrückhalt	200 000 „
Zur Stärkung des ordentlichen Rückhaltes . .	36 355 „
Für Dividenden der Stammaktien zu 18 Kr. = 4,5 % (im Vorjahre 16 Kr. = 4 %)	675 504 „
Übertrag auf neue Rechnung	71 808 „

Die Altersversorgungsanstalt der Angestellten und deren An-

gehörigen erlitt einen Gebarungsausfall von 41 052 Kr. (Einnahmen 172 357, Ausgaben 213 409 Kr.), welchen Betrag die Gesellschaft zinsenfrei vorstrecken mußte; somit blieb der Vermögensstand mit 580 132 Kr. unverändert. Mr.

Übrige europäische Länder.

- Die Lage in Spanien. Der Nationalverband der Eisenbahner hat an die Eisenbahnerausschüsse ein Rundschreiben gerichtet, in dem er sich zur Lage äußert und für den zum 20. August geplanten Ausstand jedem das Recht der freien Entschließung überläßt. Damit aber vermieden werde, daß der Ausstand als Fortsetzung der Aufstandsbewegung ausgelegt werden könne, rät der Präsident, den Ausstand bis zur Beendigung dieser Bewegung zu verschieben.

— Spanischer Eisenbahnerausstand. Nach einer Meldung aus Madrid vom 19. d. M. haben die Eisenbahner der Linien Caceres-Portugal und Madrid-Saragossa-Alicante ihre Ausstandskündigung zurückgezogen.

— Verminderung der Streikgefahr bei den englischen Eisenbahnern. Reutermeldung aus London vom 18. August: Der Verband der Maschinisten und Heizer der Eisenbahnen hat, nachdem er die Forderung aufgestellt hatte, daß der Achtstundentag grundsätzlich anerkannt werde, und nachdem er keine zufriedenstellende Antwort erhalten hatte, am Freitag eine Konferenz einberufen, an der Vertreter des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes teilnahmen. Freitag abend wurde der Beschluß gefaßt, in den Ausstand zu treten. Da aber das Handelsamt inzwischen gewisse Vorschläge gemacht hatte, werden diese Sonnabend früh von der Konferenz besprochen werden. Man hofft, den Ausstand vermeiden zu können. Der Verband der Maschinisten und Heizer zählt 50 000 Mitglieder. Der Allgemeine Eisenbahnerverband, der beinahe eine halbe Million Mitglieder hat, ist bisher gegen die Forderung des Verbandes der Maschinisten und Heizer gewesen.

— Unruhen auf der Bahn Moskau-Kasan. Unter den Beamten und Arbeitern der Bahn Moskau-Kasan hatten sich, bald nach Ausbruch der Revolution, sehr bedenkliche Unruhen bemerkbar gemacht. Beamte und Arbeiter auf der einen, der Verwalter der Bahn und der Betriebschef auf der anderen Seite, standen sich einander gegenüber. Die Lage hatte sich derart zugespitzt, daß befürchtet werden mußte, daß es nicht möglich sein würde, den Betrieb aufrechterhalten zu können. Um die wirklichen Ursachen der Unzufriedenheit festzustellen, wurde ein Mitglied der Reichsduma zur Untersuchung abgeordnet und dieses berichtete nun, daß die Unruhen ihren Grund hauptsächlich darin haben, daß die wirtschaftliche Lage der Beamten und Arbeiter sehr drückend sei, daß die Arbeitslast, die dem Beschwerdeführer aufgebürdet werde, über die Kräfte gehe und endlich, daß eine Verstaatlichung der Bahn mit allen Kräften von den Unzufriedenen angestrebt werde. Die zur Prüfung der Angelegenheit niedergesetzte Kommission beschäftigte sich namentlich auch mit diesem letzteren Wunsche der Beamten und Arbeiter und kam dabei zu dem Entschluß, daß es grundsätzlich sehr erwünscht sei, die Bahn in den Besitz des Staates zu übernehmen. Um unter die beunruhigten Bediensteten wieder Ruhe zu bringen, wurde beschlossen, einen Bevollmächtigten der zeitweiligen Regierung abzuordnen. Gleichzeitig aber hielt die Kommission es für geboten, daß der Verwalter der Bahn in Zukunft vom Minister der Verkehrsanstalten ernannt werde. Diese letztere Maßnahme ist nun aber eine direkte Verletzung der Rechte, die der Gesellschaft nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen ihr und dem Staate, sowie der Bestimmung der Satzungen zustehen. Wird die Bahn wirklich bald vom Staat angekauft, so würde dieser Rechtsbruch nur von kurzer Wirkung sein, anders läge aber die Sache, wenn die Gesellschaft bestehen bliebe und sich dann der Freiheit beraubt sehe, ihren wichtigsten Beamten nach ihrer Wahl bestellen zu können. Was die Achtung bestehender Verträge und Rechte Dritter anlangt, scheint das neue Regiment keine Änderungen gegenüber den Gewohnheiten der zarischen Regierung nach Rußland gebracht zu haben. m.

— Betriebseinstellungen in Rußland. Die Petersburger Werkstätten der Internationalen Schlafwagengesellschaft haben infolge finanzieller Schwierigkeiten und der Einschränkung des Betriebes der Gesellschaft alle Arbeiter bis auf 100 Mann entlassen.

— Die Reihenfolge in der Abbeförderung der Güter auf den russischen Eisenbahnen. In der letzten Zeit hat die Eisenbahnverwaltung, nach allem, was in die Öffentlichke[it] gedrungen ist, schon unter den Verhältnissen, die die Rev[o]lution geschaffen hat, zu leiden gehabt. Wie man in Ru[ß]land den Begriff Freiheit auffaßt, so liegt hierin für jed[en] Russen das Recht begründet, tun und lassen zu dürfen, w[as] ihm im gegebenen Augenblick gerade erwünscht erschein[t]. Daß die Unterordnung unter die öffentliche Ordnung keine[s]wegs einen Widerspruch zum Begriff und Wesen der Fre[i]heit enthält, dazu ist man offenbar in Rußland noch lan[ge] nicht durchgedrungen. Es darf auch sehr bezweifelt werde[n], ob bei dem Bildungsstande der russischen Bevölkerung hie[r]mit alsbald gerechnet werden kann. „Jedenfalls ist eine Ve[r]waltung, wie die Eisenbahn, wenn es ihr nicht mehr mö[g]lich ist, die Ordnung im Betriebe aufrecht zu halten, a[n] einem Punkt angelangt, wo es ihr unmöglich wird, de[m] Lande zuverlässige Dienste zu leisten. Dieser Zeitpun[kt] scheint in Rußland eingetreten zu sein. Es werden alle[r]dings noch Kraftanstrengungen gemacht, um einen völlige[n] Zusammenbruch zu verhüten und die Eigenmächtigkeit[en] einzelner Personen, Gesellschaften, ja selbst der militärische[n] oder zivilen Gewalt hintan zu halten, aber fast darf m[an] zweifeln, ob es noch gelingen wird, Ordnung zu schaffe[n]. Der Versuch ist wenigstens gemacht. Auf Grund der B[e]stimmung des Allgemeinen Statuts für die Eisenbahnen Ru[ß]lands hat der Minister der Verkehrsanstalten am 2. Mai b[e]stimmt, in welcher Reihenfolge die aufgelieferten Güter z[ur] Beförderung gelangen sollen. Damit hierbei nicht nur d[ie] Interessen der Eisenbahnen gebührende Beachtung finde[n], sondern ebenso die der Versender, sind auch Vertre[ter] der beteiligten Regierungsinstanzen und von Handel und I[n]dustrie hinzugezogen worden, um bei Feststellung der e[in]zuhaltenden Reihenfolge mitzuwirken. Das Ergebnis ist n[un], daß auf folgende Gruppen die Güter verteilt wurden: 1. b[e]sonders schnell, 2. planmäßig, 3. außer der Reihenfolge u[nd] 4. der Reihenfolge nach zu befördern. Die Güter zu 1. soll[en] unverzüglich verladen und abbefördert werden, und zw[ar], wenn das auf dem kürzesten Wege nicht angängig ist, soll[en] Umwege gewählt werden, um zur erforderlichen Zeit d[en] Bestimmungsort zu erreichen. Hierher gehören nur die i[m] allgemeinen Staatsinteresse zu befördernden Sendungen. Ei[ne] derartige Beförderungsweise soll nur ganz ausnahmswe[ise] eintreten. Zu der zweiten Gruppe gehören Güter zur V[er]sorgung der Armee, der Fabriken, Organisationen (der Begri[ff] ist hier recht unklar und vieldeutig!) und der Bevölkeru[ng], die nach einem schon vorher festgelegten Plane beförd[ert] werden und nicht zu den unter 1. aufgeführten Gütern [ge]hören. Zu der dritten Gruppe gehören Güter wie zu 2, de[ren] Bedarf aber plötzlich und unerwartet aufgetreten ist u[nd] die daher unter 2. nicht besonders aufgeführt werden konnt[en]. Der gewaltige Rest gehört in die vierte Gruppe, die ih[rer]seits wiederum in 5 Unterabteilungen zerfällt. Die a[mt]liche Mitteilung führt hierbei aus, daß für die Entscheidu[ng], nach welcher Gruppe die aufgelieferten Güter zu behand[eln] sind, eine „Dezentralisation“ durchgeführt worden ist, so d[aß] die „Zentralinstanz“ nur mitwirkt, wenn es sich um gr[oße] Beförderungsmengen, die auf weite Entfernungen bew[egt] werden sollen, handelt. Ob die letztere Bestimmung e[ine] sehr glückliche Lösung der schwierigen Frage bedeutet, d[arf] von vornherein sehr bezweifelt werden, weil sie dem roll[en]den Rubel die Bahn freimacht. Schon am 26. Juni sieht s[ich] denn auch der Minister gezwungen, telegraphisch anzuordn[en]: In letzter Zeit (also vom 2. Mai—26. Juni. D. Berichter[st.]) haben sich Fälle zugetragen, daß Naphtha, Futtermittel und V[er]pflegungsgüter auf Grund unberechtigter Ansprüche au[ßer] der Reihe zur Beförderung gelangt sind. Ein derartiges V[or]gehen ist geeignet, vollständige Unordnung in den Betri[eb] zu bringen, weil es mit dem vereinbarten und festgestell[ten] Plane nicht übereinstimmt. Die Interessen des Reiches wer[den] gleichfalls aufs empfindlichste gestört. Die Betriebsverw[al]tungen werden beauftragt, die Stationen über die Fol[gen] ihres Verhaltens aufzuklären, und strengstens zu verbie[ten], derartige Ansprüche einzelner Personen oder der Vertre[ter] von Organisationen zu erfüllen. Auch ist jedes Mal über derartige Ansprüche, sobald sie geltend gemacht werden, zu berichten.

Diese Verfügung des Ministers spricht Bände. Es [geht] klar und deutlich aus ihr hervor, daß alle Bemühungen, [mit] Hilfe der Gruppeneinteilung Ordnung in den Wirrwarr [zu] bringen, den die „Freiheit“ geschaffen hat, vergebliche [Lie]besmühe gewesen ist. Mit Hilfe der eingeführten „Dezentr[a]lisation“ legt offenbar jeder Stationsbeamte die Bestimmun[g] vom Mai so aus, wie das nach Maßgabe des „Interesses“, [das] er an dem einzelnen Falle hat, ihm sachgemäß erscheint. [So] werden offenbar die recht haben, die stetig über die [vol]kommenste Unordnung auf den Eisenbahnen berichten, [in] denen nur der Rubel oder die rohe Gewalt herrscht.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen. Die der Lokalbahnstrecke Sopron-Pozsony, zwischen den Stationen Sércz und Kismarton erbaute Verladestelle Oszlopi major ist am 15. Juli d. J. für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Auf dieser Verladestelle werden ausschließlich nur solche Güter der Firma: „Patzenhofer und Söhne Zuckerfabrik in Cinfalva" ein- und ausgeladen, zu deren Verladung besondere Einrichtungen nicht erforderlich sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 17. August ds. Js. verschied im 73. Lebensjahre

der Königliche Geheime Baurat

Herr Wilhelm Keller

in Aachen.

Der Verstorbene war nach anfänglicher Beschäftigung im Dienste der Thür. Eis.-Ges. vom 1. November 1869 ab bei der Verwaltung der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft tätig und trat im Jahre 1882 infolge Verstaatlichung des letzteren Unternehmens in den unmittelbaren Staatseisenbahndienst über. Zuletzt verwaltete er fast 20 Jahre bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. Juni 1914 das Maschinenamt in Aachen. Er war ein Beamter von hervorragender Sachkunde, der seine Dienstpflichten in vorbildlicher Weise erfüllte.

Sein Andenken wird bei uns dauernd in Ehren gehalten werden.

Cöln, den 20. August 1917. (1222)

Der Präsident und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

[Le]benbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg.

[A]b 23. August 17 bis auf weiteres [w]ird die Station (Haltepunkt) Ballrech[ten]-Dottingen für den Binnen- und di[rek]ten Expreßgut-Eil- und Frachtgut[ve]rkehr geschlossen.

[K]arlsruhe, den 20. August 1917. (1224)
[D]eutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft.
Betriebsdiredktion.

3. Güterverkehr.

Betriebsdirektion.

[A]m 1. November 1917 werden einige [Fra]chtsätze der Ausnahmetarife 5 b, [.], 9 S, 20, 24 und 29 im Binnengüter[tar]if für die vollspurigen Linien, [Tei]l II, Heft 1 und einige Ausnahme[fra]chtsätze für geschlagene Steine des [Spe]zial-Tarifs III, Steingrus, Pflaster[ste]ine, Klarschlag und für Ziegel des [Spe]zial-Tarifs III im Güter- und Tier[tar]if für die schmalspur. Linien ge[änd]ert und teilweise um 1 Pfennig für [100] kg erhöht. Nähere Auskunft hier[üb]er erteilt bis zum Erscheinen der [Ta]rifnachträge unser Verkehrsbureau [..]r.

[D]resden, am 22. August 1917. (1235)
[K]l. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

[S]üddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

[G]emeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

[M]it Gültigkeit vom 1. November l. J. [wi]rd die bisherige Tariftafel für den [Gü]terverkehr (Seite 31 des Tarifs) und [für] den Übergangsverkehr der Zell-[Tod]tnauer Eisenbahn (Seite 32 und Nachtrag I des Tarifs) durch je eine neue ersetzt, die infolge Einrechnung der Güterverkehrsabgabe und der teilweisen Änderung der Einheits- und Abrundungsgrundsätze Erhöhungen der Frachtsätze enthalten.

Darmstadt, am 18. August 1917. (1229)
Die Direktion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 28. August 1917 wird die Station Bodenburg des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel als Versandstation in den Ausnahmetarif 4b für Mergel jeder Art zum Düngen aufgenommen.

Dresden, am 21. August 1917. (1228)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der bet. Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit.
Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Wirkung vom 1. November 1917 werden die Ausnahmetarife
- Nr. 11 A—C (Eisen usw.),
- Nr. 12 (Palmöl usw.),
- Nr. 13 A—C (Kalk usw.),
- Nr. 14 (Schiefertafeln usw.),
- Nr. 15 (Zement usw.),
- Nr. 19 Gerbstoff-Extrakte),
- Nr. 20 (Bier),
- Nr. 21 (Glas),
- Nr. 22 (Holzstoff und Holzzellstoff) und
- Nr. 24 (Zucker),

ferner die Frachtsätze des AT VII (Papier und Pappe) im Verkehr von Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches Netz), der württembergischen, badischen und preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie der Nebeneisenbahn Waldhof-Sandhofen vorläufig ohne Ersatz aufgehoben. (1232)

München, den 20. August 1917.
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen unter F. c) A. „Zuschlags- und Anstoßfrachten usw." auf den Seiten 129/131 des Gemeinsamen Heftes des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II erhalten entsprechend den deutschen Binnentarifen folgende Fassung:

1. Brohlthal-Eisenbahn.

Neben der Fracht und von dieser getrennt wird bei Wagenladungen ein Zuschlag einschl. der Verkehrsabgabe erhoben für den verwendeten Vollspurwagen:

a) bei Sendungen nach und von Brohl Hafen, die auf Station Brohl Umladebahnhof abgefertigt werden
b) bei Erde und Ton des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 12 . . . .
c) bei gebrauchten leeren Kohlensäureflaschen . .
d) bei Gütern des deutschen Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustofftarif) . . . . .
} 3,00 M.

e) bei allen übrigen Gütern 5,00 M.

Außerdem werden usw. (wie bisher, siehe Tarifanzeiger Nr. 57/1917).

4. Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

2. Neben der Fracht und von dieser getrennt werden für die in Altena (Westf.), Lüdenscheid, Schalksmühle oder Werdohl erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in den Schmalspurwagen oder umgekehrt für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts erhoben:

a) bei Eil- und Frachtstückgut 7 ₰
mindestens für die Frachtbriefsendung . . . . . 10 „
b) bei Wagenladungen . . . 5 „
mindestens für den Wagen . 2,50 ℳ

11. Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife werden erhöht für 100 kg:

- bei Eilstückgut . . . . um 26 ₰
- bei Frachtstückgut . . „ 13 „
- bei Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen: Gütersloh Teut. W. E., Ibbenbüren Teut. W. E. und Lengerich Teut. W. E. Gbf. . . . „ „
- bei Wagenladungen im Verkehr mit der Station Hafen Saerbeck . „ 1 „
- bei Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen: Blankenhagen, Höste, Iburg, Laer Teut. W. E., Lengerich Teut. W. E. Stadt und Lienen . . . . . . „ 2 „
- bei Wagenladungen im übrigen . . . . . . „ 3 „

Cöln, den 21. August 1917. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die in den Anwendungsbedingungen der Eisen-Ausnahmetarife 9 d und 9 s der Tarifhefte 3 und 7 vorgesehene Anfuhrbedingung für Sendungen, die von der Prinz-Heinrich-Bahn auf die Wilhelm-Luxemburgische Bahn übergehen, bis auf weiteres und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs außer Kraft gesetzt. Die gegenüber der regelrechten direkten Fracht durch Umbehandlung sich ergebende niedrigere Gesamtfracht wird aber nur nachträglich im Erstattungswege gewährt.

2. Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 an werden die Tarife wie folgt geändert:

a) der Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies der Tarifhefte 1 bis 4 wird ohne Ersatz aufgehoben.

b) Als Versandstationen sind zu streichen:

Im Heft 1: Basel Bad. Stb., Konstanz, Schaffhausen, Singen (Hohentwiel) und Waldshut der Eisenausnahmetarife 9 d und 9 s Abteilung 1, Basel Bad. Stb. des Ausn.-Tar. 9 s Abteilung 2.

Im Heft 3: Basel Els.-Lothr. Bahn und Basel-St. Johann der Eisen-Ausn.-Tar. 9 d und 9 s Abteilung 1 und 2.

Im Heft 7: Basel Els.-Lothr. Bahn und Basel-St. Johann des Eisen-Ausn.-Tar. 9 s.

Vorkommende Sendungen sind künftig zu den höheren Sätzen bei a) des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), bei b) der Spezialtarife I—III abzufertigen.

c) Der Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz der Tarifhefte 1, 2 und 4 wird auf die Verwendung zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken eingeschränkt und auf Siedesalz ausgedehnt.

Näheres in der nächsten Nummer des preußisch-hessischen Tarifanzeigers und bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (M.), 18. August 1917. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Am 20. Oktober 1917 werden die Frachtsätze von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen nach Grottau, Ketten, Kratzau, Machendorf, Reichenberg S. St. E., A. T. E und k. k. Stb. sowie Weißkirchen b. Kratzau, soweit sie lt. Nachtrag IV zum Tarife vom 1. Januar 1910 770 Heller für 1000 kg betragen, auf 820 Heller für 1000 kg erhöht.

Dresden, am 20. August 1917. (1226)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 25. Oktober 1917 an werden die Frachtsätze für die Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn um je 30 ₰ für 1000 kg erhöht. Ausgenommen hiervon ist der Verkehr mit den Stationen Arnstadt-Arnst.-Ichtershausener Eisenbahn und Weimar-Berkaer Bf.

Dresden, am 20. August 1917. (1225)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911. Aufhebung von Ausnahmetarifen. Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 werden die im Nachtrag II zu dem obengenannten Tarife enthaltenen Ausnahmetarife 88 L (Phosphate, mineralische), 180 (Oele, tierische und vegetabilische usw.), 188 (Jute), und 194 (Harze, gemeine usw.) aufgehoben.

Wien, am 18. August 1917. (1230)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Einführung einer Expeditionsprämie für Getreide- usw. Sendungen nach bayerischen Schiffsstationen.

Mit Geltung vom 1. September 1917 treten folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Die Gesellschaft übernimmt es, die bei offener Schiffahrt in der Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1917 aufgegebenen, im gesellschaftlichen Betrieb abgefertigten, nach den Schiffsstationen Regensburg und Deggendorf oder zum Umschlag in Regensburg nach bayerischen und außerbayerischen Bahnstationen bestimmten Sendungen der in den Kartierungssätzen für Getreide usw. vom Schiffahrtbeginn 1910 und in den Ausnahmetarifen der kombinierten Schiffs- und Bahnverkehre für Getreide usw. angeführten Artikel bei Frachtzahlung für mindest 10 000 kg für den Frachtbrief, wenn der Schiffsverkehr in der Strecke Passau-Regensburg wegen Niederwasser eingestellt oder eingeschränkt werden muß, ohne Erhöhung der bei Schiffsbeförderung bis Regensburg oder Deggendorf geltenden Frachtsätze, bzw. der bei Umschlag in Regensburg sich ergebenden Gesamtfrachtsätze mit Umschlag über Passau nach Regensburg (Bahnhof), Deggendorf (Bahnhof), oder nach der betreffenden Bahnbestimmungsstation zu verbringen.*)

Voraussetzung ist, daß der Umschlag über Passau zur betreffenden Zeit möglich ist.

2. Die zugestandene Frachtberechnung wird, wenn möglich, im Kartierungsweg, anderfalls im Rückvergütungsweg gegen Vorlage des auf den Anspruchwerber als Absender lautenden Schiffsfrachtbriefs nach und des Bahnfrachtbriefs ab Passau durchgeführt.

Die bezeichneten Urkunden sind bis spätestens 15. Februar 1918 bei der Direktion in Wien einzureichen.

3. Als teilweise Entschädigung für die aus dieser Verpflichtung der Gesellschaft erwachsenden Mehrkosten wird — mit der in Ziffer 4 angegebenen Ausnahme — für alle in der Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1917 zur Beförderung im gesellschaftlichen Betrieb nach bayerischen Schiffsstationen (Ortsverkehr oder Umschlag) zur Aufgabe gelangenden Sendungen der oben bezeichneten Artikel bei Frachtzahlung für mindest 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief eine Expeditionsprämie erhoben.

*) Die Kosten der etwa notwendigen Beförderung leerer Säcke nach Passau hat die Partei zu tragen.

Diese beträgt:	Pf. fü[r] 100 k[g]
a) für die nach oder zum Umschlag in Passau*) oder nach Deggendorf aufgegebenen Sendungen	10
b) für die nach oder zum Umschlag in Regensburg aufgegebenen Sendungen	15

Bei Bildung von Schleppladunge[n] aus einzeln aufgegebenen Teilladunge[n] wird, wenn auch nur eine dieser Teil ladungen nach dem 31. August 191[7] aufgegeben wird — mit der in Ziffer angegebenen Ausnahme — die Expe ditionsprämie für sämtliche Teilladun gen berechnet.

4. Für Sendungen, die aus irgend einem Grund nicht bis spätestens End[e] Januar 1918 über Wien hinaus beför dert werden, wird die Expeditions prämie nicht erhoben und entfällt da mit der Anspruch auf Beförderung mi[t] Umschlag in Passau.

5. Die Gesellschaft behält sich vor, wenn nötig, die Annahme und Beför derung von Sendungen nach oder zum Umschlag in bayerischen Schiffsstatio nen einzuschränken oder einzustellen.

Wien, den 23. August 1917. (1231)

*) Bei Sendungen, die über Passau z[u] den Frachtsätzen des Heftes 2 der kom binierten Schiff- und Bahntarife auf gegeben werden, wird keine Expedi tionsprämie berechnet.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif Heft A.

Mit Wirkung vom 1. November 191[7] werden die Badekarten von Karlsruh[e] und Karlsruhe-Mühlburg nach Maxa[u] und zurück aufgehoben. Die Aufhe bung ist nach den Vorschriften in § der Eisenbahnverkehrsordnung ge nehmigt.

Karlsruhe, den 20. August 1917. (123[.])
Gr. Generaldirektion d. Staatseisen[b].

---

5. Offene Stellen.

Zum möglichst baldigen Antritt wir[d] ein

Eisenbahngehilfe,

welcher auch den Morseapparat bedie nen kann, gesucht. Meldungen sin[d] unter Einsendung von Zeugnisabschrif ten und unter Angabe der Gehaltsan sprüche einzureichen.

Brandenburg, 21. August 1917. (1223)
Der Betriebsdirektor der Brandenburgischen Städtebahn.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Bahnhofswirtschaft zu Ware[n] (Mecklb.) soll zum 1. Oktober d. J. ne[u] verpachtet werden.

Pachtbedingungen nebst Angebotb[o] gen können von der Kanzlei der unte zeichneten General-Eisenbahndirektio[n] gegen 1,50 M. Schreibgebühren bezoge[n] werden. Einreichung der Angebote bi[s] zum 10. September d. J. (1227)

Schwerin, den 18. August 1917.
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 67. — 29. August 1917. — LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Bahnagenten und Angestelltenversicherung.

)as Oberschiedsgericht für Angestelltenversicherung in rlin hat durch Beschluß vom 9. Mai 1917 in der Frage, ob Bahnagenten nach dem Versicherungsgesetz für Angellte versicherungspflichtig sind, eine grundlegende Enteidung getroffen, indem es die Versicherungspflicht **verint** hat. Bei der Bedeutung dieses Erkenntnisses dürfte angebracht sein, auf die Frage näher einzugehen.

Nach den bei den preußischen Eisenbahndirektionen mit Bahnagenten abgeschlossenen Verträgen umfaßt der lichtenkreis der Bahnagenten zunächst eine Reihe rein perlicher und mechanischer Verrichtungen, nämlich das zünden, Auslöschen und Reinigen der Lampen und Lanen, das Heizen und Reinigen der Öfen, die Aufsicht über ntliche auf dem Haltepunkt vorhandenen Anlagen und entarien, die Reinigung des Haltepunktes und der Dienstume, die Beseitigung des Schnees, das Öffnen und Schließen Dienst- und Warteräume, die Hergabe von Kohlen für die n, von Petroleum, Dochten und Zylindern für die Lampen eigene Rechnung, die Bedienung der Bahnsteigsperre, Benung des Fernsprechers usw. Dazu tritt der Verkauf von hrkarten an die Reisenden, die Abfertigung des Reisegeks und die Erledigung der hierzu erforderlichen Buchrung und Rechnungslegung. Soweit die Haltestelle auch den Güterverkehr geöffnet ist, obliegt den Bahnagenten gesamte Güterabfertigungsdienst einschließlich der Abtigung von Fahrzeugen und lebenden Tieren, die Beihilfe sämtlichen Verschubbewegungen, soweit sie nicht von der schine ausgeführt werden, und die Hilfeleistung beim Ein- Ausladen der Güter. Als weitere Dienstverpflichtungen rden in den Verträgen hervorgehoben: die Verpflichtung Wahrung des Amts- und Dienstgeheimnisses, das Verbot Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen, die Verichtung, eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges nach Abgang des Zuges und darüber hinaus so oft und so ge auf dem Haltepunkt anwesend zu sein, als die Erlung der ihnen übertragenen Obliegenheiten es erfordert. Urlaubs- und in Fällen dringender Verhinderung können sich mit Genehmigung des Verkehrsamtes durch geeignete sonen vertreten lassen. Den Erlös für verkaufte Fahrkarten sowie die erhobenen Frachten haben die Bahnagenten täglich an die Stationskasse abzuliefern. Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Bahnagenten bei nicht zufriedenstellender Dienstführung mit Geldstrafen bis zu 30 ℳ zu belegen. Für ihre Tätigkeit erhalten die Bahnagenten eine Vergütung, die je nach dem Umfange der Geschäfte im Einzelfall von 50—1400 ℳ jährlich beträgt.

Bei dieser Sachlage hatte der preuß. Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlaß vom 1. Nov. 1912 die Ansicht zum Ausdruck gebracht, daß die Bahnagenten nicht versicherungspflichtig seien, weil sie keine gehobene Stellung nach § 2 Ziffer 3 des Versicherungsgesetzes für Angestellte einnehmen. Hiernach ist von den Preuß. Eisenbahndirektionen verfahren worden. Das Direktorium der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte vertrat dagegen in einem Schreiben an die Kgl. Eisenbahndirektion N. den Standpunkt, daß sowohl die Agenten bzw. Agentinnen auf Stationen mit vollem Personen- und Güterverkehr, als auch die auf den Personenhaltepunkten und kleineren Stationen mit der Ausgabe von Fahrkarten und der Annahme und Auslieferung von Gepäck beschäftigten Privatpersonen versicherungspflichtig seien, wenn diese Tätigkeit allein oder in Verbindung mit anderen unter das genannte Gesetz fallenden Beschäftigungen ihren Hauptberuf bildet. Demgemäß verlangte das Direktorium die Nachentrichtung der seit dem 1. Jan. 1913 rückständigen Beiträge für 58 Bahnagenten, während es diese Frage bei 33 anderen Bahnagenten von der weiteren Prüfung abhängig machte, ob ihre Beschäftigung bei der Staatsbahn ihren Hauptberuf darstelle. Da indessen die Eisenbahndirektion dieser Anschit nicht beitrat, beantragte das Direktorium zur Erledigung der Streitfrage gemäß § 210 des Gesetzes in zwei Fällen die Entscheidung des Rentenausschusses Berlin, und zwar handelte es sich in dem einen Fall um eine Bahnagentin, welche auf einem Personenhaltepunkt tätig ist, im anderen Fall um einen Bahnagenten, der auf einer Station mit vollem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr beschäftigt ist. Von dem Rentenausschuß zu einer Gegenerklärung aufgefordert, führte die Eisenbahndirektion näher aus, daß Bahnagenten nur auf Dienststellen mit den einfachsten Betriebs- und Verkehrs-

verhältnissen angestellt werden. Von den Agenten wird keine besondere allgemeine Vorbildung, sondern nur eine geringe Fachbildung verlangt, die sie in 4—8 Wochen erwerben. Sie entstammen zum Teil den Bahnunterhaltungsarbeitern, zum Teil sind es Gastwirte und Händler, und sie betreiben fast alle neben der Bahnagentur ein Gewerbe oder Landwirtschaft. Bei der geringen Vorbildung wird von ihnen nicht verlangt, daß sie den Eisenbahndienst in allen Zweigen beherrschen und selbständig versehen. Deshalb sind ihnen keinerlei Befugnisse in bezug auf Betriebsleitung, Aufsichtsführung und Anordnungsrecht übertragen; den eigentlichen Betriebsdienst, Sicherungs- und Zugabfertigungsdienst dürfen sie nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung überhaupt nicht wahrnehmen. Insbesondere leitet die Verschubbewegungen das Zugpersonal. Sie sind sogenannten Mutterstationen zugewiesen, an die sie sich wegen Auskunft und Belehrung jederzeit wenden können und in Zweifelsfällen zu wenden haben, und die die Geschäftsführung der Bahnagenten überwachen. Diese Mutterstationen, die ungleich wichtigere Dienststellen sind, werden gleichwohl von Unter- oder Hilfsbeamten verwaltet, denen die „gehobene Stellung" fehlt und die daher versicherungsfrei sind, so daß für die mit der Wahrnehmung der Bahnagenturgeschäfte betrauten Personen die Versicherungspflicht erst recht nicht bestehen kann. Die Buch- und Kassenführung der Bahnagenten erfordert zwar eine geistige Tätigkeit, jedoch ist dafür ein vereinfachtes Verfahren vorgeschrieben. Im übrigen sind für die Erledigung der Dienstgeschäfte die hierfür erteilten besonderen Dienstanweisungen maßgebend, die zwar sehr umfangreich sind, während in Wirklichkeit für die praktische Tätigkeit des Bahnagenten nur ein verschwindend geringer Teil dieser Vorschriften in Frage kommt; die Bahnagenten werden nur der Vollständigkeit halber und weil keine Auszüge bestehen, mit den ungekürzten Dienstanweisungen ausgerüstet.

Gleichwohl bejahte der Rentenausschuß im Beschluß vom 29. März 1916 die Versicherungspflicht. Davon ausgehend, daß nach unten hin alle der handarbeitenden Bevölkerungsklasse angehörenden Personen, nach oben hin die Selbständigen von der Versicherungspflicht ausgeschlossen seien, verneinte der Rentenausschuß die Zugehörigkeit der Bahnagenten zu diesen Gruppen. Die Verwaltung der Bahnagentur schließe eine erhebliche Verantwortung für die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs in sich. Der Fahrkartenverkauf, die Abfertigungsgeschäfte, die Buchführung und Rechnungslegung, die Aufsichtsführung über die Inventarien und die Diensträume, die Sorge für die Beleuchtung und Heizung erforderten Gewissenhaftigkeit, Pünktlichkeit und Umsicht und könnten nur besonders vertrauenswürdigen Personen übertragen werden. Diese Vertrauensstellung und die mit der Führung der Geschäfte verbundene erhebliche Verantwortlichkeit hebe die Bahnagenten über den Rahmen der handarbeitenden Bevölkerungsklasse hinaus. Da sie zweifellos auch nicht zu den Selbständigen gehören, ferner auch ihre Tät keit in den zur Entscheidung stehenden Fällen im Hauptbe ausüben, so seien damit die Voraussetzungen für die V sicherungspflicht erfüllt. Dieser Beschluß veranlaßte Eisenbahndirektionen, die rückständigen Beiträge an Reichsversicherungsanstalt unter Vorbehalt der Rückfor rung abzuführen, um den aus § 179 des Gesetzes möglich weise erwachsenden Nachteilen vorzubeugen. Gleichzeitig erh die Eisenbahndirektion N. gegen den Beschluß des R tenausschusses Beschwerde bei dem Schiedsgericht für Angestelltenversicherung und beantragte zugleich, die Sa zur Entscheidung an das Oberschiedsgericht abz geben. Das Schiedsgericht für Angestellte legte d auch durch Beschluß vom 20. November 1916 gemäß § Abs. 2 des Gesetzes die Sache dem Oberschiedsgericht mit d Gutachten vor, daß die Beschwerde über die Entscheidung Rentenausschusses begründet sei. Dieser Ansicht trat Oberschiedsgericht durch Beschluß vom 9. Mai 1917 bei. verneint die Gehobenheit der den beiden Bahnagenten ein räumten Stellung. Irgendwelche Aufsichts- oder Anordnun befugnisse ständen ihnen überhaupt nicht zu. Der Hauptt ihrer Tätigkeit bestehe in rein körperlichen und mechanisch Arbeiten. Zweifelhaft könne nur die Besorgung des Person und Güterverkehrs einschließlich der Einnahme der Fa gelder und Frachten sein, denn hiermit sei eine Rechnun führung und Abrechnung verbunden. Der Verkehr auf bei Haltestellen sei aber so gering, daß diese Seite der Tätigk gegenüber den den beiden Bahnagenten obliegenden rein k perlichen Arbeiten nicht ins Gewicht falle, also der gan Stellung nicht das Gepräge geben könne und nicht geeig sei, diese Angestellten aus dem Kreise der rein handarbeit den Bevölkerungsklasse herauszuheben. Hierfür könne a nicht mit Recht angeführt werden, daß den Bahnagenten ei erhebliche Verantwortung obliege, da aus mangelhafter I leuchtung und Heizung leicht Entschädigungsansprüche geg den Fiskus hergeleitet werden könnten; denn eine Verantw tung dieser Art treffe auch den reinen Handarbeiter, sofe er mit ähnlichen Verrichtungen betraut ist. Die Rechnun legung bewege sich in so engen Grenzen. daß sie, zumal Rücksicht auf Herkunft, Stand und Vorbildung der bei Angestellten nicht als ausschlaggebend betrachtet wer könne. Außerdem stehe der Bahnagent unter fortdauern Aufsicht der Mutterstation, an die er sich in Zweifelsfäl zu wenden habe. Da den Bahnagenten die tägliche Ablieferung der eingegangenen Gelder zur Pflicht gemacht sei, kome auch eine erhebliche Kassenverwaltung nicht in Betrac Die Eigenschaft eines Bureauangestellten liege nicht v denn wenn auch den Bahnagenten gewisse schriftliche beiten bei der Abrechnung obliegen mögen, so seien diese ihrer sonstigen Dienststellung untrennbar verbunden könnten sie nicht zu Bureauangestellten machen.

90-pferdiger Öltriebwagen mit elektrischer Kraftübertragung.

Ein derartiger, von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ausgerüsteter Triebwagen dient dem Personenverkehr auf der regelspurigen Reinickendorf-Liebenwalder Kleinbahn. Nach einem von G. Königshagen verfaßten, in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen", Heft 16 d. J., veröffentlichten Aufsatz ist über den Bau und Betrieb des neuartigen Betriebmittels das Nachstehende mitzuteilen.

Der Wagen läuft auf zwei Drehgestellen. Im Wageninnern, über dem vorderen Drehgestell, ist eine den Wagenfußboden durchdringende, mit einer Dynamomaschine verbundene Zweizylinder-Zweitakt-Ölmaschine angeordnet. Dieser Maschinensatz wird in Gleiskrümmungen vom Wagenfußboden gelenkt, ist also nicht starr mit dem Drehgestell verbunden, sondern beweglich gelagert. Das hintere Drehgestell wird von elektrischen Bahnmotoren angetrieben.

In jedem der parallel zu einander angeordneten Arbeitszylinder der Verbrennungsmaschine laufen zwei Kolben, e in der einen Totpunktlage den größten, in der anderen kleinsten Abstand haben. Während die Auspuffgase mitt des oberen Kolbens durch den oberen Schlitzkranz Freie gestoßen werden, gibt der untere Kolben die Schli für den Eintritt der von der Spülpumpe kommenden frisc Luft frei. Für diesen Arbeitsvorgang konnten die schwe geräuschvoller arbeitenden Ein- und Auslaßventile mit dazugehörigen Steuerungen wegfallen. In Tätigkeit ist noch das kleine Einlaßventil, und beim Anfahren das An ventil. Die für das Einblasen und Anlassen erforderli Druckluft von 60 Atm. wird in einer besonderen zweistufi Luftpresse erzeugt; diese drückt die Luft in die über vorderen Drehgestell, neben dem Maschinensatz stehen Stahlflaschen. Das Triebwerk ist mit Preßölschmierung v sehen. Die leicht auswechselbaren Kolben werden d

gekühlt. Die mit Gas- oder Teeröl arbeitende Machine stet 90 PS bei 500 Umdrehungen in der Minute. Das zur ihlung der Zylinder benötigte Kühlwasser wird durch einen f dem Wagendache angeordneten Rippenrohrkühler getrien. Das Gehäuse der Ölmaschine ist mit einer Wendepolnamo festverschraubt; die Wellen der beiden Maschinen id starr gekuppelt. Die mit 500 Umdrehungen in der Mite laufende Dynamo hat eine Dauerleistung von 60 Kilowatt i einer Spannung von 500 Volt; ihre Erregung erfolgt durch ie 5-Kilowatt-Doppelschlußdynamo, die auch den Strom für Wagenbeleuchtung, die Bremsluftpumpe und die elektrine Heulpfeife liefert. Eine 32 zellige Akkumulatorenterie ist parallel zur Erregermaschine geschaltet.

Die im hinteren Drehgestell angeordneten beiden Hauptom-Bahnmotoren sind mit der Dynamo unmittelbar eleksch verbunden; sie haben eine Stundenleistung von je 62 lowatt bei 550 Umdrehungen in der Minute.

Der von der Wagenfabrik L. Steinfurth in Königsberg i. Pr. baute Triebwagen hat eine Länge über die Puffer von 16 500 mm; die Länge des Wagenkastens beträgt 15 500 mm, seine Breite 2850 mm. Der Raddurchmesser des Maschinendrehgestells beträgt ebenso wie der des Triebdrehgestells 1000 mm. Die Drehzapfenentfernung ist 10 550 mm, der Drehgestellradabstand 2500 mm. Der elektrisch zu beleuchtende Wagen führt drei Abteile dritter Klasse mit insgesamt 30 Sitzplätzen und ein vornehm ausgestattetes Abteil zweiter Klasse mit 10 Sitzen, die sich um einen drehbaren Tisch gruppieren, dazu kommt der Maschinenraum mit Führerstand und am entgegengesetzten Ende ein geschlossener Führerstand. Die Wagenheizung wird durch das von der Verbrennungsmaschine kommende heiße Kühlwasser besorgt.

Die Inbetriebsetzung und Bedienung des 45,5 t schweren Öltriebwagens soll äußerst einfach sein. Die Betriebserfahrungen sind nach der Quelle günstig. Der Triebwagen vermochte mit 2 Anhängern bei einem Gesamtzuggewicht von rd. 80 t Höchstgeschwindigkeiten in der Ebene bis zu 40 km in der Stunde zu erreichen; auch wurden längere Steigungen von 1 : 100 und Gleiskrümmungen von 100 m Halbmesser befahren.

Verwaltungsbericht des Verbandes Groß Berlin.

Das am 19. Juli 1911 für die zu einem Kommunalverbande roß-Berlin zusammengeschlossenen Stadtgemeinden Berlin, harlottenburg, Schöneberg, Neukölln, Wilmersdorf, Lichtenrg und Spandau und die beiden Landkreise Teltow und iederbarnim erlassene sogenannte Zweckverbandsgesetz eist dem Verbande Groß-Berlin in § 1 als erste Aufgabe die Regelung des Verhältnisses zu öffentlichen, auf Schienen triebenen Transportanstalten mit Ausnahme der Staatsenbahnen" zu. Ist es nun wohl auch nicht mehr als bloßer Zufall, daß von dem seit längerer Zeit in Vorreitung befindlichen ersten Verwaltungsberichte über die itigkeit des Verbandes während der ersten vier Jahre seines irkens und Schaffens der den Verkehr behandelnde Abschnitt erst fertiggestellt und für sich veröffentlicht wurde, so utet diese Tatsache doch schon sinnbildlich an, was dann irch den Inhalt des Werkes bestätigt wird, daß nämlich der erband die Pflege und den Ausbau des Verkehrswesens auch der Tat als eine seiner ersten und vornehmsten Aufgaben betrachten scheint. Der vorliegende Bericht über die bisrige Tätigkeit des Verbandes auf diesem Gebiet läßt wenigens die großen Fortschritte in der für die gedeihliche Enticklung Groß-Berlins so überaus bedeutungsvollen Erweirung der Verkehrswege unschwer erkennen.

Der vor einiger Zeit erschienene Verwaltungsbericht des erbandes, umfassend die Zeit vom 1. April 1912 bis 31. März 16 enthält auf 61 mit bildlichen Darstellungen geschmückten extseiten mit anschließenden 5 Übersichten und 4 Tafeln eine schöpfende, amtlichen Quellen entstammende Darstellung s städtischen Verkehrs und des Vorortverkehrs von Großerlin, insoweit er durch Kleinbahnen bedient wird. Wie aus n Angaben des Berichts hervorgeht, ist in dem angegebenen eitraum die B a h n l ä n g e sämtlicher Verkehrsunternehmunn Groß-Berlins in runden Summen hinsichtlich der Straßenhnen von 506 auf 605 km, d. i. um 99 km = 19,5 %, bei den hnellbahnen von 20 auf 57 km, d. i. um 37 km = 185 % d bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Nebenbahn von 187,82 auf 188,42 km, d. i. um 0,60 km = 0,3 %, also ganzen von 713 auf 850 km, d. i. um 137 km = 19 % der ahnlänge am 1. April 1912 gewachsen. Die geringe Zunahme i den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Nebenbahnen klärt sich daraus, daß diese überwiegend dem Güterverkehr enen und wohl von Anfang an mehr für bestimmte Zwecke igelegt wurden. Von den Straßenbahnen befanden sich am nde der Berichtszeit 151 km im Eigentum von Kreisen und emeinden und 454 km im Eigentum von Privatgesellschaften, i den Schnellbahnen waren es in gleicher Reihenfolge 18 d 39 km, bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ebenbahnen 34 und 155 km. Die G e s a m t a n l a g e k o s t e n eser Unternehmungen sind in der Berichtszeit von rund 33,35 auf 604,87 Millionen Mark, also um rd. 271,52 Millionen ark gestiegen; hiervon entfallen rd. 18 Millionen auf die ebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Nebenbahnen, rd. 323 illionen auf Schnellbahnen und rd. 264 Millionen Mark auf raßenbahnen. Die B e t r i e b s m i t t e l sämtlicher Unterhmungen sind in der Berichtszeit hinsichtlich der Lokomoven von 49 auf 53, hinsichtlich der Wagen von 4581 auf 142 vermehrt worden.

Die vorstehend angegebenen Zahlen geben bereits ein genügendes Bild von den durch die Wirksamkeit des Verbandes trotz der durch den Krieg so erheblich beeinflußten Verhältnisse erzielten Fortschritten.

Eingehende Mitteilungen enthält der Bericht über die Tätigkeit des Verbandes bei der Erteilung von Zustimmungserklärungen. Unter Einrechnung der mit den Gemeinden aus Anlaß seiner Zustimmungen geschlossenen Einverständnis- und Auseinandersetzungsverträge sind von dem Verbande während der Berichtszeit im ganzen 18 Straßenbahnverträge getätigt worden, auf deren Einzelheiten hier nicht einzugehen ist. Zu erwähnen möchte nur das sein, daß der Verband bei allen, besonders bei den in den Außenstadtteilen zu erbauenden Ergänzungsstrecken darauf gewirkt hat, daß die Straßenbahngleise einen eigenen mit Rasen bedeckten Bahnkörper erhalten.

Bei den Schnellbahnen sind bekanntlich gegenwärtig Erweiterungslinien von erheblicher Ausdehnung im Bau, so die Nordsüdbahn der Stadt Berlin, die A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln und die Entlastungslinie der Hochbahngesellschaft Gleisdreieck-Wittenbergplatz. Die neuen Linien und die Bahnhofsanlagen von besonderer Bedeutung sind in dem Bericht durch eine Anzahl übersichtlicher Pläne veranschaulicht worden.

Ein besonderer Abschnitt des Berichts schildert die Entwicklung des Verkehrs und Betriebes der Straßen- und Schnellbahnen unter eingehender Würdigung der durch den Krieg geänderten Verhältnisse, die ja erfreulicherweise nur vorübergehend fühlbare, bald wieder überwundene Rückschritte im Groß-Berliner Verkehrswesen mit sich gebracht haben. In dem hierauf folgenden Abschnitt „Tarife der Straßen- und Schnellbahnen" werden die im Laufe der Berichtszeit wiederholt an den Verband gerichteten Anträge der Straßenbahngesellschaften wegen Änderung der Beförderungspreise erwähnt. Am meisten beschäftigte, wie erinnerlich, seiner Zeit der Antrag der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Tochtergesellschaften auf eine allgemeine Erhöhung der Tarife die Öffentlichkeit. Diesem Antrage, dessen Bedeutung auch in dieser Zeitung wiederholt gewürdigt worden ist, hat bekanntlich im Jahre 1915 der Verbandsausschuß nach eingehender Prüfung während der Dauer des Krieges auf der von der Antragstellerin vorgeschlagenen Grundlage stattzugeben, abgelehnt.

Was das Verhältnis des Verbandes zu den preußisch-hessischen Staatsbahnen anlangt, die ja an sich nach der eingangs erwähnten Gesetzesbestimmung seiner Zuständigkeit entzogen sind, so besagt hierüber der Bericht, das schließe nicht aus, daß der Verband den ihm anvertrauten öffentlichen Interessen überall da, wo sie mit den Aufgaben und Plänen der Staatsbahnverwaltung im Verbandsgebiet Berührung haben, Geltung zu verschaffen sucht. Derartige Berührungspunkte haben sich in der Berichtszeit wiederholt bei Erweiterungen bestehender und beim Bau neuer Staatsbahnanlagen, insbesondere bei der Ausgestaltung der Eisenbahnüber- oder -unterführungen im Zuge von Ausfall-, Verkehrs- und Durchgangsstraßen ergeben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Besteuerung des Eisenbahnverkehrs.** In der Sitzung des Bundesrats am 23. August wurde über die Ausführungsbestimmungen zu den die Besteuerung des Güterverkehrs betreffenden Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1917 über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs Beschluß gefaßt.

— **Dringliche Wagengestellung.** Die „Berliner Politischen Nachrichten" schreiben: Zu Anträgen auf Dringlichkeitsbescheinigungen für die bevorzugte Wagengestellung werden zweckmäßigerweise die vom Kriegsamtsstab herausgegebenen Antragsvordrucke benutzt, die bei der Lindendruckerei und Verlags-G. m. b. H., Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 19, bezogen werden können. Preis bei portofreier Zustellung: 50 Stück 1,30 *M*, 100 Stück 2,30 *M*, 500 Stück 9 *M*, 1000 Stück 17,50 *M*. Die kriegswirtschaftlichen Unternehmungen tun gut, sich für alle Fälle eine Anzahl dieser Vordrucke bereitzulegen. Anträge auf Wagengestellung, denen Dringlichkeitsbescheinigungen der Kreigsamtsstellen (Nebenstellen) beigefügt sind, werden von den Linienkommandanturen und Wagenbureaus gleich dringlich behandelt wie Anträge auf die Beförderung solcher Güter, die in der Dringlichkeitsliste enthalten sind und bei denen es an sich keiner besonderen Bescheinigung oder eidesstattlichen Erklärung der Dringlichkeit bedarf. Irgendwelche Verzögerungen im Versand können nicht eintreten, wenn die Bescheinigungen auf den ordnungsmäßig ausgefüllten Vordrucken nur rechtzeitig beantragt werden. — Zu den zahlreichen Wünschen um die Aufnahme weiterer Güter in die Transportdringlichkeitsliste wird seitens des Kriegsamtstabes bemerkt, daß die Liste grundsätzlich nur auf die allerkriegswichtigsten Güter beschränkt bleiben soll; denn nur unter dieser Voraussetzung kann die bevorzugte Wagengestellung für die Güter der Liste als gesichert gelten. Ein Anschwellen der Liste auf den früheren Umfang würde am allerwenigsten auch im Interesse der Industrie liegen; denn die Folge wäre, daß Linienkommandanturen und Wagenbureaus auch für die Güter der Liste wieder besondere Ausweise und Bescheinigungen verlangen müßten, was zu einer weiteren Erschwerung des gesamten Güterverkehrs führen würde.

— **Die Schwierigkeiten in der Güterabfuhr** haben, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" berichtet, wieder in bedrohlichem Umfange zugenommen. Um eine Wiederholung der Transportnot vom vorigen Winter zu vermeiden, hat die Transportzentrale eine Eingabe an das Kriegsamt gerichtet, in der Vorschläge über die Verteilung der vorhandenen Futtermenge gemacht werden. Der Pferdeabgang, der auf allen Gebieten des Fuhrwesens Berlins sehr hoch ist, findet seinen Hauptgrund in den zu klein bemessenen Futterrationen für die schwer arbeitenden Pferde. Die vorhandene Futtermenge wurde bisher nach einem unrichtigen Maßstabe verteilt. Es wird jetzt, ähnlich wie bei den Schwerarbeitern, für die Arbeitspferde der Fuhrunternehmer eine Futterzulage vorgeschlagen. Luxuspferde und solche, die nicht mehr genügend leistungsfähig sind, sollen abgeschafft werden. Von der neuen Ernte aus den besetzten Gebieten stehen größere Mengen von Futtermitteln, besonders Mais aus Rumänien, zur Verfügung, die es ermöglichen, die Futterrationen in den Wintermonaten, während deren die Beschaffenheit der Straßen höhere Anforderungen an die Pferde stellt als im Sommer, erheblich zu erhöhen, besonders weil auch mit den Futterersatzmitteln wie Kraftfutter und dergl. wenig günstige Erfahrungen gemacht worden sind. Eine erhebliche Vermehrung der mechanischen Hilfsmittel zur Behebung der Transportschwierigkeiten ist geplant. Die seit dem Frühjahr in Berlin verkehrenden Dampflastzüge haben sich gut bewährt und sollen im kommenden Winter in möglichst großer Zahl zur Verfügung gestellt werden. Landwirte, die selbstbewegliche Dampflokomobile besitzen, die nur zum Pflügen verwendet werden, können sich durch Vermieten dieser Lokomobile als Zugkraft für Lastzüge nicht nur guten Nebenverdienst schaffen, sondern würden der Allgemeinheit hiermit einen großen Dienst leisten. Die Vermittelung solcher Vermietungen übernimmt die Transportzentrale beim Oberkommando in den Marken, Schöneberger Ufer 16.

— **Zwangsentladungen.** Die Handelskammer Görlitz hatte in einer Eingabe die K. E.-D. in Breslau gebeten, ähnlich wie in Berlin die Güterabfertigungsstellen anzuweisen, von der zwangsweisen Entladung dann abzusehen, wenn der Empfänger am Eingangstage der Güter der zuständigen Gütera[bfertigung] vor Ablauf des standgeldfreien Entladetages [bis] 4 Uhr nachmittags die Erklärung abgibt, daß er die Güter b[e]stimmt am nächsten Tage, d. h. am ersten standgeldpflichtig[en] Tage, entladen werde. Von der Eisenbahndirektion Bresl[au] ging hierauf folgender Bescheid ein:

„Mit Rücksicht auf die günstigen Wagenbestände wollen w[ir] bis auf weiteres von einer sofortigen zwangsweisen En[t]ladung der auf den Freiladegleisen bereitgestellten Wage[n], an denen kein Mangel herrscht, als insbesondere der G u[nd] O Wagen, ebenfalls absehen, wenn die Verkehrstreibend[en] vor Ablauf der standgeldfreien Entladezeit der Güterabfe[r]tigung mitteilen, daß die Entladung rechtzeitig nicht bewir[kt] werden kann, und die Erklärung abgeben, daß sie die ei[n]gegangenen Güter bestimmt am nächsten Tage, d. i. dem erst[en] standgeldpflichtigen Tage, entladen werden. Die Gütera[b]fertigungen wurden mit entsprechender Anweisung versehen

— **U-Züge Berlin-Rumänien.** Ein durchlaufender Militä[r]-Urlauberzug zwischen Berlin und Rumänien ist, wie d[ie] „Köln. Ztg." meldet, jetzt eingerichtet worden. Schon bish[er] verkehrten solche Züge zwischen Breslau und Focsani. Die beiden U-Züge verkehren jetzt auch auf der Strecke Berli[n]–Breslau. Sie gehen von der Friedrichstraße 11.20 Min. v[or]mittags und sind in Breslau 5.48. Der anschließende U-Z[ug] geht von dort aber erst 10.28. Sein Gegenzug kommt 12. nachm. nach Breslau. Der neu eingelegte Zug geht v[on] Breslau um 6 Uhr und ist 11.56 vorm. an der Friedrichstra[ße] in Berlin.

— **Zugentgleisung.** Am 22. d. M. nachmittag gegen 4 Uhr [bei] Ausfahrt des Zuges 442 nach Görlitz entgleisten, w[ie] „W. T. B." meldet, auf dem Bahnhof Kohlfurt aus bis je[tzt] noch ungeklärter Ursache die letzten 4 Wagen (1 Post- u[nd] 3 besetzte Personenwagen). Bevor der Zug zum Stehen ka[m], stürzten sie um, wobei 7 Soldaten leichte Verletzungen e[r]litten und der Unteroffizier Paul Weiß von der 3. Batte[rie] Feldartillerieregiments Nr. 41 getötet wurde. Der Sachschad[en] ist gering. Der Betrieb erlitt mehrstündige Verzögerungen.

— **Niederwaldbahn-Gesellschaft.** Die „B. B.-Ztg." schrei[bt]: Der Betrieb der Bahn ist bekanntlich seit dem 6. August ei[n]gestellt infolge des Unterbleibens weiterer Kohlenlieferu[n]gen. Alle Bemühungen der Verwaltung, den verhältnismäß[ig] bescheidenen Kohlenbedarf der Gesellschaft — es hand[elt] sich um 5 Wagen monatlich — zu decken, sind ergebnisl[os] geblieben, nachdem man beim Kriegsamt und anderen Reic[hs]behörden in dieser Angelegenheit vorstellig geworden w[ar]. Die Einstellung des Betriebes trifft die Gesellschaft um [so] härter, als es sich um den gänzlichen Ausfall der Einnahm[en] in den besten Verkehrsmonaten handelt, in denen der Besu[ch] des Niederwald-Denkmals diesmal eine besondere Steigeru[ng] versprach. Dank der vorteilhaften Witterungsverhältnis[se] hatten sich im laufenden Jahre die Einnahmen bereits gege[n]über den entsprechenden vorjährigen gehoben. Durch die Ei[n]stellung des Betriebes kommt die Gesellschaft in eine kri[ti]sche Lage, da sie ihren Verpflichtungen nicht mehr nachko[m]men kann. Die Bilanz wird jedenfalls, nachdem das Vorja[hr] mit 36 657 *M* Verlust abgeschlossen hatte, in sehr ungünstig[er] Weise durch die geschilderten Verhältnisse beeinflußt werd[en].

— **Staatliche Teuerungszulagen in Wüttemberg.** Die Staa[ts]regierung hat, wie der „St.-Anz." berichtet, mit Rücksi[cht] auf die herrschenden Teuerungsverhältnisse der Lebensmit[tel] und der unentbehrlichen Verbrauchsgegenstände eine N[eu]ordnung der laufenden Kriegsteuerungszulage der staatlich[en] Beamten, Lehrer und Arbeiter beschlossen, die am 1. S[ep]tember in Wirkung tritt. Neben dieser Zulage ist bekanntl[ich] den Beamten und Lehrern, im Zusammenhang mit der Krie[gs]zulage für Arbeiter, auf das Rechnungsjahr 1917 eine beso[n]dere Kriegszulage bewilligt worden in Höhe von 300 *M* [für] Beamte usw. mit einem Gehalt bis zu 2700 *M*, und von 200 *M* für die übrigen Beamten; ihre erste Hälfte kommt auf [den] 1. September, der Rest in 2 Teilen auf 1. Dezember und [auf] 1. März zur Ausbezahlung.

Die Grundsätze für die Kriegsteuerungszulage scheiden [die] unverheirateten und die ihnen gleichgestellten Beamten [von] den verheirateten, geben den ersteren die Zulage im all[ge]meinen nur bei einem den Betrag von 3000 *M* nicht üb[er]steigendem Gesamteinkommen, fassen die übrigen Beam[ten] mit gleichartigen Verhältnissen in 5 Stufen möglichst [zu]sammen und sehen dabei allgemeine Zulagen und Kind[er]zulagen in solchem Aufbau vor, daß die der Stufe mit klei[ne]rem Gesamteinkommen angehörigen Beamten eine höh[ere] Zulage erhalten als die der folgenden Stufe mit größer[em] Gesamteinkommen. Die Allgemeine Zulage bewegt sich [in] dem Rahmen von 16 *M* bis 8 *M*, die Kinderzulage im Ra[h]men von 9 *M* bis 5 *M* monatlich.

Wenn bei den Arbeitern die Lohnerhöhungen und bei den eamten die oben erwähnte besondere Kriegszulage mit in echnung genommen werden, so ergibt sich durch die Neuordnung bei den im Staatsdienst verwendeten Personen, insbesondere mit größerer Kinderzahl, eine beträchtliche Steigeung ihrer Bezüge, wie aus dem nachstehenden Beispiel herorgeht. Ein Beamter mit 2500 ℳ Gesamteinkommen und 5 ach den „Grundsätzen“ zu berücksichtigenden Kindern, vereiratet, erhält nach den bisherigen „Grundsätzen“ eine ihrliche Kriegsteuerungszulage von 444 ℳ. Künftig erält er eine jährliche Kriegsteuerungszulage von 732 ℳ, ierzu die besondere Kriegszulage von 300 ℳ, also insesamt 1032 ℳ, oder mehr als bisher 588 ℳ. Der durch die euordnung der Kriegsteuerungszulage entstehende Gesamtehraufwand wird nicht unerheblich sein. An der Erhöhung r Kriegsteuerungszulage nehmen auch die Familien der im Kriegsdienst einberufenen staatlichen Arbeiter nach aßgabe der Grundsätze über die Familienbeihilfen ohne eiteres teil.

Österreich.

— **Südbahn.** Die Verwaltung der Südbahngesellschaft hat wohl an die österreichische wie an die ungarische Regieng eine Eingabe gerichtet, in welcher sie ihre finanzielle age darlegt und auf die außerordentliche Steigerung der Beiebsausgaben während des Krieges hinweist. Eine neue hwere Belastung sei der Südbahn aus dem Titel der Peronalfürsorge infolge der letzten von den Staatsbahnen geoffenen Verfügungen erwachsen, welche die Gesellschaft zunsten ihrer Angestellten übernommen habe. Eine wesentche Steigerung zeigen die Materialausgaben. Der Weltkrieg ibe die Südbahn nicht zu einer normalen Geschäftsentwickng gelangen lassen, sondern sie durch die außerordentliche etriebsverteuerung in die jetzige Lage gebracht, in der sie ch an die Staatsverwaltung wende. Die Regierung beiäftigt sich derzeit eingehend mit dieser Frage.

— **Der Wasserweg Wien-Danzig.** Bürgermeister Dr. Weisrchner in Wien hat an den Oberbürgermeister Scholtz in anzig ein Schreiben gerichtet, in dem es heißt: „Ich habe it regem Interesse die in der Denkschrift des Herrn Prof. hlers niedergelegten Wasserstraßenpläne zur Kenntnis geommen und bin gleich Ihnen, sehr geehrter Herr Oberbürgereister, überzeugt, daß eine Fortsetzung der durch den Donauler-Kanal zu schaffenden Wasserstraße zur Weichsel sowohl sterreich als auch dem deutschen Osten zu großem Vorteile reichen würde. Ich begrüße es, daß sich, wie ich aus Zeingsnachrichten entnommen habe, auch in Danzig eine Vernigung gegründet hat, die den Ausbau der östlichen Wasserraßen des Deutschen Reiches verfolgen will; ich, wie die adt Wien, werden diesen Bestrebungen das vollste Augenerk zuwenden und die Stadt Wien wird gern bereit sein, das ınd gemeinsamer Arbeit zur Ausgestaltung der deutschen ıd österreichischen Wasserstraßen, das bereits zwischen den teressenten des Oder- und Elbegebiets sowie der Donau beirseits der Reichsgrenze geknüpft wurde, auch bezüglich der asserstraßen des Ostens auszubilden und demnach im Verein it der Stadt Danzig und den anderen interessierten deutschen ädten dahin zu wirken, daß in absehbarer Zeit nicht nur die asserwege von Wien zum Rhein, nach Bremen, Hamburg ıd Stettin gebaut werden, sondern auch der Wasserweg nach anzig zur Verwirklichung gelangt.“

Ungarn.

— **Die Vereinigten Arader und Csanáder Lokalbahnen im hre 1916.** Die durchschnittliche Betriebslänge betrug (wie Vorjahre) 391 km; geleistet wurden: Nutzzugkm 56 363 (1 705 328), 1000 Rohtonnenkm. (zahlende) 320 003 85 109), 1000 Reintkm. (zahlende) 107 542 (103 222); Wagenhskm. 47 730 029 (29 609 319). Befördert wurden: Reisende 383 042 (2 835 777) Zivil- und 320 263 (262 230) Militärpernen, zusammen 3 703 305 (3 098 007); Gepäck 1107 (970) t, lgüter 18 421 (17 110), Frachtgüter 822,900 (759 045), zummen Gepäck-, Eil- und Frachtgüter 842 428 (777 125) t.
Jeder Reisende legte einen durchschnittlichen Weg von 36) km, jede Gepäcktonne einen solchen von 55 (52), jede lguttonne von 56 (56), jede Frachtguttonne hingegen von 5 (123) km, zusammen Gepäck-, Eil- und Frachtgüter von 5 (121) km zurück.
Die Einnahmeeinheiten stellen sich wie folgt: für 1 Reinden 98 (93) h, für 1 Personenkm 2,7 (2,6) h, für 1 t Gepäck 51 (1794), 1 t Eilgut 1528 (1516), 1 t Frachtgut 519 (493), 1 t Gepäck-, Eil- und Frachtgut im Durchschnitte 545 (517) h, während auf 1 tkm in derselben Reihe 59 (34), 27 (27), 4,5 (4,0) und 4,7 (4,3) h entfielen.

Die Betriebsergebnisse zeigen nachstehend vorgeführte Gestaltung:

Einnahmen.	1916 K.		gegen 1915 K.		%
Aus dem Verkehr d. Eisenbahnen	8 234 290	+	1 343 230	+	19,5
„ anderen Quellen d. Eisenb.	1 754 630	+	889 994	+	115,1
„ dem Ertrag der ges. Forstwirtschaft	159 524	+	134 134		
zusammen	10 148 444	+	2 367 358	+	30,4
Ausgaben.					
Betriebsausgaben d. Eisenbahnen	5 240 312	+	862 635	+	19,7
Sonstige Ausgaben der Eisenb.	1 387 396	+	435 842	+	116,6
Wertverminderung der Fahrbetriebsmittel	1 000 000	+	1 000 000		
Verlust der ges. Zementfabrik	53 137	—	122 155		
zusammen	7 680 845	+	2 176 322	+	39,5
Überschuß	2 467 599	+	191 036	+	8,4

Die Betriebszahl beträgt 75,7 gegen 70,4 %, gestaltete sich somit um rund 5 % ungünstiger, was lediglich dem Umstande zur Last gelegt werden muß, daß als Wertverminderung 1 000 000 K. in die Betriebsrechnung eingestellt sind; sonst wäre eine Besserung zu ersehen, die im Hinblick auf die Kriegsverhältnisse sehr bemerkenswert erscheint.

Zuzüglich des vom Vorjahre übertragenen Gewinnrestes von 50 701 K. stand ein Gesamtbetrag von 2 518 300 K. der Hauptversammlung zur Verfügung, dessen Verteilung wie folgt genehmigt wurde: Für 6- und 5 prozentige Dividenden der Vorzugswerte 941 412 K., für Tilgung der verlosten Vorzugswerte 95 200 K., für 5 prozentige Dividenden der Stammwerte 846 400 K., für Gewinnanteil des Verwaltungsrates 58 459 K., für Honorar des Aufsichtsrates 8000 K., für Stärkung des Betriebsrückhaltes 53 527 K., für Stärkung des Dividendenrückhaltes der Stammwerte 169 280 K., für Stärkung des für die Makóer Marosbrücke bestimmten Rückhaltes 150 000 K., für den Rückhalt der Forstwirtschaft 143 500 K., schließlich als Vorschreibung auf neue Rechnung 52 522 K. Die Höhe der Dividenden blieb dieselbe wie im Vorjahre.

Es dünkt uns noch bemerkenswert, daß von den oben angeführten Leistungen auf den Motorwagenverkehr 620 031 (316 272) Zugskilometer, 28 103 (13 698) Tausendrohtonnenkm. und 4615 (2237) Tausendreintonnenkm. entfallen.

Die Altersversorgungsanstalt der Angestellten und deren Angehörigen verfügt am Ende des Rechnungsjahres über ein Vermögen von 3 827 610 K., das zum überwiegenden Teile (mehr als 3 Millionen, hiervon nahezu 2 Millionen Kronen eigene Aktien) in Wertpapieren angelegt ist. Die Gebarung schließt bei einer Gesamteinnahme von 974 900 K. und bei Gesamtausgaben von 406 914 K. mit einem Überschusse von 567 986 K. als Vermögenzuwachs. Mr.

— **Ungarische Lokaleisenbahnen-Gesellschaft.** Die Ungarische Lokaleisenbahnen-Gesellschaft hielt kürzlich ihre Direktionssitzung ab, in welcher die Bilanz und die Schlußrechnungen des Jahres 1916 festgestellt wurden. Der Reingewinn des vergangenen Jahres betrug gegenüber dem Gewinne von 2 26 135 K. des Jahres 1915 2 305 026 K. Die Direktion beantragte, daß auf das Kapital von 18 Millionen Kronen eine 9 prozentige Dividende im Betrage von 1 620 000 Kronen bezahlt werde, während vom Rest der Reservefonds mit 250 000 K. ausgestattet und die verbleibenden 285 062 K. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Niederlande

— **Zufuhr von Steinkohlen aus Deutschland.** Zu den Unterhandlungen mit Deutschland wegen der Zufuhr von Steinkohlen erfährt das Haager Korrespondenzbureau von gut unterrichteter Seite, daß Deutschland die Lieferung einer gewissen Menge zugesagt hat mit der Maßgabe, wenn Niederland mehr zu erhalten wünsche, müßten niederländische Arbeiter nach Deutschland gesandt werden, um diese Mengen zu fördern. In diesem Falle würde, da ein Hauer durchschnittlich 20 Tonnen Steinkohlen monatlich fördern könne, die Lieferung entsprechend der Zahl der überwiesenen Arbeiter vermehrt werden.

— **Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft in Ahaus i. W.** Bei dieser größtenteils auf deutschem Gebiet liegenden nur 24 km langen Eisenbahn, die an die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet ist, hielt in der ersten Hälfte des

Jahres 1916 die Verkehrssteigerung, die nach der Wiedereröffnung im März 1915 eingesetzt hatte, noch an, namentlich bewegte sich der Güterverkehr auf leidlicher Höhe, dann aber flaute er, besonders wegen des Rückganges des Kohlenausfuhr nach Holland erheblich ab. Immerhin aber war das Gesamtergebnis doch erheblich besser als 1915, und beide Aktienarten erhielten dieses Mal eine Dividende. Der der Gesellschaft bleibende Jahresgewinn beträgt 61 108 ℳ (1915: 44 225 ℳ). Davon gehen 5 % an die Rücklage, das sind 2949 ℳ (2090 ℳ); für die Dividende bleiben 55 000 ℳ (40 000 Mark), und zwar erhalten die Aktien Buchstabe A wie im vorigen Jahre 4 %, während auf die Aktien Buchstabe B, die in den beiden Vorjahren dividendenlos geblieben waren, 3 % entfallen. Auf neue Rechnung werden 3159 ℳ vorgetragen.

Für die Betriebskosten erhält die betriebführende Gesellschaft (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft) 25 000 Fl. = 41 666 ℳ. Diese ist ferner an dem nach Abzug von 4 % auf beide Aktienarten verbleibenden Rest mit 40 % = 18 533 ℳ beteiligt. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Der Sihltalbahn, die in diesen Tagen das erste Vierteljahrhundert ihres Bestehens vollendet hat, brachte das Jahr 1916 gleichfalls sehr befriedigende Einnahmen, die sich auf insgesamt 449 141 Fr. gegenüber 368 764 Fr. im Jahr 1915 beliefen. Von den Mehreinnahmen entfallen 33 213 Fr. auf den Personenverkehr, 47 741 Fr. auf den Güterverkehr. Der Ertrag für 1 km steigerte sich von 16,8 Fr. auf 22,8 Fr. Die Gesamtzahl der Reisenden betrug 774 658 (1915: 635 701), das Gesamtgewicht der beförderten Güter belief sich auf 219 378 t (1915: 182 913 t). Die Bilanz weist nur geringe Veränderungen auf. Der Erneuerungsfonds ist von 380 322 auf 395 485 Fr. angewachsen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Aktivbetrag von 107 790 Fr. gegenüber 69 558 Fr. im Vorjahr. Das befriedigende Ergebnis ist in der Hauptsache auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen. So ist die Zahl der vom Hauptbahnhof Zürich über Verbindungsgleise nach und von der Sihltalbahn beförderten Güterwagen von 22 795 Wagen im Jahre 1915 auf 26 554 Wagen angewachsen. — Bei der Bern-Schwarzenburg-Bahn erhöhten sich die Einnahmen im Jahre 1916 gegenüber dem Vorjahr um 67 566 Fr. (von 237 421 auf 304 987 Fr.), die Ausgaben um 23 597 Fr. (von 183 422 auf 207 625 Fr.), der Einnahmeüberschuß um 43 969 Fr. (von 53 599 auf 97 362 Fr.). Das Rechnungsergebnis ermöglicht die Verzinsung der Anleihen, die ordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds (145 166 Fr.), die ordentliche Rückzahlung von 5000 Fr. der Anleihe und die vollständige Abschreibung des mit 42 692 Fr. zu Buch stehenden Postens „zu tilgende Verwendungen“. Das Ergebnis ist das beste, das seit der Eröffnung der Bahn im Jahre 1907 erzielt wurde. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Aktivsaldo von 11 540 Fr. Eine Dividende wurde nicht verteilt. — Die Furkabahn (Brig-Furka-Disentis) wurde im Jahre 1916 wie im Vorjahr nur auf der Strecke Brig-Gletsch betrieben und zwar zwischen Oberwald-Gletsch vom 15. Juni bis 15. September, zwischen Brig-Oberwald ganzjährig. Auf der Strecke Gletsch-Disentis wurden die Bauarbeiten im Laufe des Jahres eingestellt, weil es unmöglich war, die zur Vollendung des Baues noch erforderlichen Mittel in der Höhe von rd. 1½ Millionen Franken zu beschaffen. Der 1852 m lange Furkatunnel ist immer noch nicht ausgebaut. Im Jahre 1915 schloß der Betrieb dank den Einnahmen aus den Materialtransporten für die Furkastrecke mit dem kleinen Ausgabenüberschuß von 172 Fr. ab. Im Jahre 1916 sind diese Transporte zum größten Teil weggefallen, so daß der Fehlbetrag auf 64 274 Fr. stieg. Auf der Strecke Münster-Oberwald waren die Einnahmen während der Wintermonate ganz besonders gering; das Verlangen der Bahnverwaltung, hier den Bahnbetrieb im Winter durch Fuhrwerkbetrieb ersetzen zu dürfen, wurde indessen vom Bundesrat abgewiesen. Die Verzinsung der Obligationenanleihe ist seit dem 1. Juli 1914 eingestellt. Die Furkabahn gehört jetzt schon, lange vor der Vollendung, zu den teuersten schweizerischen Bahnanlagen. Die Strecke Oberwald-Disentis erhält nur Sommerbetrieb und ist ausschließlich auf den Touristenverkehr angewiesen. Die Zukunft des Unternehmens erscheint recht zweifelhaft. — Die Linie der Brünigbahn ist am 31. Juli infolge Hochwasser und Unterspülung der Gleise zwischen Meiringen und Brienzwiler auf eine Strecke von etwa 3 km an verschiedenen Stellen unfahrbar geworden, so daß die Züge nicht verkehren konnten. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten. Alle Züge erlitten große Verspätung. — Auf den 15. Oktober ist im schweizerischen Personen- und Güterverkehr eine allgemein Erhöhung aller Taxen in Aussicht genommen. Zu gleichen Tage wird bei den Bundesbahnen eine weiter Fahrplaneinschränkung in Kraft treten, die ein monatliche Verringerung des Verkehrs um 12 000 Zugkilomet ermöglicht und 6000 t Kohle monatlich spart; ähnliche Ein schränkungen sind für die verschiedenen Privatbahnen ge plant. — Die Lieferung und Aufstellung der Druck leitung für das Kraftwerk Ritom wurde fü 3 326 905 Fr. an die Aktiengesellschaft der Maschinenfabri Escher, Wyß & Cie. in Zürich vergeben. F. R.

— **Die Elektrisierung der Gotthardlinie** erfordert außer de Beschaffung der elektrischen Einrichtungen auch die Ve stärkung einiger Brücken und die Erweiterung der Statione Göschenen und Airolo, für die von der Generaldirektion d Bundesbahnen, wie schon gemeldet, ein Kredit von 1 310 0(bzw. 600 000 Fr. beantragt worden ist. Beide Posten gelte nur für die Ausführung der in einem ersten Bauabschnitt z erstellenden dringlichen Arbeiten, während für den zweit Bauabschnitt fast ebenso hohe Kredite später nachgesuch werden sollen. Diesem Kreditbegehren ist ein ausführlich Bericht beigegeben worden, dem die „Zürcher Post“ folgen Einzelheiten entnimmt: Schon bei den Rückkaufsverhan lungen wurde darauf hingewiesen, daß mehrere Statione der Gotthardlinie sehr erweiterungsbedürftig seien. Auf de Stationen Göschenen und Airolo sind die vorhandenen Glei seit längerer Zeit zu kurz und genügen insbesondere nic für die langen Güterzüge, wie sie mit den jetzigen, schwere Lokomotiven geführt werden können. Man muß sich sch vor Einführung des elektrischen Betriebes fragen, welc Verbesserungen an den baulichen Ablagen vorgenomm werden sollen, um Mehrkosten zu vermeiden, die sich b späterer Ausführung ergeben würden, weil dann die elektr schen Fahrdrahtleitungen geändert werden müßten. V allem müssen die vorhandenen, zu kurzen Überholungsglei auf 500 m verlängert werden. Daß man auch anderwär Gleislängen von 500 m und mehr bei Gebirgsbahnen als e Bedürfnis ansieht, geht aus der Tatsache hervor, daß d Berner Alpenbahn den Gleisen der Station Kandersteg, d im Betrieb der Lötschberglinie ungefähr die gleiche Rol zukommt wie der Station Göschenen am Gotthard, eine Län von 606 m gegeben hat. Die Erweiterung der Gleise auf d Station Göschenen erfordert die Verschiebung der bestehend beiden eisernen Brücken über die Göschenenreuß, die Au führung einer steinernen Überbrückung sowie eine ne eiserne Brücke über die Gotthardreuß. — Der Bericht d Generaldirektion untersucht auch die verschiedenen Betrieb arten (doppelspänniger Betrieb auf den Steilstrecken od einspänniger Betrieb durch den Tunnel und bei der Talfal und sodann einspänniger Betrieb über die ganze Strecke oh oder mit Änderung in der Zusammensetzung der Züge unte wegs). Die vorteilhafteste Betriebsart ist diejenige, b welcher die geringste Zahl von Lokomotivkilometern g leistet werden muß und die am wenigsten Zugbegleitung personal erfordert. Nach Vergleichung aller in Betracht z ziehenden Faktoren kommt die Generaldirektion zu de Schlusse, am vorteilhaftesten für den elektrischen Betri sei die Anwendung der gleichen Betriebsart, die bis jetzt be Dampfbetrieb zur Anwendung gekommen ist, d. h., es soll die auf den Tallinien mit einer Lokomotive an den Anfa der Steilstrecken herangeführten Züge möglichst unver dert mit zwei Lokomotiven auf die Scheitelstation der St strecke gefördert werden, von wo aus sie mit einer Lokom tive die Fahrt durch den Gotthardtunnel und die Talfah fortsetzen. Diese Betriebsart wird hinsichtlich der Leistu gen an Lokomotivkilometern und des Bedarfs an Zugbegl tungspersonal als die wirtschaftlichste bezeichnet. Im B richt wird ferner ausgeführt, daß die elektrischen Lokom tiven ein Gewicht erhalten, welches die Verstärkung eins Teiles der eisernen Brücken nötig mache. Diese Arbeit hä aber auch bei Beibehaltung des Dampfbetriebs vorgenomm werden müssen. Es werden alle eisernen Brücken nach rechnet, ob sie dem vermehrten Achsendruck der elektrisch Lokomotiven genügen. Auf Grund der Ergebnisse die Nachrechnungen sollen die nötigen Verstärkungen bzw. A wechslungen angeordnet werden. Der Oberbau der Ba ist als genügend stark befunden worden, um die schwer Achsdrücke der elektrischen Lokomotiven aufzunehmen. F. R.

— **Unterschleife beim Bau einer russischen Militärba** Der Berner „Bund“ meldet: Die Revision des im August 1 von Nikolai Nikolajewitsch begonnenen Baues der Milit bahn Batum-Trapezunt ergab, daß das Projekt bisher 80 M Rubel verschlang, daß jedoch noch keine einzige Werst fert gestellt ist. Das Moskauer Blatt „Utro Rossij“ bezeichnet d Unterschleife als wahren Panamaskandal.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. d. Mts. ist der Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Wilhelm Halsband,**
Ritter hoher Orden,

nach schwerem Leiden verschieden. Der Verstorbene, der annähernd fünf Jahrzehnte hindurch im preußischen Staatsdienste gestanden hat, war vom 1. April 1895 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. April 1913 Rechnungsdirektor unserer Behörde. Während seiner ganzen dienstlichen Laufbahn hat er sich durch größte Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und praktischen Blick ausgezeichnet. Wir werden das Andenken des bewährten und liebenswürdigen Mitarbeiters stets in hohen Ehren halten.

Cassel, den 25. August 1917. [1256]

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel.

2. Verkehrsstörung.

Der Bahnhof Lübeck wird bis auf weiteres für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen gesperrt. Nicht betroffen von der Sperrung sind: Eilgut, Rückgut, Vieh, Eisenbahnbetriebskohle für die Verwaltungen in Lübeck und Schwerin, frische Gemüse, Kartoffeln.

Lübeck, den 24. August 1917. (1241)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahnges.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Bucheckern usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 27. August 1917 werden Getreide, Hülsenfrüchte, Grassamen, Grassamen und sonstige Feldsämereien usw. zur Aussaat bis zum 15. November 1917 auch auf den Strecken des linksrheinischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen eilgutmäßig befördert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. August 1917. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 wird als Frachtsatz für Holz des Sp. T. I von Lübeck nach Elmshorn 0,32 ℳ für 100 kg — ausschließlich Verkehrsabgabe — in den allgemeinen Holzausnahmetarif eingestellt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 23. August 1917. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Tarifs von den oberschlesischen Gewinnungsstätten und von Sosnowice W. W.

Der Verkaufspreis des zum 1. Oktober 1917 zur Einführung gelangenden neuen Tarifs beträgt 0,50 ℳ für das Stück.

Kattowitz, den 22. August 1917. (1237)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 werden die im Nachtrag III vom 1. März 1917 mit einem Sternchen versehenen ermäßigten Frachtsätze für Braunkohle, Braunkohlenbriketts usw. nach Graz Hauptbahnhof und Laase von allen Versandstationen aufgehoben.

Breslau, den 22. August 1917. (1236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 20. August 1917 wird die bayerische Station Waldershof in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. einbezogen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 22. August 1917. (1242)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. September 1917 tritt ein neues Tarifheft 3 in Kraft. Es enthält den besonderen Ausnahmetarif für Steinkohlen, Braunkohlen usw. und ist von den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen.

Dresden, am 23. August 1917. (1243)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine Ergänzung des Anhanges (Bestimmungen über die Erhebung der deutschen Verkehrssteuer) in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. August 1917. (1244)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1917 werden aufgehoben:

1. Der Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies,
2. Der Ausnahmtarif 4 d für Ammoniak (schwefelsaures) usw. zum Düngen nach österreichischen Grenzstationen.

Vom genannten Zeitpunkt ab wird Schwefelkies zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und Ammoniak (schwefelsaures) usw. zum Spezialtarif III abgefertigt.

Frankfurt (M.), 21. August 1917. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrich-Bahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtzuschlag, der bei Umbehandlung oder Neuaufgabe von Sendungen im Verkehr mit der Schweiz gemäß Abschnitt C der Verfügung T 1518 im Tarifanzeiger 26/16 erhoben wird, von 40 auf 80 % erhöht.

Straßburg, den 24. August 1917. (1254)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Wien, Tarif Teil II vom 1. September 1910.
Donau-Umschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony, Tarif Teil II vom 1. September 1910.

Mit 1. November 1917 treten die Artikeltarife 5 Bleiglätte, 7 Papier und 11 Bleiweiß usw. vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 21. August 1917. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. 4. 1913.

Mit 1. November 1917 treten die Ausnahmetarife 178 Fette, 190 Baumwolle, 192 Gerbstoffe und 194 Harze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 27. August 1917. (1259)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911 und Heft 9 vom 1. Mai 1912.

Die Frachtsätze für Stückgut (St) des Ausnahmetarifs 109 B (leere Weinfässer) des Heftes 3 und des Ausnahmetarifs 131 A u. B (gebrauchte Emballagen) des Heftes 9 treten am 1. November 1917 ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 18. August 1917. (1249)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 1. September 1917 werden der Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen andererseits vom 15. September 1916, enthaltend den Ausnahmetarif für Holz, und der von der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau herausgegebene Ausnahmetarif für frisches Obst vom 29. Juli 1916, soweit dieser für Sendungen nach Stationen der preußisch-hessischen und der sächsischen

Staatsbahnen gilt, aufgehoben. Gleichzeitig tritt an Stelle der aufgehobenen Tarife der Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen andererseits in Kraft. Der neue Tarif enthält die Ausnahmetarife für Holz (Brennholz, Grubenholz, Stamm- und Stangenholz bis zu 2,5 m lang, Eisenbahnschwellen) und für frisches Obst.

Druckstücke sind zum Preise von 40 Pfennig käuflich. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 22. August 1917. (1253)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 werden für den Binnen- und Wechselverkehr nachfolgender Bahnen die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen um folgende Entfernungszuschläge erhöht:

Im Verkehr mit der
Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn um 6 km,
Esperstedt-Oldislebener Eisenbahn um 5 km,
Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn um 15 km,
Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn um 9 km,
Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn um 15 km,
Ruhlaer Eisenbahn um 10 km,
Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn um 15 km.

Im Wechselverkehr der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn mit der anschließenden Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn beträgt der Entfernungszuschlag nur 10 km.

Berlin, den 27. August 1917. (1258)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 2.

Am 1. September 1917 treten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Klein Mahner und Naundorf b. Dresden in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. August 1917. (1250)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 15. April 1917.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1917 sind auf Seite 75 des vorgenannten Tarifes die Frachtsätze für Schreckenstein und Schreckenstein Schichtwerke zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Von oder nach	Lindau-Reutin und Lindau-Stadt ⊙) Eilgut gewöhnliches	Lindau-Reutin und Lindau-Stadt ⊙) Eilgut ermäßigtes	Lindau-Reutin Frachtgut sperriges	Stückgutklasse I†)	Stückgutklasse II†)	Wagenladungsklasse A 1°)	A 2	B†)	C†)	Spezialtarif 1†)	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3†)
Schreckenstein	1889	1598	1403	935	930	724	578	414	271	505	345	270
Schreckenstein Schichtwerke	1889	1598	1403	935	930	724	578	414	271	505	345	270

Wien, am 21. August 1917. (1240)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die Frachtsätze des Binnen-Güterverkehrs bis zu 4 ₰ für 100 kg erhöht. (1247)

Neustadt (O.-S.), 20. August 1917.
Direktion der Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Güterverkehr.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Der Nachtrag I zu unserem Binnentarif tritt am 1. September 1917 in Kraft. Hierdurch werden die Beförderungspreise für Personen, Gepäck und Expreßgut erhöht. Ferner findet eine Erhöhung der Umladegebühren im Güterverkehr statt.

Die Erhöhungen kommen auch im direkten Verkehr zur Durchführung.

Wernigerode, den 25. August 1917.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. November 1917 tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Arnstadt-Ichtershausener, Esperstedt - Oldislebener, Greußen - Ebeleben - Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Buttstädt bezw. Weimar-Rastenberger und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn, sowie für den Wechselverkehr der Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener und Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn untereinande in Kraft, mit welchem Tariferhöhunge zur Durchführung kommen.

Mit gleichem Tage werden auch di Beförderungspreise für Personen i verschiedenen direkten Verkehrsve bindungen obiger Bahnen erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die St tionen.

Berlin, den 27. August 1917. (125
Centralverwaltung für Secundärbahn
Herrmann Bachstein.

Rheinischer und Frankfurt-Hessisch-Badischer Personen- und Gepäcktari

Vom 1. November 1917 ab werde die Preise der Fahrkarten auf den a Schweizergebiet gelegenen badische Stationen Neuhausen Bad. Stb. un Schaffhausen nur noch in der Franke währung angegeben, in der auch grun sätzlich die Erhebung erfolgt. Fal Zahlung in der Markwährung g wünscht wird, erfolgt Umrechnung zu Tageskurs in Mark.

Nähere Auskunft erteilt unser Ve kehrbureau.

Mainz, den 21. August 1917. (125
Namens der beteiligten Verwaltunge
Königl. Preuß. u. Großh. Hess.
Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutsche Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 19 ab werden die Fahrpreistafeln für d auf schweizerischem Gebiet gelegene badischen Stationen Neuhausen Ba Stb. und Schaffhausen in der Lande währung, d. h. der Frankenwährun herausgegeben. In dieser ist au grundsätzlich der Fahrpreis zu en richten. (125

Frankfurt (Main), 21. August 191
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge

6. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 48 000 kg zum Einstampf (Einkochen) bestimmtes Altpapier u etwa 500 kg alte Bücherdeckel us sowie 6000 kg Korbpapier usw. (letzt beiden Posten) zur beliebigen Verwe dung sollen in verschiedenen Los verkauft werden. Angebotbogen u Bedingungen können in unserem Ze tralbureau, Fürstenstraße 1—10, eing sehen, auch von dort gegen portofre Einsendung von 75 ₰ in bar (nicht Briefmarken) bezogen werden. Die uns einzusendenden Angebote werd **am 19. September d. J., vormittags 11 Uh** im Verwaltungsgebäude, Fürste straße 1—10, eröffnet. Der Zuschl erfolgt bis zum 28. September 1917.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (125

7. Offene Stellen.

Zum möglichst baldigen Antritt wi ein

Eisenbahngehilfe,

welcher auch den Morseapparat bedi nen kann, gesucht. Meldungen si unter Einsendung von Zeugnisabschri ten und unter Angabe der Gehaltsa sprüche einzureichen.

Brandenburg, 21. August 1917. (12
Der Betriebsdirektor
der Brandenburgischen Städtebahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 68. | 1. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Aufruf der amerikanischen Regierungskommission an das russische Volk.

Ehe wir diesen eigenartigen Aufruf mitteilen, sei zuchst kurz daran erinnert, daß die Bundesgenossen , hartbedrängten Rußland sich eifrig bemühen, diesem in ner Not, aber in ihrer Weise, zu helfen. Ganz besonders t sich in dieser Beziehung England und die Vereinigten aten von Nordamerika hervor. England hat, wie bekannt, h die Kontrolle über den Geldverkehr und dessen Verndung zugeeignet, indem es überall an den maßgebenden llen der russischen Reichsbank, und zwar nicht nur in den sidenzen, sondern überall im Reich Kontrolleure eingestellt . In seiner Uneigennützigkeit ist es aber noch viel weiter gangen. Als die Revolution ausbrach, Rußland damit für e kurze Zeit machtlos dastand, da war England, besorgt den Schutz der russischen Grenzen, schnell bei der Hand d besetzte die Häfen der Murmanküste, einen Teil der rmanbahn, und, wie die Zeitungen weiter berichten, des ißen Meeres. So waren diese für Rußland so außerordenth wichtigen Küstengebiete in „sicherer Hand". Allerdings es nicht recht abzusehen, gegen wen diese „Sicherung" rgenommen worden ist, wenn nicht gegen die angestammte ssische Herrschaft. Aber darin ließ sich das hilfsbereite Britenlk noch lange nicht genügen, es nahm auch die Grenzpolizei die Hand, leitete Telegramme und Briefe in seine Kontrolltion, kurz, es tat alles, um zu verhindern, daß Rußland angenehme Dinge aus dem Auslande oder dieses über Rußd vorzeitig erfährt. Von dem, wie England im Gebiet Ostsee seine Hilfe angedeihen läßt oder noch angedeihen sen wird, darüber läßt sich zurzeit nur dies oder das verten, aber es wird gewiß auch hier ganze Arbeit zu leisten h bemühen, wenn ihm nicht noch rechtzeitig in den Arm fallen werden sollte.

Zu diesem hilfsbereiten und doch gewiß auch uneigentzigen Bundesgenossen hat sich schnell ein zweiter gesellt: Vereinigten Staaten von Nordamerika. Es ist ja zur Genüge bekannt, in welche Bedrängnis Rußland durch das Versagen seiner Verkehrswege, namentlich der Eisenbahnen, geraten ist. Die Lage ist tatsächlich reichlich bedenklich. Die Beseitigung dieser Bedenklichkeit liegt aber auf dem Gebiete der Machtfrage. Es kommt darauf an, in die verfahrenen Verhältnisse zunächst und allem voraus Ordnung zu bringen, um sobald als möglich die Leistungsfähigkeit der Bahnen auf die Höhe zu bringen, für die sie erbaut und ausgestattet sind. Das ist, wie die Dinge zurzeit in Rußland liegen, eine Frage der Kraft. Hat Rußland die Kraft, die störenden Elemente niederzuhalten, dann ist die Aufgabe nicht allzu schwer zu lösen, kann es das nicht mehr, dann kann ihm natürlich Amerika in der augenblicklich verhängnisvollen Lage des Landes auch nicht helfen. Aber — jenseits des Ozeans hat man sich offenbar die Dinge anders überlegt. Ob erbeten oder aufgedrängt, kann an dieser Stelle zunächst unerörtert bleiben, weil es in seiner Endwirkung bedeutungslos ist, jedenfalls hat Amerika sich entschlossen, Rußland mit Rat und Tat in der schweren Stunde zu helfen. Zu dem Zwecke hat es eine Kommission bewährter Eisenbahnmänner nach Rußland geschickt. Diese haben das Land bereist, die Eisenbahnen auf Herz und Nieren geprüft und nunmehr ihr abgeklärtes Urteil in einem Aufruf dem russischen Volk zur Kenntnis gebracht. Einleitend wird da hervorgehoben, daß die Kommission nach Rußland gekommen sei, um ihm bei der Entscheidung der schwierigsten „Transportprobleme" zu helfen. Zur Beendigung des Kampfes gegen den Feind der Demokratie und der Freiheit, gegen den Amerika Schulter an Schulter mit seinen hohen Verbündeten kämpft, will Amerika Rußland hilfsbereit zur Seite stehen. Dann heißt es wörtlich weiter:

„Die Kommission befindet sich bereits fünf Wochen in Rußland. Im Laufe dieser Zeit hat sie in Gemeinschaft mit den Vertretern der russischen Eisenbahnverwaltung allseitig

und offen die verschiedenartigen Eisenbahnprobleme besprochen und erörtert, und dabei stets freundschaftliche Beziehungen gepflegt und Unterstützung gefunden. Die Kommission stellt mit Befriedigung fest, daß das russische Eisenbahnpersonal eine ernste technische Ausbildung erfahren hat. Die Arbeit der Eisenbahnen wird, nach Meinung der Kommission, nach richtigen Grundsätzen geführt und hat einen festen Grund in den riesigen, noch ungehobenen Reichtümern und der zahlreichen Bevölkerung „Ihres bewunderungswürdigen Heimatlandes".

Dessen ungeachtet könnte die Vereinigung besonders geeigneter russischer und amerikanischer praktischer Methoden bedeutende Verbesserungen für die russische Eisenbahnwirtschaft bringen. Diese Überzeugung teilen auch die russischen Ingenieure und haben daher auch ihrerseits die nachfolgenden Verbesserungsvorschläge gebilligt:

1. Ein zweckmäßiges System der Zusammenstellung der Züge und eine zweckentsprechendere Verteilung und Ausnutzung des rollenden Materials ließe eine bessere Kontrolle und eine bessere Verwertung der Lokomotiven und Wagen erzielen, wodurch die Dichtigkeit des Verkehrs gehoben werden könnte;

2. den Bau von großen Werkstätten in Wladiwostok, die die Möglichkeit geben, schnell die Lokomotiven und Wagen, die aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika in auseinandergenommenem Zustande geschickt werden, zusammenzustellen;

3. eine durchgehende Arbeit in den Werkstätten einzuführen, um den Aufenthalt der in Reparatur befindlichen Lokomotiven, die so außerordentlich notwendig in der gegenwärtigen Zeit gebraucht werden, möglichst abzukürzen;

4. Verdoppelung der Tageszahlung der Bahnen untereinander für Wagen und der Standgelder beim Ent- und Beladen, um dadurch ein nutzloses Stehen des rollenden Materials zu verhindern;

5. Bildung einer besonderen Zentral-Material-Verwaltung, der die Aufgabe zufällt, die Verteilung sämtlicher Betriebsstoffe und Ersatzteile zu leiten, die notwendig sind, einen ungestörten Betrieb aufrecht zu erhalten. Dem Leiter dieser Verwaltungsstelle müßte das Recht zustehen, das gesamte Altmaterial anfordern und nach seinem Ermessen verwenden zu dürfen;

6. aber das wichtigste und dringendste Bedürfnis der russischen Eisenbahnen, das sich vollkommen mit demjenigen der Armee und der Front wie der bürgerlichen Bevölkerung decke, sei eine bedeutende Vergrößerung der Zahl der Lokomotiven und Wagen. In dieser Beziehung teilt die Kommission vollkommen die Anschauung d[er] russischen Ingenieure und der russischen Gesellschaft.

Um diese dringendste Forderung ohne allen Aufschub [er]füllen zu können, hat die Kommission der Zentral-Eisenbah[n]verwaltung in Washington telegraphiert, sofort 2500 Lokom[o]tiven und 40 000 Wagen in Bau zu nehmen.

So gewähren die Vereinigten Staaten von Nordamerika Ru[ß]land einen Kredit von 750 Millionen Rubel. Indem im vo[r]liegenden Falle von Handelsgewinn abgesehen wird, ist d[ie] Kommission bestrebt, allein den guten Namen und die Eh[re] der Heimat hoch zu halten.

Weiter beriet die Kommission die Frage der Lieferung v[on] Materialien, Maschinen und einzelnen Teilen, soweit sich d[as] als notwendig erweisen sollte, und erklärt sich auch berei[t], wenn nötig, mit ihrem technischen Rat mitzuwirken."

Es folgt ein Dank für das freundschaftliche Entgegen[-]kommen, worauf dann der Schlußsatz lautet:

„Die Kommission ist fest davon überzeugt, daß in ihr[er] Hand die Zukunft der russischen Eisenbahnen sichergestel[lt] ist und hofft, daß dank der technischen und geldlichen Hil[fe] der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Rußland, ihr hoh[er] Verbündeter, die Möglichkeit erhalten wird, den schwere[n] und gegenwärtig die ganze Welt erschütternden Kampf fü[r] die Freiheit fortsetzen zu können.

Petersburg, d. 4. Juli 1917." Unterschriften.

Also — Amerika hat das Eisenbahnnetz Rußlands fest i[n] seine Hand genommen! Es läßt sich ja zurzeit noch nicht übe[r]sehen, welche der Entente-Mächte am schwersten von d[en] Folgen dieses Krieges betroffen wird, soweit aber bisher Ta[t]sachen reden, so scheint es wohl, daß Rußland hierbei d[en] Löwenanteil zufällt. So wenig Herr im eigenen Hause wi[e] dieses, ist keine andere Macht. Man braucht noch gar nicht s[o] weit zu gehen, wie es die regierungsfeindliche Presse d[es] Landes tut, die von einem Ausverkauf Rußlands höhnen[d] spricht, um die Überzeugung zu gewinnen, daß das Land m[it] Riesenschritten seinem Verhängnis entgegeneilt. Man ir[rt] gewiß nicht, wenn man annimmt, daß Rußland noch sehr vi[el] Geld brauchen wird, aber als ebenso gewiß darf es ang[e]nommen werden, daß die Geldgeber die „riesigen, noch ung[e]hobenen Reichtümer des bewunderungswürdigen Landes" si[ch] zunutze machen werden. Sie werden kaltlächelnd Rußlan[d] aussaugen bis zur Blutleere. Es ist das ein Vorgang, d[er] keineswegs allein Rußland berührt, sondern ebensosehr di[e] Länder, die mit ihm bisher in lebhaften Handelsbeziehunge[n] standen. Deshalb verdienen die Vorgänge dort auch i[n] Deutschland die allerernsteste Beachtung.

Dr. Mertens.

Erwägung wichtiger Einschränkungen des Personenzugfahrplans in Österreich.

Eine amtliche Mitteilung, die am 25. August ausgegeben wurde, beschäftigt sich mit den in der letzten Zeit vielfach aufgetauchten Nachrichten, daß die Verhältnisse der Kohlenversorgung eine Einschränkung des Zugverkehrs notwendig machen würden. Wie aus dieser Mitteilung zu entnehmen ist, besteht die Absicht, den Schnellzugsverkehr überhaupt nur auf wichtige Fernverbindungen zu beschränken, während der inländische Fernverkehr im allgemeinen durch Personenzüge vermittelt werden soll. Aber auch bei den wichtigen Fernverbindungen, als welche beispielsweise die zwischen Wien und dem Deutschen Reich, Ungarn, Galizien, den Sudeten- und Alpenländern aufgezählt werden, soll der Schnellzugsverkehr auf ein oder höchstens zwei Schnellzugspaare täglich beschränkt werden. Im übrigen wird der eingeschränkte Fahrplan den Vergnügungsreisen und sonstigen überflüssigen Reisen ein radikales Ende bereiten. Hier wird die Auflassung von Haltestellen und Stationen, die im wesentlichen dem Vergnügungsverkehre dienen, die Verkehrseinstellung auf Bergbahnen und anderen Lokalbahnen, zum mindesten eine Verkehrseinschränkung in Aussicht genommen.

Die Einführung des verkürzten Fahrplanes soll eine Ersparnis von 200 000 Meterzentner Kohle im Monat ermög[-]lichen, welche Menge andern Zwecken dienlich gemacht we[rden] soll.

Die amtliche Mitteilung lautet: „Das Eisenbahnministeriu[m] befaßt sich seit einiger Zeit mit der Frage der etwaigen Ei[n]führung eines eingeschränkten Personenzugsfahrplanes fü[r] den Fall, als die Verhältnisse der Kohlenversorgung ein[e] solche Einschränkung des Zugsverkehres erfordern sollte[n]. Gegenüber ungenauen Nachrichten, die hierüber in die Öffen[t]lichkeit gedrungen sind, wird folgendes bekanntgegeben:

Durch die Einführung dieses Fahrplanes könnten monatlic[h] 200 000 Meterzentner Kohle erspart und für andere Zweck[e] der Bevölkerung verfügbar werden; anderseits sollen abe[r] auch jene Unzukömmlichkeiten vermieden werden, die bish[er] immer aufgetreten sind, wenn Kohlenknappheit oder Lokomo[-]tivmangel zu Einschränkungen des Personenverkehres nö[-]tigten. Diese Unzukömmlichkeiten waren der Ausfall wich[-]tiger Anschlüsse, die ungleichmäßige Benützung und Un[-]sicherheit der Reisenden hinsichtlich der wirklich im Verkeh[r] verbleibenden Züge.

In dem eingeschränkten Fahrplan würden demnach nur fü[r] wichtige Fernverbindungen, wie zwischen Wien und de[m]

itschen Reich, Ungarn, Galizien, den Sudeten- und Alpenldern, auf den betreffenden Hauptlinien je ein oder höchsns zwei Schnellzugspaare täglich verkehren.

m übrigen soll der inländische Fernverkehr in der Hauptche durch Personenzüge vermittelt werden, die gegenüber heutigen Schnellzügen nur wenige Aufenthalte mehr, gegen aber eine etwas verlängerte Fahrzeit, infolgedessen h eine höhere Belastungsmöglichkeit besitzen sollen, so eine größere Anzahl von Reisenden untergebracht werden n. Der Nahverkehr soll durch leichte Personenzüge oder h durch Heranziehung einzelner passend gelegener Güterge zum Personenverkehr auf kurze Strecken bewältigt rden.

Haltestellen oder Stationen, die wesentlich nur dem Vergnügungsverkehr dienen, sollen für die Zeit der Kohlennot gesperrt werden; ebenso der Verkehr auf gewissen Lokalbahnen und Kleinbahnen, für die, wie zum Beispiel für manche Bergbahnen, ein volkswirtschaftlich berechtigtes Verkehrsbedürfnis nicht besteht. Bei anderen Lokalbahnen wird eine Verkehrseinschränkung Platz greifen müssen. Es ist selbstverständlich, daß ein solcher Fahrplan keinen Raum für Vergnügungs- und sonstige überflüssige Reisen bieten wird, daß aber anderseits den berechtigten Ansprüchen derer, die reisen müssen, durch eine solche Maßnahme weit besser entsprochen werden kann, als bei dem bisher geübten Vorgang der Herausnahme einzelner Züge aus dem bestehenden Fahrplan."

Nachrichten.

Deutschland.

– **Übernahme der Leitung der Geschäftsführenden Verwaltg des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Präsiit Wulff hat am 22. August d. J. an sämtliche Vereinswaltungen folgendes Schreiben gerichtet: „Nachdem Seine jestät der König von Preußen mich zum Präsidenten der niglichen Eisenbahndirektion Berlin zu bestellen geruht , habe ich gleichzeitig auch die Leitung der Geschäfte für Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen übernommen. gereicht mir zur besonderen Ehre, auf diese Weise über Rahmen des Direktionsbezirks Berlin hinaus mit einer großen Zahl von Eisenbahnverwaltungen in unmittelbare ziehung zu treten, und es wird mein besonderes Bestreben n, diese Beziehungen in der seither geübten Weise zu egen. Insbesondere darf ich der Hoffnung Ausdruck en, daß auch mir das meinem verehrten Herrn Vorgänger wiesene Vertrauen und Ihre Unterstützung in der Geäftsführung in gleicher Weise zuteil werden möge."

– **Deutschlands Schmalspurbahnen im Jahre 1915.** Nach der tistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschds betrug die Gesamtlänge des Netzes der dem öffentlichen rkehr dienenden Schmalspurbahnen am Ende des Berichtsires 1915 rd. 2231 km oder 13 km mehr als im Vorjahr; von waren rd. 1084 km im Besitz des Staates und rd. 17 km in privatem Betriebe. Das insgesamt aufgewendete lagekapital stellte sich auf rd. 188637 Millionen Mark, d. s. 3,04 Millionen mehr als im Vorjahr, auf 1 km Bahnlänge fallen rd. 84562 ℳ. Befördert wurden im Berichtsjahr 31,08 Millionen Fahrgäste (— 35885) und rd. 9,12 Millionen tertonnen (— 406730) und dabei rd. 281,21 (— 3,8) Millionen rsonen- sowie rd. 268 (— 7,18) Millionen Gütertonnenkiloter geleistet. Die Gesamteinnahmen betrugen rd. 14,00 0,56) und die gesamten Ausgaben rd. 13,09 (— 0,34) Mill. rk, so daß sich ein Gesamtüberschuß von rd. 0,91 (— 0,22) llionen Mark und eine Betriebszahl von 93,48 (im Vorjahr 22) % ergibt. Der erzielte Gesamtüberschuß betrug auf km Bahnlänge im Jahresdurchschnitt rd. 464 (im Vorjahr) ℳ und 0,54 (0,68) % des verwendeten Anlagekapitals. r gesamte Fahrzeugbestand umfaßte 557 Lokomotiven, 0 Personen- und Gepäckwagen und 11885 Güterwagen, an genachskilometern wurden insgesamt rd. 155,91 (— 11,39), Lokomotivnutzkilometer rd. 9,01 (— 0,82) Millionen gestet. Die Zahl der insgesamt beschäftigten Bediensteten rug im Berichtsjahr 5706 oder 457 weniger als im Vorr. — An Betriebsunfällen ereigneten sich insgesamt 122 gen 136 im Vorjahr, davon wurden 64 (72) durch Entisungen, 5 (8) durch Zusammenstöße und 53 (56) durch stige Veranlassungen hervorgerufen. Bei diesen Unfällen rden 17 (11) Personen, darunter 8 (1) Reisende, getötet 38 (46), darunter 10 (7) Reisende, verletzt. Von den geten Betriebsunfällen ereigneten sich 83 (91) auf den staatnen und 39 (45) auf den privaten Schmalspurbahnen.

Bei 7 — im Vorjahr waren es noch 14 — Schmalspurbahnen zinste der Betriebsüberschuß das Anlagekapital im Betsjahre mit mehr als 2 %; den höchsten Zinsertrag warfen die Ravensburg-Weingartener Eisenbahn mit 5,56 (im Vorr 4,48) %, die Cöln-Bonner Kreisbahnen, wie im Vorjahr 4,46 %, die Kreis Altenaer Schmalspurbahn mit 3,99 1) %, die Weimar-Rastenberger Eisenbahn mit 3,97 3) %, die Bröltalbahn mit 3,46 (3,35) % und die Lahrer aßenbahn mit 3,20 (5,33) %. Bei den Schmalspurbahnen Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und der sächsischen tsbahnen sowie bei der Erstein-Oberehnheim-Ottroter enbahn, der Kerkerbachbahn, der Moslach-Mudauer (Bachen Staatsbahn), der Rhein-Ettenheimmünsterer Eisenn, der Rhone-Diemeltalbahn und der Württembergischen Nebenbahnen übersteigen die Ausgaben die Einnahmen. Für die preußisch-hessischen Schmalspurbahnen fehlen die entsprechenden Angaben. Die durchschnittliche Verzinsung stellte sich im Berichtsjahr für die bayerischen staatlichen Schmalspurbahnen auf 0,39 (0,53) %, für die württembergischen auf 0,31 (0,06) % (für die übrigen staatlichen Schmalspurbahnen sind keine Angaben vorhanden); die privaten Schmalspurbahnen verzinsten sich durchschnittlich mit 1,65 (2,32) % und das gesamte Schmalspurbahnnetz in Deutschland mit 0,54 (0,68) %.

— **25 Jahre Kleinbahngesetz in Preußen.** Unter diesem Stichwort wird in einem Aufsatz der „Dtsch. Straßen- u. Kleinbahn-Ztg." vom 28. Juli d. J. daran erinnert, daß das preußische Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 nunmehr ein Vierteljahrhundert segensreich im volkswirtschaftlichen Interesse gewirkt hat. Bis dahin fielen die jetzt unter dem Kleinbahngesetz stehenden Unternehmungen unter die Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, dessen Grundsätze naturgemäß dem eigenartigen Wesen der sich erst später entwickelnden Bahnen von mehr örtlicher Bedeutung nicht gerecht werden konnten. Nach einer in obiger Quelle veröffentlichten Übersicht waren im Jahre 1892 beim Erlaß des Kleinbahngesetzes in Preußen 876 km Straßenbahnen und 159 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen, im ganzen also 1035 km Kleinbahnen genehmigt. Im Jahre 1915 war die Länge der genehmigten Kleinbahnunternehmungen auf 15017 km (3919 km Straßenbahnen und 11098 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen) angewachsen. Aus diesen Zahlen geht deutlich hervor, wie außerordentlich sich gerade der Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes entwickelt hat. Zu dem Gesetz ist am 13. August 1898 eine Ausführungsanweisung erlassen worden, die hinsichtlich der mit Maschinenkraft betriebenen Kleinbahnen die Unterscheidung zwischen Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen festlegte und entsprechend getrennte Bau- und Betriebsvorschriften aufstellte, die allerdings für die Straßenbahnen erst am 26. September 1906 in Geltung traten, als sich auch für diese mit Rücksicht auf den inzwischen mehr und mehr gesteigerten elektrischen Betrieb die Notwendigkeit zur Aufstellung technischer Normen herausgestellt hatte. Eine Umarbeitung und Ergänzung der „Bau- und Betriebs-Vorschriften" für Straßenbahnen sowie für nebenbahnähnliche Kleinbahnen ist dann in einem Nachtrage zur Ausführungsanweisung vom 15. Januar 1914 erfolgt, wobei die Vorschriften betr. Straßenbahnen durch Ausdehnung der Bestimmungen über Triebwagen mit Explosions- und Verbrennungsmotoren auf Lokomotiven erweitert und Abänderungen betr. Dienstdauer der Betriebsbediensteten vorgenommen worden sind, anderseits in den Vorschriften betr. nebenbahnähnliche Kleinbahnen nähere Bestimmungen über die Bauausführung und eingehendere Festsetzungen über den etwaigen elektrischen Betrieb, die Dienstdauer der Bediensteten, Meldungen von Betriebsunfällen usw. gegeben wurden.

— **Frachtverkehr zwischen Berlin, Potsdam und Werder.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß die Bahnsperre für Frachtstückgut und Wagenladungsgüter auch auf den Verkehr zwischen Berlin, Potsdam und Werder vom 1. September d. J. ab ausgedehnt wird. Von dem genannten Tage ab können in diesen Verkehrsbeziehungen Güter nur noch auf dem Wasserwege zur Beförderung gelangen.

— **Kriegs-Badewagen (Bauart Stettin).** Eine durch Abbildungen veranschaulichte Beschreibung eines solchen Wagens, der erstmalig in der Hauptwerkstätte Stargard (Pom.) entworfen und ausgeführt ist und zahlreichen Wagen dieser Art als Vorbild gedient hat, ist in der „Eisenbahn" veröffentlicht.

Zu dem Zwecke wird ein dreiachsiger Abteilwagen 4. Klasse verwendet, in dem ein Aus- und Ankleideraum und ein Baderaum mit zehn Brausen eingerichtet ist. Die drei Räume sind miteinander verbunden. Die von den Benutzern der Badeeinrichtung abgelegte schmutzige Kleidung gelangt aus dem Auskleideraum in einen dem Badewagen beigestellten Entseuchungswagen, einen bedeckten Güterwagen, dessen Wandungen und Türverschlüsse dampfdicht gemacht sind und der innen am Boden Dampfheizkörper sowie eine Dampfleitung mit mehreren Düsen zur Einführung von Dampf in das Wageninnere erhalten hat. Die Kleidungsstücke werden zunächst durch strömenden Dampf gekocht und nach dessen Abstellung durch die Einwirkung der Heizkörper getrocknet. Die Brausen im Baderaum des Badewagens erhalten das Wasser aus 4 auf dem Wagendach aufgestellten Behältern, von denen 2 je 1500, die beiden anderen je 500 Liter fassen. Nach den beiden großen ist eine Dampfleitung zum Erwärmen des Wassers hinaufgelegt. Die beiden großen und ebenso die beiden kleinen Behälter sind mit je einer Verteilungsleitung verbunden und an jede dieser beiden Verteilungsleitungen ist jede der 10 Brausen angeschlossen, so daß diesen warmes und kaltes Wasser gemischt und getrennt entnommen werden kann. Die Brausen können durch besondere Vorrichtungen mittels Handketten von den Badenden an- und abgestellt werden. Zum Füllen der Behälter ist eine Steigeleitung hochgeführt. Das schmutzige Wasser wird in Behältern unter dem Wagen aufgefangen und zur Abtötung des Ungeziefers und sonstiger Krankheitskeime erst mittels Dampfs gekocht, ehe es abgelassen wird.

— **Kriegsteuerungszulagen für die bayerischen Beamten.** Die bayerische Staatsregierung hat ab 1. Oktober 1917 den Staatsbeamten neben den bisherigen fortlaufenden Kriegsteuerungsbeihilfen fortlaufende Kriegsteuerungszulagen sowie am 1. September eine einmalige Kriegsteuerungszulage gewährt. Die fortlaufenden Kriegsteuerungszulagen betragen je nach der Gehaltsklasse 630, 540, 450 und 360 ℳ jährlich für die verheirateten Beamten und die ledigen, verwitweten oder geschiedenen Beamten, die nachweislich erwerbsunfähige, d. h. im Sinne des § 1255 der RVO. invalide Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, ferner für die ledigen, verwitweten und geschiedenen Beamten, die einen eigenen Haushalt führen oder beihilfsberechtigte Kinder zu unterhalten haben, und deren Diensteinkommen nicht mehr als 12 000 ℳ beträgt. Ledige, verwitwete und geschiedene Beamte erhalten ein fortlaufende Zulage von 300 ℳ nur, wenn sie ein Diensteinkommen von nicht mehr als 6000 ℳ beziehen. Die einmalige Kriegsteuerungszulage von 160 ℳ, 140 ℳ, 120 ℳ bzw. 100 ℳ erhalten verheiratete Beamte, die eine laufende Teuerungszulage bekommen und seit mindestens 1. Juli d. J. ein Diensteinkommen von nicht mehr als 12 000 ℳ jährlich beziehen. Ledige Beamte mit einem Diensteinkommen von nicht mehr als 6000 ℳ erhalten eine einmalige Zulage von 60 ℳ.

— **Kriegslohnzuschlag und Kriegsteuerungszulage für die Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.** Ab 1. Oktober 1917 erhalten die nicht nur zur vorübergehenden Beschäftigung angenommenen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung und ihrer Nebenbetriebe bis auf weiteres neben den bisher zu verabfolgenden Kriegsteuerungsbeihilfen für jeden Tag, für den Entlohnung gewährt wird, zu ihrem regelmäßigen festen Tagelohn einen Kriegslohnzuschlag und zwar die täglich entlohnten Arbeiter einen Kriegslohnzuschlag von 1 ℳ und die nur für die Arbeitstage entlohnten Arbeiter einen Kriegslohnzuschlag von 1,20 ℳ. Die Arbeiter und Arbeiterinnen, die eine Kriegsteuerungsbeihilfe beziehen, erhalten eine einmalige Kriegsteuerungszulage, welche beträgt für die verheirateten Arbeiter und für die verheirateten Arbeiterinnen, die an Stelle des Ehemanns den Unterhalt der Familie bestreiten, 100 ℳ, für die ledigen Arbeiter und Arbeiterinnen 60 ℳ. Die vollbeschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen, die seit 1. März 1917 ununterbrochen im Dienst der Staatseisenbahnverwaltung und ihrer Nebenbetriebe stehen und die Kriegsteuerungsbeihilfe nicht beziehen, erhalten ebenfalls eine einmalige Kriegsteuerungszulage von 50 ℳ, wenn sie verheiratet, und von 30 ℳ, wenn sie unverheiratet sind.

— **Kleintierzucht im Direktionsbezirk Essen.** Zur Unterrichtung über den Stand der Kleintierzucht im Direktionsbezirk Essen geben wir das Ergebnis nach dem Stande vom 1. Juli d. J. nachstehend bekannt. Die in Klammern angegebenen Zahlen sind das Ergebnis nach dem Stande vom 1. Dezember 1916. Es waren vorhanden: 148 (93) Bienenzüchter, 3306 (2129) Ziegenzüchter, 8003 (5995) Kaninchenzüchter, 3509 (2636) Geflügelzüchter. Es betrieben somit 14 966 (10 853) Bedienstete Kleintierzucht, das sind 34 % der Gesamtzahl der Bediensteten des Direktionsbezirks Essen. Die vorgenannt Züchter besaßen: 591 (364) Bienenvölker in beweglichem B 307 (232) Bienenvölker in unbeweglichem Bau, 5698 (33 Ziegen, 1378 (466) Schafe, 40 402 (38 146) Kaninchen, 25 1 (26 200) Stück Geflügel, 1418 (1230) Stück sonstiges Geflüg Hausschlachtungen sind im Kalenderjahr 1916 von den I diensteten u. a. vorgenommen worden 21 357 Stück Kaninch. Ferner konnten erhebliche Mengen Kleinvieh an Nichteise bahner abgegeben werden. Wir erwähnen nur 6718 Kaninch. Die Zahl der Vereine von Eisenbahnbediensteten zur För rung der Kleintierzucht ist von 45 im Jahre 1916 auf 64 1. Juli 1917 gestiegen; diese Vereine sind in einer besonder Bezirksvereinigung zusammengeschlossen. In dieser Bezirl vereinigung besteht eine eigene Ziegenversicherung. Die v stehenden Zahlen lassen den Aufschwung der gesamten Kle tierzucht ohne weiteres erkennen, was um so erfreulicher i als die gewaltigen Schwierigkeiten in der Futterbeschaffu sich nicht verringert, sondern vermehrt haben. Wir vertrau daß das der Kleintierzucht bisher entgegengebrachte Int esse noch vergrößert wird und die Bediensteten dadurch zu Wohle ihrer Familie und der Gesamtheit wirken.

— **Die diesjährige Hauptversammlung des bayerisch Kanalvereins** findet am 2. September im großen Rathaussa zu Nürnberg unter Teilnahme König Ludwigs III. von Baye statt. Ihr besonderes Gepräge erhält die 27. Hauptversamlung dadurch, daß am 6. November d. J. 25 Jahre verfloss sein werden, seitdem der Verein in einer Versammlung zu Nürberg gegründet worden ist. Nach einem Rückblick des V einsvorsitzenden, Exzellenz Dr. v. Schuh, auf die 25jähri Tätigkeit des Vereins wird Prof. Dr. Zoepfl aus Berlin, seinerzeit die erste Anregung zur Gründung des Vereins dur einen von ihm veröffentlichten Aufruf gab und bein 10 Jahre hindurch als dessen Geschäftsführer tätig war, ein Vortrag über „Bayerns mitteleuropäische Aufgabe" halt. Aus Anlaß des Vereinsjubiläums erscheint eine von d Geschäftsführer verfaßte Gedenkschrift, die in ausführliche Weise die Entwicklung des Vereins, seine Anfangstätigk und die von dem Vereine veranlaßten großen, grundlegend bautechnischen und wirtschaftlichen Arbeiten, sodann namentlich in neuerer Zeit erzielten Erfolge der Vereinstät keit darstellt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessisch Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Oberregierungsre F l o g e r t z y, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion n Bromberg, S c h n e i d e r, bisher in Elberfeld, zur Eisenba direktion nach Magdeburg und R a s c h, bisher in Brombe zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, der Ober- und G heime Regierungsrat F r i e s e, bisher in Magdeburg, Eisenbahndirektion nach Cöln, der Oberbaurat Friedr W o l f f, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion nach Magburg, der Regierungsassessor H e s p e, bisher in Cöln, Eisenbahndirektion nach Saarbrücken und die Regierun baumeister des Maschinenbaufaches O p i f i c i u s, bisher Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Stettin und O B e c k e r, bisher in Osterode (Ostpr.), nach Arnsberg (West) zum Eisenbahn-Werkstättenamt daselbst.

Österreich.

— **Eisenbahnunglück in Rekawinkel bei Wien.** In der Na vom 19. auf den 20. August ereignete sich, wie bereits k gemeldet, in der Station Rekawinkel (auf der Linie Wi Salzburg) dadurch ein folgenschweres Eisenbahnunglück, d der Personenzug, der um 10 Uhr 10 Min. abends fahrpl mäßig vom Wiener Westbahnhof abgegangen war, in einen der Station Rekawinkel stehenden Zug, dessen Abfahrt v Westbahnhof um 9 Uhr 50 Minuten erfolgt war, angeblich folge Versagens der Bremsvorrichtung hineinfuhr. Es wur zwei Wagen dritter Klasse und ein Abteil zweiter Klasse vorderen Zuges zertrümmert. Bei dem Zusammenstoß w den drei Fahrgäste getötet, vier schwer und dreißig leicht v letzt. — Amtlich wurde über das Unglück berichtet: In Station Rekawinkel fuhr am 19. August gegen 11 Uhr nachts Wien-Salzburger Personenzug Nr. 11 von rückwärts in zur Ausfahrt bereiten und schon abgefertigten Lokalz Nr. 219 hinein. Hierbei wurden die letzten zwei Wagen Lokalzuges zertrümmert, ein Soldat und zwei bürgerliche R sende getötet, von vier Soldaten und 30 bürgerlichen Reis den vier schwer und die übrigen leicht verletzt. Innerh 15 Minuten waren aus dem Sanatorium Rekawinkel drei Ärz und mehrere Pflegeschwestern anwesend. Die erste Hil leistung ging so rasch vor sich, daß bei Ankunft des Hil zuges aus Wien mit sechs Ärzten und fünfzig Sanitätsm nern die Notverbände angelegt waren. Die Verletzten wur

rößtenteils nach Wien, ein Teil nach St. Pölten gebracht. urch den Unfall wurde das linke Hauptgleis und das be- chbarte Nebengleis für einige Zeit verlegt, so daß die Züge erspätungen bis zu drei Stunden erlitten. Nach den bisheri- n Erhebungen scheint ein Fehler der Luftsaugbremse des uges Nr. 219 dessen Ausfahrt verzögert zu haben.

— **Zum 50. Gedenktag der Brennerbahn-Eröffnung am . August.** Fünfzig Jahre Brennerbahn — das Jubiläum r in wirtschaftlicher Hinsicht wichtigsten Verbindung eutschlands und Jtaliens, die am 17. August des Jahres 1867 öffnet wurde! Seit 1864 baute man an der Strecke und zwar Auftrag der österreichischen Südbahngesellschaft. Der rbauer war bekanntlich Karl v. Etzel, der Baudirektor der esellschaft (geboren 1812 in Heilbronn, als Sohn des Er- uers der Stuttgarter Neuen Weinsteige), dessen Büste heute s Wahrzeichen am Wege steht.*) Deutsche Arbeit schuf dieses unstwerk der Technik, deutscher Fleiß, deutsche Emsigkeit hrte und wand sich durch der Berge Herzen, und deutsch t alles, was hier atmet — seit altersher. Jahrhunderte län- r schon als die Bahn besteht. Unsere Ahnen sind, soweit chweisbar, die ersten gewesen, die in geschichtlicher Zeit der Straße erschienen. Was uns Deutsche aber heute noch it unseren Herzen an die uralte Straße fesselt, ist die Tat- che, daß sie den Weg abgab für jene romantischen, mittel- terlichen Kaiserträume, deren Ziel, verfolgt immer wieder it schicksalshafter Sehnsucht, der lockende Süden war, das uberland Italien, die Krone des heiligen Rom, die so viel änen kostete, und Blut und Not und Tod, und die dennoch mer wieder begehrt wurde: von Starken und Schwachen, äumern und Helden. Vielleicht, daß den Brenner bereits dwig der Fromme benutzt hat, sicher dagegen ist, daß Lud- ig der Deutsche ihn überschritt und er seit Kaiser Otto m Großen fast ausschließlich als Alpenübergang benutzt urde. Er sah die Züge der Ottonen, sah den Bußgang Kaiser einrichs IV., sah den letzten der edlen Hohenstaufen, den ngen unglücklichen Konradin, der, sehnsuchtsdurchfiebert n seiner Höhe hinabspähte in die Ebenen des gelobten Lan- s, dem die Träume seiner Vorfahren im jungen Blute uschten und der den Stimmen nicht wehren konnte, die n hinabriefen, gen Süden, hin ins gesegnete und verfluchte, nnenleuchtende, geheimnisvolle Märchenland, wo sich sein d seines kaiserlichen Hauses letztes Schicksal jäh und blu- erfüllen sollte. Zum letzten Male überschritt dann in den hren 1401 und 1402 der Kaiser Ruprecht den Brenner. Wich- geblieben ist der Brennerweg bis in die neueste Zeit, zu- al er 1772 neu ausgestaltet wurde, und vor allem, seit heute r 50 Jahren der erste Zug den Paß hinaufkeuchte.

Über die Bahn selbst wird von anderer Seite geschrieben: e rd. 125 km lange sogenannte Brennerbahn, die Innsbruck it Bozen unter Überwindung des gewaltigen Gebirgsstockes r rhätischen Alpen verbindet, wurde nach etwa dreijähriger uzeit am 24. August 1867 dem Betriebe übergeben. Der an zu dieser technisch gewaltige Schwierigkeiten bietenden, ndschaftlich reizvollen Verbindungsbahn zwischen Nord- d Südtirol stammte von dem Württemberger Karl von Etzel, r zu damaliger Zeit an der Spitze der Baudirektion der k. k. iv. Südbahn stand. Bei dem Bau der Brennerbahnlinie wur- n zum ersten Mal Kehrtunnel verwendet. Im ganzen weist 22 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 5227 m = 4,2 % r Bahnlänge auf, deren längster, der Mühlthaler, 872 m ng ist. Die Brennerbahn, von der überhaupt nur 10,5 km 8,4 % in der Wagerechten liegen, überwindet von Insbruck s, das in 582 m Seehöhe liegt, bis zum Scheitelpunkt in 70 m Seehöhe 788 m und befindet sich hierbei größtenteils der größten Steigung von 25 ‰. Vom Brennerpaß fällt dann bis Brixen auf 571 m und bis Bozen auf 266 m See- he, im ganzen also um 1104 m. Von der gesamten Bahn- ge liegen 59,8 km = 47,7 % in Krümmungen und 65,4 km 52,3 % in der Geraden. Unter diesen Verhältnissen ent- ckeln die Personen- und Schnellzüge nur eine Geschwin- keit von 26—37 km und die Güterzüge eine solche von —25 km in der Stunde.

Ungarn.

— **Programmrede des Handelsministers Grafen Serényi.** Der ndelsminister hat in seiner in Putnak gehaltenen Pro- ammrede im Zusammenhange mit der Kohlenfrage auch die gelung des Eisenbahnverkehrs erwähnt. Er betonte, daß durch die nie geahnten Leistungen der Bahnen im Kriege sich auch deren Einnahmen vermehrten. Doch wird es zur Behebung der durch den starken Betrieb verursachten Schäden äußerst großer Summen bedürfen, schon weil ja auch die Staatsbahnangestellten für ihre besonders anstrengende Arbeitsleistung entsprechend entlohnt werden müßten. Auf dem Gebiete der Verkehrspolitik versprach er, außer Eisenbahnen auch den Wasserstraßenbau zu fördern, damit die aus dem Kriege heimkehrenden großen Arbeitermassen bei diesen großzügigen Arbeiten Verwendung finden können. Durch den Ausbau des Donau-Theiß- und des Donau-Save-Kanals sowie durch die Entwicklung der zum Meere führenden Wasserstraßen wird die Entfaltung der Donauschiffahrt von der unteren Donau bis nach Budapest, weiter die Ausgestaltung der Wasserstraße bis Karlstadt, und zwar im Wege der Kanalisierung der Kulpa, dann auch durch den Ausbau des Fiumaner Hafens eine Harmonie mit den Interessen des Verkehrs geschaffen. Auch die Verstaatlichung der Munizipalstraßen und die Anwendung größerer Summen für den Ausbau der Munizipal-, Bezirks- und Gemeindestraßen wird angestrebt.

— **Errichtung einer ungarischen Schiffswerft für Flußschiffe.** Die Atlantic-Seeschiffahrtsgesellschaft hat die gegenüber Budafok gelegenen beiden Inseln Haros und Hunyady, die bisher im Besitze des Herrscherhauses standen, angekauft zum Zwecke, um dort eine moderne Schiffswerft zu errichten, deren Bau von der Gesellschaft bereits in Angriff genommen wurde. In dieser Werft werden Flußschiffe für den eigenen Gebrauch der Gesellschaft erbaut, welche in Hinkunft auch für andere Firmen fertiggestellt werden.

Niederlande.

— **Die Nord - Brabant - Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1916.** Auch im Jahre 1916 ist der Verkehr weiter zurückgegangen, die vollständige Einstellung des Vlissinger Schnellzugsverkehrs veranlaßte die Gesellschaft, ihre schweren Schnellzugslokomotiven zum Teil der Zentralbahn zu vermieten. Mit Rücksicht auf den nach Beendigung des Krieges zu erwartenden starken Güterverkehr und die unzureichende Anzahl offener Güterwagen, kaufte die Gesellschaft von der Deutschen Waggon-Leihanstalt in Berlin 10 Zwanzigtonnen-Wagen mit Bremse und 40 solcher Wagen ohne Bremse; der Kaufpreis betrug 114 000 Gld. Von Bedeutung ist noch der Plan der Gesellschaft, sich mit der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft an dem Bau einiger Linien in Nord - Brabant zu beteiligen. Es wurde die Konzession erbeten für die Linien: Helmond-Bakel-Deurne-Venray; Eindhoven-Gemert-Boxmeer; Bakel - Gemert - Boekel - Volkel - Uden - Zeeland - Oss; Venray-Oplos - Mil - Grave - Oss. Mit den Vorarbeiten dieser Linien wurde bereits begonnen.

Die Gesamteinnahme betrug 614 188 Gld., was gegen 1915 eine Verminderung von 92 528 Gld. bedeutet, die Betriebsausgaben sanken von 976 059 auf 936 841 Gld. Die Verminderung der Ausgaben ist mit einem Betrage von 7300 Gld. auf einen geringeren Kurs zurückzuführen, eine Folge der Bestimmungen, wonach die Fracht für Güter von und nach Deutschland stets in Holland gezahlt werden muß. Die Regierung stellte entsprechend dem mit ihr geschlossenen Vertrage für 1916 einen Betrag von 675 000 Gld. zur Verfügung, so daß die Gesellschaft für die erste Hypothek, wie in den letzten Jahren, wieder eine Dividende von 4½ % zahlen konnte; eine Dividende für das Aktienkapital ist bislang noch nie gezahlt worden. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Das erste Motorschiff aus Beton.** Mit einem eben fertiggestellten Motorschiff, das aus Stahlbeton besteht und das erste Betonschiff der Welt bildet, das von einer Maschine getrieben wird, haben auf dem Christianiafjord Probefahrten stattgefunden, die in den beteiligten Kreisen große Aufmerksamkeit erregen. Das 300 Tonnen große Schiff bewährte sich nach den vorliegenden Berichten selbst in stürmischem Wetter, wie es dieser Tage im Norden herrschte, vorzüglich, so daß die Frage des Baues von Motorschiffen für den Seeverkehr nunmehr als gelöst betrachtet werden kann, und es sind auch bereits Schiffe bis zu 2700 Tonnen im Bau begriffen. Selbst der Herstellung von 4000 Tonnen großen Betonschiffen soll nichts im Wege stehen. Bei den Probefahrten fiel namentlich auf, daß sich auf dem Schiff die Erschütterungen, wie man sie auf den Dampfern kennt, wenig bemerkbar machen. Doch weist ein schwedischer Fachmann, der an den Probefahrten teilnahm, darauf hin, daß die Fahrt einen etwas schwerfälligen Eindruck machte, obgleich das

*) Etzel hat sich auch in anderer Weise um das Eisenbahn- sen des Vereins verdient gemacht. Er gründete s. Zt. mit n Oberbaurat Klein die „Deutsche Eisenbahnzeitung“, von Beginn des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahr 1847 an bis 1860 das Organ dieses Vereins war.

Schiff ganz leer ging. Dieses Fahrzeug ist für den Verkehr auf der Nordsee bestimmt, und man wird weitere Erfahrungen abwarten müssen. Bewähren sich aber Seeschiffe aus Beton, steht diesen, da sie weit billiger und schneller als Schiffe aus Holz oder Eisen herzustellen sind, eine große Zukunft in Aussicht. Die deutschen U-Boote räumen mächtig in dem Handelsschiffsraum auf, und es muß in riesigem Umfang für Ersatz gesorgt werden, wobei dann auch die Werften für Betonschiffe, die es schon in Norwegen und andern Ländern gibt, reichlich zu tun bekämen. Norwegischerseits wird behauptet, daß Betonschiffe sich gut gegen Torpedoangriffe bewähren würden. Gelegenheit, dies zu erproben, bietet sich jedenfalls genug. M.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Die Visp-Zermattbahn hatte im Jahre 1916 ein erheblich besseres Ergebnis als im Vorjahr, da der Betriebsfehlbetrag 1916 nur 20 163 Fr. betrug, während er sich 1915 auf 101 640 Fr. belief. Die Verwaltung berechnet den Verlust, der dem Unternehmen infolge des Krieges vom 1. August 1914 bis Ende 1916 erwachsen ist, auf 526 226 Fr. Eine Bankgruppe leistete im Betriebsjahr einen Vorschuß von 350 000 Fr., um die Betriebsfehlbeträge zu decken und die Anleihe zu verzinsen. Die Zahl der Reisenden betrug im Jahre 1916 33 197 (gegen 26 515 i. V.), während sich die Menge der beförderten Güter auf 8589 t (gegen 5881 t i. V.) belief. Die Betriebseinnahmen betrugen 190 305 (i. V. 133 648), die Betriebsausgaben 210 468 (i. V. 235 289 Fr.). Vergleichsweise sei angeführt, daß das letzte Friedensjahr einen Einnahmen-Überschuß von 358 842 Fr. lieferte, der die Auszahlung von 6½ % Dividende gestattete. — Von der elektrisch betriebenen Solothurn-Bern-Bahn liegt der Bericht über das erste Betriebsjahr vor, das mit der Betriebseröffnung am 10. April 1916 begonnen hat. Er bezieht sich nur auf die Strecke Solothurn-Zollikofen, da die Einführung in die Stadt Bern immer noch nicht durchgeführt ist. Die Führung der Züge bis Bern wird zweifellos die finanziellen Ergebnisse günstig beeinflussen, da das Umsteigen in Zollikofen auf die Straßenbahn äußerst lästig ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung schloß mit einem Schuldbetrage von 2773 Fr. ab. Die Verwaltung erachtet die Ergebnisse des Güterverkehrs für unbefriedigend. Er wurde durch den Ausfall der landwirtschaftlichen Güter wie Kunstdünger, Futtermittel usw. und durch die schlechte Ernte ungünstig beeinflußt. — Der Solothurn-Münster-Bahn brachte das Jahr 1916 eine Gesamtbetriebseinnahme von 434 245 Fr. (gegen 401 748 Fr. i. V.), der 303 887 Fr. Gesamtausgaben (gegen 310 044 Fr. i. V.) gegenüberstanden, so daß sich ein Einnahmeüberschuß von 130 358 Fr. (i. V. 91 704 Fr.) ergab. — Nach dem Jahresbericht 1916 der Schöllenenbahn weist die Baurechnung zum 31. Dezember 1916 Baukosten im Betrag von 2 119 381 Fr. (i. V. 1 420 471 Fr.) auf. Über die finanzielle Lage der Gesellschaft bemerkt der Bericht, es habe sich im Laufe des letzten Jahres herausgestellt, daß die verfügbaren Mittel zur Fertigstellung der Anlagen nicht genügten. Die Verlängerung der Bauzeit durch den Krieg habe eine bedeutende Vermehrung der Verwaltungskosten und der Bauzinsen verursacht. Die großen militärischen Forderungen, die seinerzeit mit der Baubewilligung verknüpft wurden, verursachten eine Überschreitung des Voranschlags um rund 250 000 Fr. Das Unternehmen sah sich daher gezwungen, an den Bundesrat ein Gesuch um Ausrichtung einer Nachsubvention zu richten, über dessen Erfolg sich bis zur Stunde nichts bestimmtes sagen läßt. Auf Ansuchen des Verwaltungsrats wurde im Berichtsjahr der eigentlich erst nach der Betriebseröffnung fällige fünfte und letzte Betrag von 25 000 Fr. der ersten Bundessubvention ausbezahlt. — Der Jahresbericht 1916 der Berner Alpenbahn (Bern-Lötschberg-Simplon) enthält einige interessante Angaben über den Verkehr und die Einnahmengestaltung während der Jahre 1915/16. Wir entnehmen daraus, daß der internationale Transitgüterverkehr über die Linie Scherzligen-Brig in seinen verschiedenen Relationen folgende Beförderungsmengen und -Einnahmen aufwies:

Verkehr	1915 Tonnen	1915 Einnahmen Fr.	1916 Tonnen	1916 Einnahmen Fr.
Deutschland-Italien und umgekehrt	235 908	800 631	—	—
Belgien u. Niederlande-Italien und umgekehrt	430	2 637	—	—
Französ. Nordbahn-Italien u. u.	20	55	—	—
Französ. Ostbahn-Italien u. u.	6 462	19 491	22 623	71 800
P.-L.-M.-Italien u. umgekehrt	1 650	6 386	31	533

Der Unterschied im Ertrag für die Tonne der einzelnen Ve-kehre rührt her von der Mehrzahl der hoch- bzw. niedrig ta-fierenden Güter. Im Verkehr P.-L.-M.-Italien waren für 191 die Transporte ausschließlich Stückgutsendungen, wovon d größte Teil in Eilfracht, die einen verhältnismäßig hohe Ertrag abwerfen, während für 1915 auch Wagenladungen m weniger hochwertigen Gütern zu befördern waren. Die G-genüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1915 un 1916 zeigt folgendes Bild:

	1915 Fr.	1915 %	1916 Fr.	1916 %
Personenverkehr	872 071	23,26	1 257 536	28,
Gepäcktransport	61 659	1,65	86 305	1,
Tiertransport	80 524	2,15	116 247	2,
Gütertransport	2 484 238	66,26	2 525 421	57,
Posttransporte	39 272	1,05	45 595	1,
Gesamtbetriebseinnahmen	3 537 675		4 031 106	
Verschiedene Einnahmen	211 105	5,63	324 786	7,
Gesamtsumme d. Einnahmen	3 748 871	100,00	4 355 893	100,
oder für das Bahnkilometer	34 711		36 914	

Alle Rechnungskapitel weisen gegenüber den entspreche den Ergebnissen des Jahres 1915 Mehreinnahmen auf, die si im ganzen auf 607 022 Fr. stellen. Es ist jedoch zu berüc sichtigen, daß in den Einnahmen des Jahres 1916 die Ei nahmen der Linie Münster-Lengnau für das erste volle B triebsjahr inbegriffen sind, während die Einnahmen d Jahres 1915 die Einnahmen dieser Linie nur für die dr Monate Oktober-Dezember enthalten. Abgesehen hierv weisen auch die Einnahmen des Jahres 1916 genau wie diejen gen des Jahres 1915 ungewöhnliche Verhältnisse auf. Wä rend die Einnahmen des Jahres 1915 im Personenverkehr ein weitere und verschärfte Einwirkung des Krieges zeigten u die Einnahmen aus dem Güterverkehr durch den außerorden lich lebhaften Güteraustausch zwischen Deutschland u Italien in den ersten Monaten des Jahres 1915 bis zum Ei tritt Italiens in den Krieg in höchst erfreulichem Maße si steigerten, fielen im Jahre 1916 (wie schon in der zweit Hälfte 1915) die Einnahmen aus dem Güterverkehr Deutsc land-Italien und umgekehrt ganz aus. Dafür vermochte si der Personen- und Güterverkehr im Oberland (Streck Scherzligen-Brig und Spiez-Bönigen) wesentlich zu erhole obwohl sich der Einfluß des Krieges noch ebenso stark w im Vorjahr geltend machte. Im ganzen ergaben sich gege über den Ergebnissen des Vorjahres folgende Mehreinnahme Aus dem Personenverkehr 385 365 Fr., aus dem Gepäcktran port 24 646 Fr., aus dem Tiertransport 35 723 Fr., aus de Gütertransport 41 183 Fr., aus dem Posttransport 6322 Fr., a verschiedenen Einnahmen 113 680 Fr. F. R.

— **Ein Angstschrei des Charkower Rayon-Komitees.** D Rayon-Komitees liegt in Rußland bekanntlich die Sorge f eine möglichst glatte Abbeförderung der Gütermengen d Die Aufgabe lastet zurzeit natürlich ganz besonders schw auf den Schultern der Beauftragten; denn es sieht traurig Rußland um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen au Die „Torgowo- Prom. Gaseta" teilt nun in ihrer Nr. 139 ein Aufruf des Rayon-Komitees in Charkow mit, der die Lage den düstersten Farben malt. „Die Verhältnisse auf den Eise bahnen sind ganz verzweifelte und es drohen dem Lande schwersten Erschütterungen, wenn nicht die allerdurchgr fendsten Maßnahmen zur Begegnung des heraufziehend Unheils schleunigst eingeleitet werden. Die Anzahl d kranken Lokomotiven und Wagen innerhalb des Bezirkes d Charkower Rayons übersteigt erheblich die, selbst unter B rücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse, zulässige Grenz Die zutage tretende Trägheit und das langsame Fortschreit der Arbeiten in den Werkstätten während des Monats M lassen befürchten, daß diese traurigen Verhältnisse auch no länger andauern könnten. Ist es wirklich notwendig, auszusprechen, wohin das führt!" Der Aufruf führt dann weit aus, wie ein weiterer Rückgang des Verkehrs die Folge se wird, wie hieraus wiederum Hunger und Kälte der Arm und Bevölkerung zu tragen auferlegt werden wird. In auße ordentlich beredter, echt slawischer Überschwänglichkeit u Breite, wird der Arbeiterschaft vor Augen geführt, wie n durch ihre Energie, Aufopferung und Treue es noch möglic werden kann, das Heimatland zu retten, das gerade jetzt si am Rande eines Abgrundes befindet. Es fehlt auch nicht der ausführlichsten Darstellung der Folgen, die unverme lich eintreten müssen, falls in diesem verhängnisvollen Aug blick die Arbeiterschaft versagt, und damit auch der Arme die tapfer mit Blut und Leben das Land verteidigt, die Waff aus der Hand schlägt.

Kurz — wenn man diesen Aufruf liest, so tritt die gan Not, in die das Land durch das Versagen der Eisenbahnarb ter getrieben werden würde, deutlich zutage, namentlich we der Aufruf mit starker Betonung darauf hin, daß nur 3

mate (vom Mai ab) zur Verfügung stehen, die ausgenutzt rden müssen, wenn ein Elend und ein Zusammenbruch verden werden soll. Ob der Aufruf auf guten Boden gellen ist? Wer kann das sagen! Soviel aber aus der Tagesesse zu erkennen war, haben die Arbeiter das Land in der t stecken lassen und sich damit beschäftigt, die verzweifelte ge in ihrem eigenen Interesse auszunutzen. Es fehlt dem ssen ganz und gar der ideale Begriff „Vaterland", selbst e Bezeichnung, die sich mit deutschem „Vaterland" deckt, lt ihm, und vollends jede innerlich begründete Begeisterung, die die Möglichkeit zum Bringen von Opfern erleichtert. Die Arbeiterschaft scheint augenblicklich nur berauscht von der Vorstellung, daß sie frei sei, d. h. daß sie tun und lassen kann, was sie will, und daß die Freiheit sie voll berechtigt, alles aus dem Wege zu schaffen, was eine Beeinträchtigung ihrer Auffassung von Freiheit ist. Das russische Volk ist noch gar nicht reif zur Freiheit, weil ihm vor allem ganz das Verständnis dafür fehlt, daß die Freiheit keineswegs Unterordnung ausschließt. m.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Vom Oktober d. J. ab bis auf weiteres wird der an der Bahnecke Harburg-Cuxhaven zwischen den Stationen Harburg Hbf. und Hausbruch gelegene Bahnhof Harburg U. E. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Dagegen bleibt der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch- und Wagenladungsverkehr bestehen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

uf den 1. Oktober 1917 wird zum if der Nachtrag VIII ausgegeben. enthält neben den seit Ausgabe des ten Nachtrags im Verfügungswege angenen Änderungen und Ergängen des Abschnitts E des Tarifs im entlichen die durch die Auflegung r Steuer auf den Güterverkehr erderlich gewordene Neuberechnung Kilometertariftafel, ferner eine ometertariftafel für Steinkohlen . und neu berechnete Stationstarife, denen außer der Verkehrssteuer h die bereits bekanntgegebenen Erungen der Stückgut- und Wagenungsfrachtsätze enthalten sind. In Stationsfrachtsätze für die badien Bodenseestationen ist auch die den 1. Oktober 1917 erhöhte Umgebühr eingerechnet.

in Teil der bisherigen Stationshtsätze fällt weg. Soweit hierdurch öhungen eintreten, gelten die bisgen Sätze noch bis 31. Oktober 1917. durch den Hinzutritt des Verweigszeichens Bes zu den Stationsen Gmünd (Schwäbisch) Hbf. und pingen eintretende Erschwerung Verkehr mit diesen beiden Staen gilt erst vom 1. November 1917

is zur Ausgabe des Nachtrags erteilt ere Auskunft unser Verkehrsau.

arlsruhe, 28. August 1917. (1275)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

it Wirkung vom 1. November 1917 den die Ausnahmetarife 6 für nstoffe, 6c für Rohbraunkohlen . und S6 für Braunkohlenbriketts gehoben. An ihre Stelle tritt am chen Tage ein neuer Ausnahme 6 für Steinkohlen, Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen, nkohlenbriketts und Braunkohlen. Für Braunkohlen, Braunkohlenetts und Braunkohlenkoks nach dem schen Küstengebiet ist der bisge Geltungsbereich eingeschränkt len. Der Ausnahmetarif bringt in meisten Stationsverbindungen Erungen, auch sind sämtliche Ermäßigen für Kohle zur Ausfuhr über äfen nach außerdeutschen Ländern tigt worden. Die bisher für Senen nach dem Küstengebiet geforgleichzeitige Auflieferung von mindestens 20 t ist weggefallen; der Ausnahmetarif ist nur noch an die Auflieferung von mindestens 10 t bei Erfüllung erschwerter Bedingungen für die Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen geknüpft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Ferner wird der Ausnahmetarif 4c für Rübenerde zum Düngen am gleichen Tage ohne Ersatz außer Kraft gesetzt. Im weiteren werden die unterm 28. Juni 1917 bekanntgegebenen Einschränkungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 2t für Torfstreu usw. und 27 für Eis wieder aufgehoben.

Dresden, am 29. August 1917. (1276)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 ist bei dem Ausnahmetarif 15 der Tarifhefte 1, 2, 3 und 4 sowie bei dem Ausnahmetarif 15a des Tarifheftes 1 im Warenverzeichnis bei der Tarifstelle Garne aller Art usw. zwischen den Worten „ausgenommen" und „Seidengarn" einzufügen „Papiergarn".

Breslau, den 29. August 1917. (1279)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 werden die Ausnahmetarife 6a, 6d, 6g, 6i, 6k und S6 aufgehoben. An ihre Stelle tritt vom gleichen Tage ab ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks. Die Abteilung A des Ausnahmetarifs gilt nach allen Stationen der beteiligten Bahnen mit Ausnahme einer Anzahl Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, die Abteilung B dagegen nur nach dem Küstengebiet der Ostsee, das gegenüber der bisherigen Abgrenzung eingeschränkt worden ist. Die Frachtsätze nach dem Küstengebiet (Abteilung B) gelten wie bisher nur für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks. Die Neuordnung bringt für die meisten Stationsverbindungen Erhöhungen, auch sind durch sie sämtliche Ermäßigungen für Kohle zur Ausfuhr über Seehäfen nach außerdeutschen Ländern sowie für Kohle nach Berlin und seinen Vororten beseitigt worden. Die bisher für Sendungen nach dem Küstengebiet geforderte, gleichzeitige Auflieferung von mindestens 20 t ist weggefallen; der Ausnahmetarif ist nur noch an die Auflieferung von mindestens 10 t bei Erfüllung erschwerter Bedingungen für die Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen geknüpft. Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin SW. 11, Tempelhofer Ufer 28. (1281)

Berlin/Wien, den 29. August 1917.
Königliche Eisenbahndirektion —
K. K. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 werden die Ausnahmetarife
Nr. 12 für Holzstoff usw.,
Nr. 13 für Tafelglas,
Nr. 14 für Torfstreu, Torfmull und Torfmehl,
Nr. 15 für Steinkohlen usw.,
Nr. 21 für frisches Obst
ohne Ersatz aufgehoben;
ferner wird der Ausnahmetarif Nr. 11 für Holz aufgehoben und durch einen neuen Holzausnahmetarif auf anderer Grundlage ersetzt. Näheres bei den Dienststellen.

München, den 28. August 1917. (1282)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 ist im Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 15 und 15a zwischen den Worten „ausgenommen" und „Seidengarn" einzufügen „Papiergarn".

München, den 25. August 1917. (1266)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtrh. Netz

(Frankfurt usw. Bayer. Gütertarif).

Mit Wirkung vom 1. November 1917 werden die Ausnahmetarife 5b für Steine des Spezialtarifs III usw. und 11 für Dachschiefer usw. aufgehoben.

München, den 24. August 1917. (1284)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz

(Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif).

Ab 1. Oktober 1917 wird die Station Wertheim als Station der Badischen St.-E.-B. in die westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarife mit Baden übernommen.

München, den 24. August 1917. (1285)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. (Bayern rechts des Rheins-Österreich). Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 14 vom 1. Mai 1914.

Mit Ablauf des 31 Oktober 1917 treten die auf Seite 92 und 93 des Tarifs enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Mittenwaldbahn vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 27. August 1917. (1272)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Ausfuhr nach Österreich vom 10. Oktober 1897.

Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 tritt der Tarif samt Nachträgen I—VIII und den im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen außer Kraft.

München, den 27. August 1917. (1273)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Die am 1. Oktober 1917 für die Königlich Preuß. Staatsbahnen in Kraft tretenden Erhöhungen der Frachtsätze (Kilometertariftabelle im Heft C1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs) gelten vom 1. November ab auch für den diesseitigen Binnengütertarif.

Bentheim, den 25. August 1917. (1269)
Der Betriebs-Direktor.

Tfr. 273. Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Am 1. November 1917 tritt der Ausnahmetarif Nr. 2 für Eichenholz-Extrakt und Lohabsud außer Kraft.

München, den 24. August 1917. (1271)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 7 C.

Die unter dem 28. Juni 1917 bekanntgegebene Einschränkung und Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1b für Stammholz tritt erst am 15. September 1917 in Kraft. Die gleichzeitig bekanntgemachte Aufhebung des Ausnahmetarifs 27 für Eis unterbleibt. Mit Ablauf des 31. Oktober 1917 werden aufgehoben die Ausnahmetarife 5c für Pflastersteine zur Herstellung öffentlicher Wegebauten, 9a für Eisen und Stahl usw., 11 für Dachschiefer usw., 17 für Bier, 21 für gebrauchte Emballagen, und im Ausnahmetarif 24 für Zement usw. die Frachtsätze von Bad Reichenhall und Burglengenfeld nach Reichenberg Sächs. Staatsbahnen. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 29. August 1917. (1277)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr.

Vom 1. November 1917 an wird die Fracht im Verkehr mit O b e r s t ö ß w i t z allgemein im Versand über Starbach und im Empfang über Ziegenhain berechnet. Damit ist für Eilstückgüter und Milchsendungen eine geringfügige Frachterhöhung verbunden.

Dresden, am 28. August 1917. (1274)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C. Teilheft C 2 a.

Am 10. September 1917 wird die Station Apollensdorf in die Schnittafel B des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) Seite 201 u. f. mit folgenden Sätzen aufgenommen:

Schnittpunkt	5	7	22	25	27	29
	44	38	117	94	114	116

Halle (Saale), 28. August 1917. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1917 treten im Binnenverkehr der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn im Güterverkehr Tariferhöhungen ein.

Mannheim, den 23. August 1917. (1261)
Oberrheinische Eisenbahngesellschaft Aktiengesellschaft.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. September d. J. treten in der Güterklassifikation die: „im Falle der Ausfuhr in der Richtung nach den Niederlanden — oder — im Falle der Ausfuhr über die niederländischen Häfen nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien“ geltenden Tarifierungen außer Kraft. Bestehen bleiben jedoch die erleichterten Verpackungsvorschriften im Falle der Ausfuhr in der Richtung nach den Niederlanden bei den Tarifstellen: Glas (Tarif Teil I B, Seite 62), Steine (S. 94/95), Tonwaren (S. 99) und Zement und Betonwaren (S. 103) der Spezialtarife II und III. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 27. August 1917. (1264)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 4.

Am 31. Oktober 1917 treten die im Nachtrag VI vom 1. Juli 1917 enthaltenen Frachtsätze in K r o n e n w ä h r u n g des Ausnahmetarifs 30 (Holz unter A*) außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4.

Dresden, am 27. August 1917. (1265)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 erhält die Ziff. 8 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung: „8. Hobelspäne und Holzsägemehl.“ Über die eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 28. August 1917. (1267)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft II und Heft VI vom 1. Juli 1911.

1. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 40 B (Holzstoff aus Deutschland) des Heftes 2 treten am 1. November 1917 außer Kraft.

2. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 I (Zement aus Österreich) auf Seite 8 des Nachtrags IV zu Heft bleiben über den 1. November 1917 hinaus noch bis auf weiteres in Kraft.

München, 23. August 1917. (128
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr. Tari Teil II, gültig vom 1. August 1912. Aufhebung des Ausnahmetarifes 11 (Zucker).

Mit Gültigkeit vom 15. September 191 wird der im obgenannten Tarife vo gesehene Ausnahmetarif 112 für Zuck der Pos. Z—20 lit. e aufgehoben.

Wien, am 25. August 1917. (127
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltunge

Badische Lokal-Eisenbahnen Aktien-Gesellschaft.

Die Binnentarife der Albtalbah Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Eise bahn, Bühlertalbahn, Wiesloch-Mecke heim-Waldangellocher Eisenbahn u Neckarbischofsheim-Hüffenhardter Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1. wird die bisherige Kilometer-Tariftaf für den Güterverkehr durch je ei neue ersetzt. Durch teilweise Änderu der Einheitssätze und der Abrundung grundsätze, sowie durch Einrechnu der Güterverkehrsabgabe treten E höhungen der Frachtsätze ein.

Karlsruhe, den 25. August 1917. (126
Die Direktion.

2. Verdingungen.

Werkholzlieferung.

Der Werkholzbedarf der K. Eise bahnwerkstätten ist zu vergeben.

Bedingungen und Gattungsverzeic nis kostenfrei bei der unterzeichnet Stelle, wo die Angebote (Aufschr „Werkholzlieferung“) am 17. Septe ber, vormittags 10 Uhr, eröffnet w den.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cannstatt, den 25. August 1917. (12
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektio

Die Ausführung von Gleisumb mit altbrauchbaren Oberbaustoffen u Instandsetzungsarbeiten der Industr gleise im Bezirk der 30. Bahnmeiste auf dem Hamburg-Lehrter Güterbal hof in Berlin soll öffentlich verdung werden. Die Verdingungsunterlag können im Zimmer 28 des unterzei neten Betriebsamts eingesehen werd auch können Angebotshefte, sow solche vorhanden, gegen Zahlung v 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hi selbst bezogen werden. Die Beträ sind in bar zu zahlen oder post- d bestellgeldfrei einzusenden. Die A gebote sind verschlossen mit der A schrift: „Angebot auf Ausführu von Gleisumbau und Instandsetzun arbeiten der Industriegleise im B zirk der 30. Bahnmeisterei auf d Hamburg-Lehrter Güterbahnhof“ v sehen bis zum 7. September 1917, v mittags 11 Uhr, nach hier einzureich Die Öffnung der eingegangenen An bote findet zu vorgenannter Zeit Gegenwart der etwa erschienen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Woch

Königliches Eisenbahnbetriebsamt Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (12

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 69. | 5. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Leistungsfähigkeit zweigleisiger Haupteisenbahnen und ihre Erhöhung.

Von Dr.-Ing. e. h. Schroeder, Wirklicher Geheimer Rat.

Die Leistungsfähigkeit der Haupteisenbahnen in Preußen nügte schon vor dem derzeitigen Weltkriege nicht überall ll den steigenden Anforderungen des Verkehrs. Die großen ldbeträge, die nicht nur für die Vermehrung der Fahrzeuge, ndern auch für die Erweiterung der baulichen Anlagen gerdert und bewilligt worden sind, beweisen es. Die infolge s Krieges eingeschränkte, vielfach ganz eingestellte Bauigkeit wird daher nach gutem Abschluß des Krieges, den r mit Zuversicht erhoffen, in erhöhtem Maße fortgesetzt, d die Beschaffung weiterer Geldmittel notwendig werden, den Bedürfnissen des steigenden Verkehrs entsprechen zu nnen. Alle diese Beschaffungen und baulichen Ausführun-n dienen neben der Erhöhung der Leistungen auch dem vecke, die Erträgnisse der Eisenbahnen zu mehren, und se Mehrung wird um so größer sein, je geringer die nötigen ifwendungen für bauliche Anlagen gewesen sind.

Die Leistung gelangt zum Ausdruck in der Zahl der nutzngenden Züge, die in einem regelmäßig wiederkehrenden itabschnitte befördert werden können. Ihre Vermehrung ßt sich innerhalb der für jede Spurbahn bestehenden Grenze f zweigleisigen Eisenbahnen erreichen durch mehrgleisigen sbau oder durch höhere Ausnutzung der vorhandenen Fahrise.

Die Erfahrung lehrt, daß auf der Berliner Stadtbahn im dtpersonenverkehr bis zu 24 Züge stündlich in jeder Richng befördert werden. Da auf den Zwischenbahnhöfen für e Richtung auch nur ein Gleis vorhanden ist, so setzt sich Zugfolgezeit zusammen aus dem Aufenthalt für die Abtigung der Züge und den Zeiten, die für die Einfahrt bis n Stillstand, für die Räumung des Bahnsteiggleises und die Signalgebung gebraucht werden. Eine Vermehrung Züge ist nur möglich, wenn und so weit an diesen Zeitchnitten gespart werden kann.

m Fernverkehr ist es anders, namentlich weil in die Abfertigung der Züge am Bahnsteig auch gen der Gepäck-, Post- und Eilgutabfertigung gere Zeit dauert, als im Stadtpersonenverkehr. Bei einem is für jede Richtung im Bahnhof würde die Ausnutzung des Fahrgleises erheblich geringer sein; sie läßt sich verbessern durch Vermehrung der Bahnsteiggleise. Schon ein zweites Bahnsteiggleis für jede Richtung würde genügen, die Ausnutzung um das Doppelte zu steigern, wenn der Aufenthalt am Bahnsteige nicht länger ist, als die Zugfolgezeit. Wie die Grenze für bessere Ausnutzung zu erreichen ist, geht aus meiner Schrift: Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe[1]) hervor, und auch aus ihr ergibt sich die Richtigkeit des Grundsatzes, daß wirtschaftlich die Anordnung den Vorzug verdient, bei der die Leistungen von Strecke und zugehörigen Bahnhöfen im Einklange stehen.

Auf den Ferneisenbahnen ist die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge je nach ihrer Art und Bestimmung verschieden, aber, wie die Erfahrung lehrt, kommt es je nach der Verkehrsstärke vor, daß mehrere Züge derselben Reisegeschwindigkeit in nicht zu weitem Abstand von einander zu befördern sind. Hierbei ist nach den Gesetzen für die Zugfolge an Zeit zu sparen, wenn solche Züge nicht einzeln nach anderen mit geringerer Reisegeschwindigkeit, sondern unmittelbar hintereinander gruppenweise befördert werden, wie es sich bei Vor- und Nachzügen von selbst ergibt. Gesondert davon wären dann die Züge mit verschiedener Reisegeschwindigkeit durchzuführen. Wie ein solcher bündelstarrer Fahrplan zu gestalten sein würde, habe ich in meiner Schrift: Der Fahrplan für Haupteisenbahnen des Fernverkehrs[2]) näher dargelegt.

Danach waren z. B. vor dem Kriege im Sommerfahrplan für das Jahr 1914 auf der Strecke Cöln-Düsseldorf in einzelnen Stunden bis zu 5 aufenthaltlos durchfahrende Züge und auf der Strecke Berlin-Jüterbog in 2 aufeinander folgenden Morgenstunden bis zu 10, und am Abend in ebenfalls drei folgenden Stunden bis zu 15 derartige Schnellzüge mit gleicher Reisegeschwindigkeit abzufahren.

Eine Gruppe von fünf solchen Zügen würde sich bei einer Zugfolge von 3 Minuten Raumabstand in einer Viertelstunde befördern lassen, und, wenn man die senkrechte Höhe des

---

[1]) Verkehrstechnische Woche Jahrgang 1916 Nr. 9/10 und 11/13 S. 111.

[2]) Verkehrstechnische Woche Jahrgang 1917 Nr. 24/26.

Fahrlinienbündels im bildlichen Fahrplan, wie vorgeschlagen wird, zu einer Stunde annimmt, würde noch die Höhe von 45 Minuten übrigbleiben, um darin die Fahrlinien für die übrigen Züge unterzubringen. Hierbei sind Überholungen unvermeidlich. Bei diesen hat man zu unterscheiden zwischen solchen, bei denen auch der überholende Zug auf dem Überholbahnhof hält, und denjenigen, bei denen der überholende Zug die Überholstelle aufenthaltlos durchfährt. Die erstere Art der Überholung ist für den Verkehr nutzbar und daher für ihn von besonderer Bedeutung. Sie sichert dem mit dem Personenzuge ankommenden Reisenden die Fortsetzung der Reise mit einem Zuge von größerer Reisegeschwindigkeit, und dem mit diesem Ankommenden durch Übergang auf den Personenzug die Erreichung seines Reisezieles, wenn an ihm der Schnellzug nicht hält. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist für den Personenzug ein längerer Aufenthalt unentbehrlich und er wird, weil seine Notwendigkeit leicht erkennbar ist, auch vom Durchreisenden leicht ertragen. Dagegen wird der längere Aufenthalt unangenehm empfunden, wenn der überholende Zug die Überholstelle aufenthaltlos durchfährt, d. h. die Überholung dem Verkehr keinen Nutzen bringt. Das muß man auf den Bahnen mit geringem Verkehr in den Kauf nehmen, anders ist es auf verkehrsreichen Bahnen. Auf ihnen wird es sich trotz der entstehenden Kosten vielfach empfehlen, durch dem Bedürfnis entsprechende Verlängerung des Überholgleises die Überholung während der Fahrt, d. h. ohne längeren Aufenthalt auf den Überholstellen zu ermöglichen, zumal wenn der entstehende Zeitgewinn auch für den Betrieb Vorteile bringt.

Die Erhöhung der Eisenbahnleistungen in der geschilderten Art ist, wie aus den erwähnten Schriften hervorgeht, nur zu erwarten, wenn auch für die in beiden Richtungen der Bahn zu befördernden Güterzüge eine eigene, jederzeit benutzbare Einfahrt in die Bahnhöfe geschaffen wird, die zurzeit auf zweigleisigen Eisenbahnen nur in einer Richtung vorhanden zu sein pflegt, nämlich in der Richtung, in der die Güteranlagen rechts der Bahn liegen. Bei der Lage links der Bahn müssen die Güterzüge sowohl bei der Einfahrt, wie auch bei der Ausfahrt das für die andere Richtung bestimmte Fahrgleis in Schienenhöhe kreuzen. Das ist auch, wie die Erfahrung lehrt, nicht bedenklich, so lange der Verkehr die hierfür erforderlichen Zugpausen in ausreichender Weise bietet. Aber wenn sich bei steigendem Verkehre diese Zugpausen verkürzen, wenn sie auch noch durch Zugverspätungen nachteilig geändert oder ganz beseitigt werden, und deshalb selbst richtig eintreffende Güterzüge zum Schaden der nachfolgenden Züge warten müssen, dann entstehen Betriebsstörungen, die sich stark zu vergrößern pflegen und sich bei Wiederholung leicht zu Betriebsstockungen entwickeln können. Diese gefährliche Quelle von Betriebsstörungen wird verstopft, wenn die Einfahrt der Güterzüge in beiden Richtungen durch Ablenkung nach rechts erfolgt, und sie auf derselben Seite auch abgefertigt werden. Diesen Vorteilen steht gegenüber eine Vermehrung des Umstelldienstes, weil wegen der einseitigen Lage der Güteranlagen die auf der anderen Seite angekommenen Güterwagen unter Kreuzung der Hauptfahrgleise abgestellt und die in der einen Richtung abzusendenden Wagen unter Kreuzung der Hauptgleise zur Aufnahme in die Güterzüge bereit gestellt werden müssen. Bei diesen Durchkreuzungen der Hauptgleise ist man aber nicht fest gebunden an die bestimmte Zeit, in der sie bei der Ankunft der Güterzüge stattfinden müssen, sie erfolgen nur, wenn die dafür erforderliche Zugpause tatsächlich vorhanden ist; sie wird nur ausgenutzt, niemals nachteilig verändert. Solche Regelung bringt wesentliche mit dem Verkehr steigende Vorteile für die pünktliche Durchführung des Betriebes, ja, man kann sie als unentbehrlich für einen dichten Zugbetrieb bezeichnen.

Bei den unvermeidlichen Einwirkungen, die wechselnde Verkehrsbedürfnisse und Witterungsverhältnisse auf die Durchführung des Eisenbahnbetriebes ausüben, wird man stets einige Unregelmäßigkeiten in Rechnung ziehen müss So wird es z. B. vorkommen, daß der durch eine nicht pün liche Überholung aufgehaltene Zug deshalb die Stelle, auf er wieder überholt werden soll, nicht rechtzeitig errei und dadurch den überholenden Zug aufhält, wenn eine V legung der Überholung noch größere und weiter sich f pflanzende Verspätungen herbeiführen würde usw. A solche Unregelmäßigkeiten treten im Richtungsbetriebe bei durch den festgesetzten Raumabstand gesicherten Fahrten Verschiebungen zutage, und lassen sich deshalb durch höh Anstrengung bei der Abfertigung der Züge auf den Zwisch bahnhöfen und namentlich bei längere Strecken aufentha los durchfahrenden Zügen durch Anwendung der für die E holung von Fahrverlusten zugelassenen größeren Fa geschwindigkeit ausgleichen; auch verlieren sie ihre na teilige Wirkung, wenn die Fahrt in der Fahrlinie eines bei Bedarf verkehrenden und zurzeit nicht fahrenden Zu fortgesetzt werden kann. Das gilt für jede der beiden Ri tungen, aber dieser natürliche Ausgleich innerhalb jeder Ri tung wird zerstört, wenn es Stellen gibt, an denen der Fa betrieb der einen Richtung abhängig ist von dem Betriebe anderen Richtung, wie es bei der Abfertigung der Güterzü auf der in der Fahrrichtung links liegenden Bahnseite v kommt. Damit tritt ein neuer Anlaß für Verspätungen hin dessen nachteilige Wirkungen auf den Lauf anderer Züge s jeder Voraussicht entziehen; aus geringen Verspätung kann sich lawinenartig eine Stockung entwickeln. Deshalb bei dieser Zugfolge, von der eine erhebliche Steigerung Leistungen bei regelmäßiger Betriebsführung erwartet w den darf, die Fernhaltung jeder Abhängigkeit von dem B triebe der anderen Richtung als unerläßliche Vorbedingu zu bezeichnen.

Die geschilderte Vermehrung des Umstelldienstes auf Bahnhöfen muß daher hingenommen werden, und die A gabe beschränkt sich darauf, zu untersuchen, wie sie m dem geringsten Kostenaufwande durchzuführen ist. Auf g ßeren Bahnhöfen, auf denen bereits für Umstell- und A hilfedienst eine Lokomotive eingestellt ist, wird w kaum eine Kostenvermehrung erwachsen, ja, eine genaue P fung wird vielleicht noch ergeben, daß die Lokomotive n der Lage wäre, diesen Dienst auch noch auf einem bena barten kleinen Bahnhof ebenso, wie die Bedienung von Gle anschlüssen auf freier Strecke zu übernehmen. Auch kön man benachbarte kleinere Bahnhöfe zu einem Bezirke sammenfassen, dem für den Umstelldienst eine herumfahrende Lokomotive zu überweisen wäre. Aber damit würde man v leicht in Beziehung auf die erforderliche Maschinenkr mehr als nötig, und in Beziehung auf die Pünktlichkeit we ger tun, als gebraucht wird. Um beides zu vermeiden, w den für den Umstelldienst entsprechend gebaute Triebwag mit elektrischem Antrieb aus mitgeführten Starkstromsp sern, die man kurz Umstellzeuge nennen könnte, in Fr kommen. Bei der großen, immer weiter fortschreitenden E wicklung der Überlandanlagen für die Lieferung von elekt schem Starkstrom läßt sich erwarten, daß die Aufladung Speicher selbst auf den kleinsten Bahnhöfen möglich sei würde. Solche Umstellzeuge böten auch den Vorteil, daß e nur Starkstrom verbrauchen, wenn sie arbeiten, währ Dampflokomotiven auch während der Arbeitspausen im Feu zu halten sind. Die Umstellzeuge lassen sich in ihrer Z und Schiebekraft und überhaupt in ihrer Bauart vollstän den bestehenden Verhältnissen anpassen, so daß sie auch Bedarf zum Ver- und Entladen von schweren Gegenständ zum Wasserpumpen und zur Hilfeleistung bei der Bahnunt haltung, dem Zurichten von Baustoffen und bei ähnlichen beiten herangezogen werden können. Fortgesetzt ist man müht, eine bessere Ausnutzung der Güterwagen durch V kürzung ihrer Be- und Entladefrist herbeizuführen. Die Z der Einrichtungen, die für diese Zwecke vorgeschlagen w den sind, ist groß und entscheidende Beschlüsse sind n

ıht gefaßt, aber wie auch die Entscheidung fallen möge, ne Maschinenkraft wird man dafür stets vorsehen müssen, d eine solche könnte man sich durch das Umstellzeug beaffen, die zugleich darauf hinweist, daß sich besonders die ırichtungen empfehlen werden, bei denen nicht der brinıde Wagen mit dem Schüttgute, sondern nur das Gut geben wird. Auch der Führer eines solchen Umstellzeuges wäre für den allgemeinen Bahnunterhaltungsdienst eine nützliche Kraft, wenn man erwägt, daß die Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes, wie Weichen- und Signalstellwerke usw. zwar fortgesetzt leistungsfähiger, aber infolgedessen auch in ihrer Bauart verwickelter werden, und deshalb auch das Bedürfnis nach entsprechend ausgebildeten Handwerkern für ihre Instandhaltung wächst.

(Schluß folgt.)

Schweizerische Ozeananschlußfragen.

Französische Hoffnungen und Wünsche.

n der deutschen nautischen Zeitschrift „Hansa" veröffentıt Dr. N. Hansen einen „Ozeananschlußprobleme der weiz" betitelten Aufsatz, dessen Inhalt angesichts der Betung der darin erörterten Fragen für die künftige Gestalg der deutsch-schweizerischen Verkehrsbeziehungen auch dieser Stelle wiedergegeben zu werden verdient. Hansn geht von der Feststellung aus, daß man in Frankreich seit gem mit steigender Lebhaftigkeit um den Transitverkehr schweizerischen Handels nach dem Ozean wirbt, der bisvorwiegend in der Nordsüd-Richtung über Deutschland beltigt wurde. Aber auch in der Schweiz selbst sind unter Rückwirkungen der englischen Blockade und des verärften Unterseebootskriegs eine ganze Anzahl Pläne aufaucht, die alle das eine Ziel haben, die ungünstige Binnendslage des Landes zu verbessern und einen möglichst untelbaren Anschluß an das Mittelmeer oder den Atlantischen ean zu bekommen.*) Welches Endziel diese Bestreben en, deutet am klarsten die Satzung zu einer Anfang März 7 in Genf ins Handelsregister eingetragenen „Aktiengesellaft für eine schweizerische Handelsflotte" an, aus der hergeht, daß man in den beteiligten Kreisen hofft, bei Friesschluß die Anerkennung der schweizerischen Handelsgge mit Zugeständnis des Hoheitsrechtes über gewisse enzonen irgendwo zu erlangen. Tritt man der Frage des glichst unmittelbaren Anschlusses der Schweiz an das ene Meer näher, so findet man, daß sich hierfür 4 veriedene Wege bieten: Genua, der Rhein, die westfranzösie Küste und die Rhone. Trotzdem der Hafen von Genua eits 1914 auf dem Gipfelpunkt seiner Leistungsfähigkeit elangt war und erst nach Vornahme großer und kostliger Erweiterungsbauten weiter ausgestaltet werden n, und obgleich die Eisenbahnverbindungen von der weiz nach Genua sehr zu wünschen übrig lassen, wird er aussichtlich auch in Zukunft einen beträchtlichen Teil des weizerischen Außenhandels behalten. Ob allerdings die weiz hier so leicht Hafenobrigkeitsrechte bekommen wird, sie jetzt in Frankreich öfters in befürwortendem Sinne ertert werden, hält Hansen für sehr zweifelhaft.

ei der weiteren Beurteilung der Sachlage muß in Betracht ogen werden, daß der Rhoneschiffahrtsweg und der en von Marseille, wie selbst französische Kenner zuen, dem Schweizer Handel noch keineswegs die Vorteile Entwicklungsmöglichkeiten bieten, die erforderlich sind, den Genuaverkehr abzulenken. Übrigbleiben also noch Häfen der französischen Westküste und der Rhein.

ezüglich der Aussichten der französischen Westste ist zunächst festzustellen, daß der schweizerische nsitverkehr seit Kriegsbeginn in der Ost-Westrichtung, entlich in Bordeaux und St. Nazaire, einen sehr großen vachs erfahren hat, da die nördlichen Zufuhren über tschland zur See gänzlich unterbunden wurden. Der ıptverkehr verdichtet sich in Bordeaux, wo im Jahre 1915 r den Bastidebahnhof allein mehr als 35 000 t Waren r allem Getreide, Baumwolle, Wein und Kakao) geschickt den sind. Wie sehr Bordeaux durch den Krieg gewonnen zeigen einige Ziffern, die die „Schweizer Industriezeitung" September 1916 veröffentlichte. Danach erhielt Bordeaux) von der Schweiz fast gar keine Waren, während von deaux nach der Schweiz nur 2500 t Wein, 1500 t Terpentin 400 t Kakao gingen. Dagegen war der Handelsverkehr werpens mit der Schweiz, der heute still liegt, 1910 mit 00 t etwa 15mal so groß als derjenige mit Bordeaux. Die nzosen wollen naturgemäß diesen Transithandel, der ihnen e jede Anstrengung zugefallen ist, auch in Zukunft gern alten und bemühen sich deshalb eifrig um Anschluß an isse Genfer Handelskreise, die an der obenerwähnten engesellschaft für eine schweizerische Handelsflotte beteiligt sind. Wie es heißt, ist Frankreich bereit, Genf für eine neue Eisenbahnlinie und entsprechende Binnenwasserstraßenverbindungen besondere Vorteile zuzugestehen. Dabei wird als vollendete Tatsache hingestellt, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Italien sich in Zukunft zugunsten Frankreichs und Englands verschieben werden, und hervorgehoben, daß dies für die Schweiz eine Verschiebung des Verkehrs in der Richtung von Ost nach West bedeute.

Man setzt sodann auseinander, daß die Verhältnisse in Bordeaux nicht ungünstiger liegen als in Antwerpen und Hamburg. Allerdings seien die Fluß- und Seewege der beiden Nordhäfen und die Eisenbahnanschlüsse viel besser ausgenutzt worden, was besonders hervortrete, wenn man in Betracht ziehe, daß die Strecke Bordeaux-Bern (950 km) in Friedenszeiten in 20 Stunden 28 Minuten zurückgelegt wurde, während man für die Strecke Hamburg-Bern (1001 km) im Personenverkehr nur 16 Stunden 53 Minuten und für die Strecke Antwerpen-Bern (872 km) nur 15 Stunden 8 Minuten brauchte. Die Franzosen, an der Spitze die Orléansbahngesellschaft, versprechen deshalb, die Linien Bordeaux-Genf und Bordeaux-Dôles auf bessere technische Grundlagen zu stellen und durch Bau neuer Linien sowie durch größere Schnelligkeit eine Verkürzung um 80 km herbeizuführen. Daß Bordeaux lediglich durch die Macht der Verhältnisse trotz der Unzulänglichkeit seiner Hafeneinrichtungen zum Haupteinfuhrhafen der Schweiz geworden ist, und daß die durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrsverschiebungen nur vorübergehender Natur sein werden, wird von den französischen Fürsprechern wohlweislich verschwiegen. Dafür machen sie den Schweizern eine Anzahl Vorschläge, wie sie ihre Handelsschiffahrt unter eigener Flagge in Bordeaux treiben können, sie sollen dabei vollkommen unabhängig sein.

Von schweizerischen Obrigkeitsrechten im Hafengebiet wollen die Franzosen aber schließlich doch nichts wissen, denn sie schlagen vor, gemischte französisch-schweizerische Schiffahrtsgesellschaften zu gründen oder einzelne Zweige bestehender französischer Gesellschaften aufzukaufen, wobei sie es als besonderen Vorteil für die Schweiz bezeichnen, daß sie ihre Schiffe dann sowohl unter schweizerischer wie unter französischer Flagge segeln lassen könne. So würden die Schweizer (sagen die Franzosen) in bezug auf Zufuhr die größtmögliche Unabhängigkeit, die ihre Binnenlandlage überhaupt zuläßt, erhalten. Sie würden auf dieser Grundlage Hafenrechte genießen können, die auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit beruhen. Die Franzosen nennen das geschickt eine wirtschaftliche Befreiung der Schweiz. Tatsächlich aber beabsichtigen sie, die Schweiz mit erheblichen Summen auf französischem Boden festzulegen, wie dies beispielsweise auch die „Association Suisse pour la Navigation Intérieure" in Genf tut. Schon im September 1916 hieß es, die Gesellschaft plane die Gründung einer unter der Kontrolle des Bundes stehenden Schiffahrtsgesellschaft mit einem Kapital von 150 Millionen Franken, wovon 125 Millionen für die Schiffbarmachung von Wasserstraßen, besonders der Rhone, die restlichen 25 Millionen für die Beschaffung einer schweizerischen Handelsflotte und von Löscheinrichtungen verwendet werden sollten.

Daß man in der Schweiz trotz der französischen Lockungen den Rhein als Hauptzugangsweg zum Atlantischen Ozean nicht ganz vergessen hat, bewies eine auf Veranlassung des Schweizerischen Wasserwirtschaftverbandes im Herbst 1916 zusammengerufene Tagung, die sich mit der in Vorschlag gebrachten Verbindung der schweizerischen Schiffahrtverbände, des Wasserwirtschaftsverbandes, der Schweizerischen Kreditanstalt, der C. G. Maier A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Kommission in Mannheim, sowie der Firma C. W. H. van Dam & Co., Spediteure und Schiffsmakler in Rotterdam zu einer „schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft" befaßte. Die Mannheimer Firma wollte sich mit

---

*) Vgl. dazu auch den Artikel „Schweizer Wasserstraßenſe" in Nr. 45.

500 000, die Rotterdamer Firma mit etwa 300 000 Fr. an der Gründung beteiligen. Damals wurde darauf hingewiesen, daß besonders die Hereinziehung holländischer Interessen in der Schweiz Anklang finden würde. Als dieser Plan in der französischen Presse erörtert wurde, nahmen die Franzosen natürlich die Gelegenheit wahr und versprachen den Schweizern, im Falle eines Sieges und der Eroberung des linken Rheinufers den Rhein zu einem internationalen Strom zu machen, worauf man von Seiten Deutschlands nie rechnen könne.

Wie die Schweiz sich im gegebenen Augenblick zu den Ozea anschlußfragen stellen wird, kann erst die Zukunft lehren. wie die Sache heute liegt, dürfen wir auf alle Fälle f darauf vertrauen, daß der gesunde Sinn der Eidgenosse schaft über alle Versprechungen und Wünsche hinweg n das eigene Interesse des Landes entscheiden lassen wi Nach welcher Richtung dieses Interesse hinweist, kann f den Kenner der Verhältnisse nicht zweifelhaft sein.

F. R.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Unterstützung der Werbetätigkeit für die neue Kriegsanleihe durch die Eisenbahnstationsbeamten.** Das Reichsbankdirektorium hat am 11. v. M. an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten folgendes Schreiben gerichtet: „Eurer Exzellenz beehren wir uns ergebenst um Ihre Unterstützung in der allgemeinen Werbetätigkeit für die bevorstehende Kriegsanleihe ergebenst zu bitten. Mehr und mehr hat sich im Laufe des Krieges erwiesen, daß, um die mittlere und kleinere Bevölkerung in Stadt und Land für die Anleihezeichnung zu gewinnen, die unmittelbare Werbung von Person zu Person das wirksamste, vielleicht einzig wirksame Mittel darstellt. Hierbei können, wie wir annehmen, die Eisenbahnstationsbeamten höchst wertvolle Dienste leisten. Sie sind namentlich an kleineren Plätzen erfahrungsgemäß gut bekannt, besitzen Gewandtheit im Verkehr mit dem Publikum und erfreuen sich — wozu ihre amtliche Stellung beiträgt — meist des Vertrauens und der Beliebtheit bei der Bevölkerung. Gegenüber den Landräten, Amtsvorstehern, Gemeindevorständen usw., die schon seither in dankenswertester Weise werbend aufgetreten sind, sind sie als Werber insofern im Vorteil, als ihnen gegenüber die Bevölkerung keinen Anlaß zu haben glauben wird, aus steuerlichen Gründen Zurückhaltung zu üben. Wir würden es daher dankbar begrüßen, wenn den Eisenbahnstationsbeamten anempfohlen werden möchte, sich den örtlichen Werbeausschüssen, die auf unsere Veranlassung zugunsten der Kriegsanleihezeichnung in ganz Deutschland gebildet sind, als Vertrauensmänner zur Verfügung zu stellen. Zwecks Beteiligung an den Werbeausschüssen würden sich die Eisenbahnbeamten in den Städten gegebenenfalls mit den Stadtmagistraten oder den Bürgermeistern, in den ländlichen Bezirken mit den Landräten in Verbindung zu setzen haben. Veranlaßt zu unserer Bitte werden wir — wie wir nicht unerwähnt lassen möchten — durch Berichte, aus denen hervorgeht, daß die Eisenbahnbeamten bereits an verschiedenen Plätzen mit gutem Erfolge bei der Werbetätigkeit für die Kriegsanleihen mitgewirkt haben.

Wir wären Eurer Exzellenz sehr dankbar, wenn unserer Anregung stattgegeben und sie ferner zur Erzielung eines einheitlichen Vorgehens von dort aus an die in Frage kommenden außerpreußischen Eisenbahnzentralbehörden weitergegeben werden würde."

Der preußische Minister hat dieses Schreiben den Präsidenten der Kgl. Eisenbahndirektionen und dem Präsidenten der Kais. Generaldirektion der Reichsbahnen in Straßburg zur geeigneten Veranlassung zugehen lassen und dazu bemerkt:

„Nach den erfreulichen Ergebnissen der bisherigen Kriegsanleihezeichnungen im Bereich der Eisenbahnverwaltung ist anzunehmen, daß durch eine gesteigerte Werbetätigkeit der Dienststellenleiter und sonstigen Bediensteten, die durch ihre örtlichen Beziehungen und die Vertrautheit mit den Gepflogenheiten weiter Bevölkerungskreise einen erheblichen Einfluß auszuüben vermögen, in noch weiterem Maße zu einem guten Erfolg der neuen Kriegsanleihe beigetragen wird. Den in Frage kommenden Bediensteten ist deshalb alsbald tunlichst auch mündlich durch die Amtsvorstände usw. unter Hinweis auf die Notwendigkeit eines vollen Erfolges der neuen Kriegsanleihe und den großen Wert ihrer verständnisvollen Mitarbeit die aufklärende und anregende Beteiligung an den Werbeausschüssen nahezulegen. Einen Artikel wird die Zeitschrift ‚Die Eisenbahn' bringen. . . .

Wegen der für die Angehörigen der Eisenbahnverwaltung erneut einzuleitenden Aufklärungs- und Werbearbeit, die sich im allgemeinen im Rahmen der bisherigen Anordnungen zu halten haben wird, ergeht noch weitere Weisung."

— **68. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrates für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster.** Diese Sitzung findet am 19. September 1917 in Hannover statt. Auf der Tagesordnung stehen Mitteilungen über die Neuordnung d Eisen- und Kohlentarife zum 1. Juli, die Einführung d Güterverkehrssteuer zum 1. August und die Außerkrafttretu einer großen Anzahl von Ausnahmetarifen zum 1. Oktob d. J., ferner die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektio betreffend Aufhebung der auf den preußisch-hessisch Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Petroleu Benzin und Schmieröl.

— **Verkehrsfragen in der württembergischen Ersten Kammer.** Bei der Beratung des Eisenbahnvoranschlags in d württembergischen Ersten Kammer wurde die Frage d Eisenbahngemeinschaft, die schon in den Verhan lungen der Zweiten Kammer eine große Rolle gespielt hatt gleichfalls in den Vordergrund gerückt. Der Mitberich erstatter, Präsident v. Zeller, führte nach dem „Staat anzeiger für Württemberg" aus, der Gedanke der Einheitlic keit der Eisenbahnen, schon in der Reichsverfassung a Grundsatz aufgestellt, sei durch die Erfahrungen des Krie und durch die für die kommende Friedenszeit mit unerbit licher Gewalt sich aufdrängende Notwendigkeit, alle i deutschen Wirtschaftsleben tätigen und noch schlummernd Kräfte in haushälterischer Weise zu nutzen und zu wecke aufs neue als ein Ziel erwiesen worden, das mit allen F gerungen und mit aller Kraft erstrebt werden müsse. Dur die Vereinheitlichung würden die allgemeinen Unkosten ve mindert und alle aus dem jetzigen gegenseitigen Wettbewe der Einzelverwaltungen herrührenden Wettbewerbsma nahmen und unnötigen Aufwendungen abgeschnitten. Für zu Hohenlohe-Langenburg bat die Staatsregierung, d Frage der Eisenbahngemeinschaft, in welcher Form sie im auch praktisch werden könnte, nach dem Krieg mit all Energie zu betreiben. Die Eisenbahngemeinschaft dürf dazu bestimmt sein, eine erhebliche Rolle im Deutchen Reic überhaupt zu spielen, weil sich aus ihr ganz erhebliche E sparnisse erzielen lassen werden. Ministerpräsident Freihe Dr. von Weizsäcker verwies auf seine schon im Aussch der Kammer abgegebene Erklärung, daß die Frage, die mit der Entwicklung unserer staatlichen Verhältnisse üb haupt im Zusammenhang stehe, während des Kriegs kein falls gelöst werden könne. Man sei in Württemberg nicht g drängt, die Frage, der er persönlich mit großem Wohlwoll gegenüberstehe, wegen der finanziellen Lage der Eisenbahn zu lösen. Denn die bisherigen günstigen Ergebnisse d württembergischen Eisenbahnen seien auch ohne die nu mehr vorgesehene Tariferhöhung erreicht worden. Er le um so größeren Wert auf die Feststellung, weil im übrig Deutschland die finanziellen Ergebnisse der württemb gischen Eisenbahnen als ungünstig und prekär schon bezeic net worden seien. Die Eisenbahngemeinschaftsfrage sei ei allgemeine Frage der deutschen Eisenbahnverwaltungen, d nicht bloß um Württembergs willen gelöst zu werden brauch.

Gegenüber dieser wichtigen Zukunftsfrage des deutsch Eisenbahnwesens wurde die Tariferhöhung vom M berichterstatter als von untergeordneter Bedeutung bezeic net. Gegen die Erhöhungsvorschläge wurde nichts erinne. Der Ministerpräsident wies darauf hin, daß man zur A sammlung von Reserven für spätere Zeiten in Württemb mit einer mäßigen Erhöhung von Tarifen während d Krieges zuerst begonnen habe. Schon im April d. J. sei f Wagenladungen ein kleiner Zuschlag eingeführt word der ein Mehr von 2½ Millionen Mark im Jahre abwerf könne. Weiterhin sei in Verbindung mit den übrigen de schen Eisenbahnverwaltungen die Erhöhung der Person tarife, der Stückgut- und Expreßgutsätze, des Gepäcks u des Schnellzugzuschlags in Angriff genommen worden. I neuen Personentarife werden jedoch nicht vor dem 1. Ap 1918 eingeführt werden können, weil erst bis dahin das nöt Druckmaterial für die neuen Eisenbahnfahrkarten bescha sein werde. Die besonders günstigen Ergebnisse im letzt Rechnungsjahr weisen darauf hin, daß im Wege von B schränkungen des Eisenbahnluxus noch sehr viel errei werden könne, und es sei nur zu wünschen, daß in Friede-

ten den Eisenbahnen die Nachsicht, die der Krieg in vielen
eisen gebracht hat, gewährt werde, wenn sie eine einfachere
rwaltung als notwendig erachten sollten. — Der in Nr. 61
517 dieser Zeitung mitgeteilten Entschließung der Zweiten
mmer zu den Kanalfragen trat die Erste Kammer
. Staatsminister des Innern Dr. v. Fleischhauer gedachte
dem Überblick, den er über den Stand der Kanalfragen
, der entgegenkommenden Haltung Bayerns bezüglich der
austrecke Ulm-Stepperg und gab der Hoffnung Ausdruck,
bei der Neckarkanalisation Baden in Erkenntnis seiner
enen Interessen ein entsprechendes Entgegenkommen zei-
werde. An Württemberg solle es nicht fehlen, eine glück-
e Lösung der Kanalpläne herbeizuführen.

- **Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G.** Die „B. B. Ztg.“
reibt: In der kürzlich stattgefundenen Versammlung der
lschuldverschreibungsinhaber der Gesellschaft, in der über
illionen Mark Teilschuldverschreibungen vertreten waren,
die gesetzlich erforderliche Mindestzahl von ⅔ der in
lauf befindlichen Stücke nicht vertreten. Eine einge-
de Aussprache über die auf 10jährige Hinausschiebung
Tilgung und 10jährige Herabsetzung des Zinsfußes der
len Anleihen von 4½ % auf 4 % hinzielenden Anträge der
waltung ergab, daß die vertretenen Schuldverschreibungs-
itzer bis auf wenige Stimmen bereit waren, den Anträgen
ustimmen. Die nicht zustimmenden Schuldverschreibungs-
itzer machten ihren Beitritt zu den Anträgen ohne grund-
liche Ablehnung noch von der Erfüllung einzelner Sonder-
sche abhängig. Eine neue Versammlung, die mit der
chen Tagesordnung voraussichtlich auf Ende September
. einberufen werden soll, wird den gestern nicht vertrete-
Schuldverschreibungsinhabern nochmals Gelegenheit
en, von der Gesellschaft die unlängst von uns erwähnten
hteiligen Folgen abzuwenden, die aus dem Nichtzustande-
men der von der Verwaltung beantragten Neuregelung
Anleihedienstes für die Gesellschaft eintreten müßten.
dürfte im Interesse der Gesamtheit der Teilschuldver-
eibungsinhaber liegen, wenn die Schuldverschreibungs-
tzer die Beschlußfähigkeit der neu einzuberufenden Ver-
mlung durch ihre Beteiligung sicherstellen würden.

- **Der neue Friedensfahrplan in Baden.** Die „Deutsche
enbahnbeamtenzeitung“ bringt in ihrer letzten Nummer
einem mit den badischen Bahnverhältnissen vertrauten
fasser einen Aufsatz: „Der neue Friedensfahrplan“. Die
führungen sind in ihrem allgemeinen Teil übrigens nicht
für Baden von bemerkenswerter Bedeutung. Danach
n als Friedensfahrplan weder der Plan, wie er vor dem
eg bestand, noch der zurzeit beschränkte Fahrplan in Be-
ht kommen. „Man wird nur solche Züge führen, für die
ächlich ein dringendes Bedürfnis vorhanden ist. Die
waltungen werden aus naheliegenden Gründen unmöglich
dem seither üblichen, weitgehenden Maß die mannig-
en Wünsche erfüllen können. Man wird beim Neuaufbau
Fahrplans mit etwa 70 bis 75 % der früheren täglichen
sleistungen für den Personenverkehr auskommen müssen.
erhin wäre gegenüber dem jetzigen Fahrplan noch eine
besserung erzielt. Hat doch die badische Staatsbahn 1916
Sommerdienst gegenüber jenem von 1914 bei Schnell-
n auf 52,93 %, bei Eilzügen auf 31,03 %, bei Personen-
n auf 67,9 %, bei den Vorort- und Triebwagenfahrten
70,19 % und im ganzen auf 60,05 % herabgesetzt. Da vor-
sichtlich der Verkehr mit Frankreich und Italien auf Jahre
us stark beeinträchtigt sein, der Fremdenverkehr nach
Schweiz seine frühere Höhe auch nicht so rasch wieder
ichen wird, so wird Baden und ähnlich auch das Reichs-
l den früher besonders gepflegten Nord-Südverkehr ab-
en und sich stärker der guten Bedienung des inneren Ver-
rs und der Ausbildung des Ost-Westverkehrs zuwenden
sen. Diese Änderung wird schon durch den wachsenden
kehr mit Österreich-Ungarn und dem Balkangebiet be-
t sein. Hoffentlich schwindet auch der vielfach unge-
le Wettbewerb mit den Reichsbahnen in Elsaß-Loth-
en.“ Der Verfasser sagt zum Schluß, daß durch die lange
er des Kriegs und die dadurch bedingte Personal- und
erialknappheit alle Betriebsmittel schwer gelitten haben.
Bahnunterhaltung, inbesondere der Pflege des Ober-
, konnte nicht mehr die früher übliche Sorgfalt zuge-
det werden. Daher seien schon zur Sicherheit des Be-
s im Friedensfahrplan Grundgeschwindigkeiten von mehr
75 km-Std. bei Schnellzügen und 60 km-Std. bei Personen-
n zu vermeiden. Die Aufenthalte der wichtigeren Schnell-
seien dagegen einzuschränken und die Kurswagen eben-
s im Interesse der Reisebeschleunigung zu vermindern.

**Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten
Berlin.** Nach den Mitteilungen des Verwaltungsrats und
Hauptausschusses über die Ergebnisse des 27. Geschäfts-
jahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916 betrugen die Ge-
samteinnahmen rund 1 051 226 *M*, die gesamten Ausgaben
rd. 717 432 *M*, wonach sich ein Überschuß von rd. 333 794 *M*
ergibt. Unter den Einnahmen sind als Beiträge der Feuer-
versicherung rd. 571 089 *M* und der Einbruchsdiebstahlver-
sicherung rd. 45 791 *M* gebucht. Für im Geschäftsjahr ein-
getretene Schadensfälle sind rd. 319 568 *M* zu vergüten, die
Verwaltungskosten beziffern sich auf rd. 87 712 *M*. Von dem
erzielten Überschuß wurden 3000 *M* dem Pensionszuschuß-
fonds, der sich nunmehr auf 49 000 *M* beläuft, und rd. 320 000 *M*
dem Reservefonds zugeführt, der hiermit auf rd. 2 966 150 *M*
angewachsen ist. Auf neue Rechnung konnten rd. 10 794 *M*
vorgetragen werden. Das Vereinsvermögen bezifferte sich
am Schluß des Geschäftsjahres auf rd. 4 139 218 *M*.

Zur Mitgliedschaft sind bekanntlich die Bediensteten der
preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen mit
Ausnahme der nicht ständigen Arbeiter sowie die Bahn- und
Kassenärzte bei diesen Verwaltungen berechtigt. Durch die
Versetzung in den Ruhestand erlischt die Mitgliedschaft nicht;
auch die Witwen von Mitgliedern können die Versicherung
fortsetzen. Zu der am 1. Februar 1908 eingerichteten Ver-
sicherung gegen Einbruchsdiebstahl können auch solche Eisen-
bahnbedienstete zugelassen werden, die ihr Hausgerät beim
Verein gegen Brandschaden nicht versichert haben.

— **Präsident L. v. Leo.** Der „Schwäb. Merkur“ schreibt:
Am 31. August begeht der Vorstand der Betriebsabteilung der
Generaldirektion der württ. Staatseisenbahnen und zurzeit
Präsident des Verwaltungsrats in der militärischen General-
direktion der Eisenbahnen in Brüssel, Präsident Ludwig
v. Leo, seinen 70. Geburtstag. Vor zwei Jahren konnte Präsi-
dent v. Leo sein 50 jähriges Dienstjubiläum begehen, seit 1903
leitet er als Vorstand einen der wichtigsten und verantwor-
tungsvollsten Zweige der Generaldirektion, die Betriebsabtei-
lung. Seine Verdienste um das württ. Staatsbahnwesen sind
große und bleibende. Er hat unsere Verkehrsinteressen, ins-
besondere auch als regelmäßiger Vertreter Württenbergs bei
den internationalen Fahrplankonferenzen, bei deren Teil-
nehmern seine charaktervolle und doch immer verbindliche
Persönlichkeit die größte Achtung genießt, unter meist sehr
verwickelten Umständen gefördert. Trotz seines Alters hat
er im Jahr 1914, als der Ruf des Reiches nach Belgien an ihn
erging, mit Begeisterung die neue schwierige Aufgabe über-
nommen, die Organisation der Bahnen in Belgien zu leiten.
Es ist ihm vorzüglich gelungen, sie nach heimatlichem Vor-
bild zur größten Leistungsfähigkeit heranzuziehen. Aus der
Heimat werden dem vortrefflichen Manne bei der heutigen
besonderen Gelegenheit die herzlichsten Wünsche zugehen.

Österreich.

— **Frachtbegünstigung für die Rückbeförderung der Meß-
muster auf den österreichischen Bahnen.** Die an der Herbst-
Mustermesse 1917 in Leipzig unverkauft gebliebenen Gegen-
stände werden nach einer am 31. August beim Meßamt ein-
gegangenen Mitteilung der Eisenbahn-Direktoren-Konferenz
in Wien auf den in Österreich gelegenen Linien der an dem
österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen
Eisenbahngütertarif Teil I beteiligten österreichischen Eisen-
bahnen, mit Ausnahme der Linien der k. k. priv. Südbahn-
gesellschaft, zum Ausstellungstarif befördert. Ausnahms-
weise wird von der tarifmäßig vorgeschriebenen Bezeichnung
im Frachtbrief über die Hinbeförderung und, falls der Fracht-
brief über die Hinbeförderung nicht beigebracht werden
kann, von der Beibringung desselben überhaupt Abstand ge-
nommen. Die Rücksendefrist wird gleichzeitig auf vier
Wochen nach Schluß der Messe verlängert.

— **Verkehrseinstellung auf einer Kärntner Lokalbahn.** Wie
die Kärntner Blätter berichten, mußte der Gesamtverkehr der
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel deshalb eingestellt wer-
den, weil die beiden Lokomotiven, über welche die Bahn ver-
fügt „gebrochen“ sind. Durch diese Verkehrseinstellung sei
die auf die Bahn angewiesene Bevölkerung recht unangenehm
betroffen, da auch die Postzustellung verzögert wird.

Ungarn.

— **Auflassung der Dienstabteile auf sämtlichen Personen-
zügen der ungarischen Staatsbahnen.** Um nach Möglichkeit
den Übelständen vorzubeugen und die berechtigten Beschwer-
den zu lindern, welche vom reisenden Publikum wegen Über-
füllung der Personenwagen auftauchen, sah sich die Direktion
veranlaßt, die Dienstabteile auf allen Strecken in den Per-

sonenzügen einzustellen. Diejenigen Beamten, die sonst berechtigt sind, Dienstabteile zu benutzen, haben in Zukunft im Packwagen Platz zu nehmen und ihren Dienstpflichten hier nachzukommen.

— **Transportbescheinigung zur Beförderung von Kartoffeln.** Nach einer Ministerialverfügung vom 2. August d. J. dürfen von diesem Tage an Sendungen von Kartoffeln nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn zugleich mit dem Frachtbriefe eine Transportbescheinigung beigebracht wird, welche von der Landes-Kartoffelvermittlungs-Zentrale ausgestellt und von der Verwaltungsbehörde mit dem Amtssiegel versehen ist. Sendungen, bei denen diese Maßnahmen nicht zutreffen, sind zurückzuweisen. Für Sendungen der Militärverwaltung sind Transportbescheinigungen ebenfalls notwendig, welche mit dem Amtssiegel und der Unterschrift des Verpflegungsmagazins oder einer andern Militärverwaltung zu versehen sind. Die Wirksamkeit dieser Verordnung erstreckt sich auch auf die in Kroatien-Slavonien gelegenen Stationen.

— **Beschleunigte Beförderung des Getreides.** Da die Ernte des Getreides beendigt wurde, hat das Landes-Volksernährungsamt Maßnahmen getroffen, daß das gedroschene Getreide nach den Bestimmungsstationen unverzüglich abgeliefert werde. Die zur Beförderung des neuen Getreides bestimmten Eisenbahnwagen sind mit grünen Plakaten zu versehen, die die Aufschrift tragen: „H. T. Sendung: Neues Getreide, Bestimmungsort: . . . . . .“ Mit ähnlichen Bezeichnungen sind zu versehen die an die Landwirte abgefertigten Säcke-, Bindfaden-, Dachpappetransporte, welche zur Beförderung des neuen Getreides notwendig sind.

— **Neuregelung der Familienzulagen für Bedienstete der ungarischen Staatsbahnen.** Auf Grund eines Erlasses der Königlich ungarischen Regierung wurden die Familienzulagen für Eisenbahnbedienstete der ung. Staatsbahnen mit Giltigkeit vom 1. Juli 1917 — abweichend von den bisherigen Bestimmungen — geregelt. Aus diesem Anlasse werden die Eisenbahnangestellten hinsichtlich der Familienzulagen in vier Gruppen eingereiht. In die erste Gruppe gehören die Beamten, die Lehrer und Lehrerinnen an von den ung. Staatsbahnen erhaltenen Schulen, ferner Beamtenaspiranten. Bei diesen Angestellten beträgt die Familienzulage für jedes Kind jährlich 400 Kr. In die zweite Gruppe gehören die in die Tabelle B., Besoldungsgruppe 1—14 und 16 eingereihten Angestellten mit einer Familienzulage von 240 Kr. Zur dritten Gruppe werden gezählt die zur Tabelle B., Besoldungsgruppe 15 und 17—35 gehörigen Angestellten. Für diese beziffert sich die Familienzulage auf 200 Kr. Schließlich zur vierten Gruppe gehören die übrigen Bediensteten mit einem Familienbeitrag von 160 Kr.

Übrige europäische Länder.

— **Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1914/15.** Nach einem von der „Zeitschr. f. d. intern. Eisenbahntransp.“ veröffentlichten Auszug aus dem von der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen herausgegebenen Bericht „Relazione dell' Amministrazione delle ferovie esercitate dallo Stato“ betrug am Schluß des Rechnungsjahres 1914/15 die Baulänge der italienischen Staatsbahnen 13 602 km (gegen 13 489 km i. V.) und die Betriebslänge 14 847 km (gegen 14 693 km i. V.), während sich die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt auf 13 726 km (gegen 13 637 km i. V.) belief. — An vollspurigen Betriebsmitteln waren vorhanden 5060 Dampflokomotiven (gegen 5069 i. V.), 141 Elektrolokomotiven (gegen 101 i. V.), 134 Dampf- und Elektromotorwagen (gegen 135 i. V.), 10 015 Personenwagen, einschl. der elektrischen Motor- und Akkumulatorenwagen (gegen 10 078 i. V.), 3845 Gepäck- und Postwagen (gegen 3641 i. V.), 102 829 Güterwagen (gegen 100 909 i. V.) und 2310 Arbeits- und Materialwagen (gegen 2163 i. V.). — Als Leistungen der Betriebsmittel werden angegeben: für 1 Lokomotive und Motorwagen 28 219 km (gegen 29 849 km i. V.), 1 Personenwagen 111 324 Achskm. (gegen 123 153 Achskm. i. V.), 1 Güterwagen 22 366 Achskm. (gegen 21 704 Achskm. i.V.), 1 Gepäck- und Postwagen 83 735 Achskm. (gegen 98 254 Achskm. i. V.), 1 Arbeits- und Materialwagen 3877 Achskm. (gegen 4761 Achskm. i. V.). — Die beförderte Gütermenge belief sich auf insgesamt 37 660 000 t (gegen 41 422 000 t i. V.). Auf jeden Wagen entfielen durchschnittlich 8,65 t (gegen 8,60 t i. V.). — Die Betriebsergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

	1914/15 Lire	1913/14 Lire
Verkehrseinnahmen	550 856 000	565 423 0
Versch. Einnahmen u. Rückzahlungen	29 231 000	28 967 0
Gesamteinnahme	589 087 000	594 390 0
Ordentliche Ausgaben	471 389 000	438 056 0
Ergänzende Ausgaben	19 784 000	27 120 0
Gesamtausgaben	491 173 000	456 176 0
Betriebsüberschuß	88 914 000	129 214 0
Betriebszahl der ordentl. Ausgaben	81,26 %	73,70
Betriebszahl der ordentlichen und ergänzenden Ausgaben	84,67 %	78,26
Zusätzliche Ausgaben	95 593 000	86 209 0
Fehlbetrag(—) bezw. Reinüberschuß(+)	— 6 679 000	+ 43 005 0

Um die Bilanz auszugleichen, mußte der Staatsschatz eine Zuschuß von 20 905 000 Lire leisten, während im Vorjah nach Abzug besonderer Ausgaben und Hinzufügung beso derer Einnahmen dem Staatsschatz 28 068 000 Lire zugefüh werden konnten. — An Betriebspersonal wurden b schäftigt insgesamt 143 628 Personen (gegen 148 438 i. V.), au 1 km Strecke 9,67 Personen (gegen 10,10 i. V.). — Als Bau personal waren tätig 6247 Personen (gegen 6071 i. V.). Unfälle: Auf 100 000 Zugkm. wurden getötet 0,0040 Re sende (gegen 0,0017 i. V.), 0,0082 Bedienstete (gegen 0,00 i. V.), 0,0079 Drittpersonen (gegen 0,0085 i. V.). Auf 100 0 Zugkm. wurden verletzt 1,4291 Reisende (gegen 0,6788 i. V. 0,3423 Bedienstete (gegen 0,1933 i. V.), 0,1444 Drittperson (gegen 0,0987 i. V.). — Nachteilig beeinflußt hat de regelmäßigen Eisenbahnbetrieb in der Berichtszeit einesteil die Teilnahme Italiens am Kriege, anderenteils das Erdbeb vom 13. Januar 1915, das die Provinzen Aquila und Caser verwüstete und die Bahnlinien stark beschädigte. Auf di Betriebsergebnisse wirkten vor allem ungünstig ein: D Schließung und Verlegung zahlreicher Märkte, die starke Preissteigerungen der Kohlen und Metalle, die Änderungen i den Beförderungsverhältnissen für Reisende und Güter, di starke Beanspruchung der Linien durch Militärtranspor Flüchtlinge und Heimgekehrte, die Tarifermäßigung, d Rückgang des Fremdenverkehrs und die Erhöhung der Repa raturkosten. Die Erhöhung der Betriebszahl auf 81,26 (gegenüber 73,70 % i. V. und 78,41 % bei der Übernahme d Bahnen durch den Staat) geht namentlich auf die Verteuerun des Brennmaterials und Kriegsmaßnahmen zurück. F. R.

— **Griechische Eisenbahnen.** Aus Athen wird der „Köl Ztg.“ berichtet: Die schweren amerikanischen Lokomotive welche für den Betrieb der Bahnlinie Athen-Salonik Ve wendung finden sollten, sich aber wegen der mangelhaft Konstruktion der Brücken in Alt-Griechenland als ungeeign für den Zugverkehr erwiesen haben, werden nunmehr d General Sarrail zur Benutzung für die mazedonischen Eise bahnen übergeben. Dafür sollen der griechischen Regierun 100 Wagen und einige kleinere Lokomotiven, die Sarra seinerzeit „leihweise“ von der hellenischen Eisenbahngese schaft übernommen hatte, zurückgegeben werden.

Allgemeines

— **Der Verlauf der Herbsmuster-Messe in Leipzig** steht im Ze chen eines regen Geschäftsverkehrs. Unzweifelhaft hat zu de starken Andrange der Einkäufer die in immer weitere Kreis dringende Erkenntnis beigetragen, daß es im Kriege beso ders notwendig ist, Kraft und Geld zu ersparen, d. h. in di sem Falle den Einkauf und Verkauf durch Zusammenfassun auf der Messe zu vereinheitlichen. Bemerkenswert ist jedenfalls, daß auch die Zahl der Aussteller größer ist a jemals im Kriege und im besonderen größer als auf d letzten Frühjahrsmesse, während sonst von den beiden Messe die Frühjahrsmesse reger besucht wird. Das verbündete u neutrale Ausland ist durch Angehörige aller in Betrac kommenden Nationen vertreten. Daß im übrigen aus all Teilen des Inlandes Fabrikanten, Großhändler und Klei händler in Leipzig zusammengeströmt sind, braucht kau besonders gesagt zu werden. Die Musterlager sind, besonde wenn man berücksichtigt, daß Deutschland sich seit dr Jahren im Krieg befindet, recht reichlich ausgestattet. D ist um so mehr hervorzuheben, als ein großer Teil der auf d Messe vertretenen Industriellen im Laufe des Krieges ein a ganz anderem Gebiete liegende Fabrikation dem Frieden betriebe hinzugefügt hat. Diese der Heeresversorgung di nenden Produkte sind im allgemeinen naturgemäß auf d Messe nicht zu sehen, wohl aber ist das, was man im weiter Sinne als Kriegserzeugnisse bezeichnet, nämlich die zah reichen Ersatzstoffe und Ersatzprodukte, in reicher Auswa vertreten. Der Ersatzstoff ist in erster Linie in den Dien dringlicher Bedarfsartikel gestellt, doch ist auch bei d Luxuserzeugnissen, so u. a. bei den kunstgewerblichen A beiten, vielfach ein Material verwendet worden, das sein

Verwendungsfähigkeit für diesen Zweck mit vollem Erfolge erst im Kriege erbracht hat. Will man aus den verschiedenen bteilungen der Mustermesse einige, die sich eines besonders großen Zuspruchs erfreuen, hervorheben, so ist mit in erster eihe an die Papiermesse und an die Nahrungsmittelmesse zu denken. Auf beiden, aber auch auf vielen anderen Gebieten hat die Leistungsmöglichkeit der deutschen Industrie ihren hohen Grad behauptet. Die Lieferungsfristen, die sich die Fabrikanten ausbedingen, sind im allgemeinen länger, als in Friedenszeiten, denn die Beschaffung von Rohstoffen und Arbeitskräften ist heute mit ganz anderen Schwierigkeiten verknüpft als in gewöhnlichen Zeiten. Es soll auch nicht verschwiegen werden, daß in Kreisen der Fabrikanten über die Erschwernisse der Fabrikation manche Klage laut wird, und es ist nur zu wünschen, daß alle maßgebenden Stellen aus dem regen Verlauf der Herbst-Mustermesse die Lehre ziehen: Deutschland besitzt in seiner Mustermesse eine Macht, die für die deutsche Volkswirtschaft für jetzt und später von außerordentlicher Bedeutung ist. Erforderlich ist, daß in der Folge alles zur Pflege der Leipziger Mustermesse und der auf ihr vertretenen Geschäftszweige geschieht.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am . Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Verkehr geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Sternberg-Grulich-W. Lichtenau gelegene, bisherige Personenhaltestelle Augezd bei Mähr. Neustadt ist am 1. September l. J. als Ladestelle für den beschränkten Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Von der Auf- und Abgabe bleiben ausgeschlossen: Eil- und Frachtstückgüter, deren Gewicht 100 kg für das Stück überschreitet, explosive Gegenstände, lebende Tiere, sowie solche Güter, zu deren Verladung oder Ausladung besondere Vorrichtungen nötig sind.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 109 vom 27. August d. J. an die zurzeit noch am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 3. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Verkehrssperre für Lübeck.

Die Sperre ist mit dem heutigen Tage aufgehoben worden.

Lübeck, den 3. September 1917. (1306)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Elsaß-Lothring.-Luxemburgisch-Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze der Stationen der Zell-Todtnauer Eisenbahn nach Basel im Ausnahmetarif 1 b für Holz, Abt. II erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 28. August 1917. (1296)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Kriegsausnahmetarife 2 III h und 2 IV v.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1917 werden „frische Gemüseabfälle" bei Aufgabe als Frachtgut in die Ausnahmetarife 2 III h unter F. des Warenverzeichnisses und 2 IV v unter B. des Warenverzeichnisses aufgenommen. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. September 1917. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarifheft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in den Anwendungsbedingungen des Eisenbahnahmetarifs 9 hinter Ziffer 2 a und Eisenausnahmetarifs 9 s hinter Ziffer 3 zuzusetzen:

„Bis auf weiteres und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs gilt die Anfuhrbedingung nicht für Sendungen, die von der Prinz Heinrich-Bahn auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahn übergehen. Die gegenüber der regelrechten direkten Fracht durch Umbehandlung sich ergebende niedrigere Gesamtfracht wird aber nur im Erstattungswege gewährt."

Breslau, den 1. September 1917. (1302)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit dem 6. November 1917 tritt der Ausnahmetarif 180 (Öle usw.) vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 1. September 1917. (1294)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 5. November 1917 ab wird im Tarifheft 4 der Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. nach Friedrichshafen Übergang aufgehoben.

Breslau, den 30. August 1917. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 10. September 1917 werden die Stationen Schönfeld-Wiesa und Schwarzenberg als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 1 für Holz einbezogen. Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 30. August 1917. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif).

Mit Wirkung vom 1. November 1917 wird der Ausnahmetarif 5 a für Dolomitbruchsteine usw. aufgehoben.

München, den 30. August 1917. (1303)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart.

Das gemäß Nachtrag V zum Deutschen-Eisenbahngütertarif, Teil 1, Abt. B erhöhte Wägegeld wird vom 1. November d. J. ab auch bei der Filderbahn, Strohgäubahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Härtsfeldbahn erhoben.

Stuttgart, den 30. August 1917. (1290)
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 sind die Entfernungen und Frachtsätze der Station Wertheim mit den Seehafenstationen Emden, Emden Außenhafen, Leer (Ostfriesl.), Norden und Papenburg nur noch für Wertheim, Station der badischen Staatseisenbahnen einzustellen.

2. Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 wird der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer usw. aufgehoben. Desgleichen wird der Ausnahmetarif s 12 für Holzstoff usw. zur Ausfuhr auch für den Versand von bayerischen Stationen außer Kraft gesetzt.

Hannover, den 28. August 1917. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweizer. Übergangsstation mit der Schweiz.

Ab 1. September 1917 werden die Stationen der Bulle-Romont-Bahn, der Vevez-Chexbres-Bahn, der Elektrischen Greyerzerbahnen, der Elektrischen Visiserbahnen und der Montreux-Berner Oberland-Bahn in verschiedene gemeinsame schweizerische Ausnahmetarife einbezogen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 29. August 1917. (1288)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Badischer Gütertarif, Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Auf 1. November 1917 wird der Ausnahmetarif 19 für Papier usw. von den badisch-schweizerischen Übergangsstationen nach den Rheinumschlagplätzen ohne Ersatz außer Kraft gesetzt. Es treten dadurch Erhöhungen bis zu 31 ₰ für 100 kg ein.

Karlsruhe, den 28. August 1917. (1287)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif, Badisch Pfälzischer Gütertarif.

Auf 1. November 1917 wird der Ausnahmetarif 1 d für Holzstoff und Holzzellstoff usw. zur Ausfuhr ohne Ersatz außer Kraft gesetzt. Es treten dadurch Frachterhöhungen bis zu 31 ₰ für 100 kg ein.

Karlsruhe, den 28. August 1917. (1286)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1917 ist der Artikel „Koksasche" zu streichen.

München, den 29. August 1917. (1298)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1917 werden die Ausnahmetarife 5 a und 5 b für Steine des Spezialtarifs III aufgehoben.

München, den 31. August 1917. (1297)

Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. September 1917 wird die Station Eimeldingen der badischen Staatseisenbahnen in den ordentlichen Tarif aufgenommen.

Ferner werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9 s für Eisen bis auf weiteres und gegen Widerruf im Erstattungswege gewährt, wenn Güter dieser A.-T. nach den beteiligten Empfangsstationen zunächst zu ordentlichen Tarifsätzen von der Prinz Heinrich-Bahn über die Wilhelm Luxemburg-Bahn direkt befördert wurden.

Erfurt, den 30. August 1917. (1299)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft, Heft 1 u. 2. Neuauflage des Gemeinsamen Heftes und Einführung von Nachträgen zu den Heften 1 u. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917, falls innen nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden nachstehende Tarifbehelfe ausgegeben, und zwar:

a) ein neuer Teil II, Gemeinsames Heft,
b) ein Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 1 und
c) ein Nachtrag VIII zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit dem gleichen Tage tritt der Tarif Teil II, Gemeinsames Heft vom 1. Juli 1914 nebst den Nachträgen I bis VI und die im Rahmen dieses Tarifheftes durch besondere Kundmachungen in diesem Blatte eingeführten Maßnahmen außer Kraft.

Das neue Gemeinsame Heft enthält u. a. die Durchführung der mit 1. September 1917 in Kraft tretenden Aufhebung der Ausnahmetarife für Holz (A.-T. 9 a, b, g und h). Mit 1. Oktober 1917 erscheinen die Ausnahmetarife für Braunkohle (A.-T. 1 d) und für Zucker (A.-T. 7) aufgehoben.

Für Braunkohle werden daher ab 1. Oktober 1917 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 c angewendet, wenn die betreffende Braunkohlen-Versandstation im Geltungsbereich dieses Ausnahmetarifes enthalten ist. Sonst werden wie bei Steinkohle die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1a berechnet.

Exemplare dieser Tarifbehelfe sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zu beziehen, und zwar:

Tarif, Teil II, Gemeinsames Heft, zum Preise von 7.— K.,
Nachtrag VI zum Tarif, Teil II, Heft 1, zum Preise von 80 Heller,
Nachtrag VIII zum Tarif, Teil II, Heft 2 zum Preise von 1,— K.

Wien, am 30. August 1917. (1300)

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Schamotteziegel (-steine) aus Pos. Z-5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1917 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 gelangen nachstehende Frachtsätze für Schamotteziegel (-steine) der Pos. Z-5, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der nachstehenden Bedingungen und der allgemeinen Tarifbestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, im Kartierungswege zur Anwendung:

Von	nach					
	Bozen-Gries	Innsbruck Hauptbhf. loko	Innsbruck Westbahnhof	Jenbach	Trient	Wörgl
	Heller für 100 kg					
Oberbřis	292	°210	210	222	310	197
Třemoschna	289	°210	210	219	307	197

Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

° Die Sendungen müssen in Insbruck Hauptbahnhof mit Straßenfahrzeug oder Schleppbahn abgeführt werden.

In diesen Frachtsätzen ist der österreichische Kriegszuschlag, die österreichische Frachtsteuer und die deutsche Verkehrssteuer bereits enthalten.

Wien, am 30. August 1917. [1304]

K. K. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Deuts[illegible] Verkehrssteuer.

In den Frachtsätzen sämtlicher V[illegible]bandstarife ist die deutsche Verke[illegible]steuer bereits enthalten.

Demnach sind auch für Sendun[illegible] von und nach Basel Bad. Bahn, K[illegible]stanz Bad. Bahn, Schaffhausen [illegible] Bahn und Singen (Hohentwiel) [illegible] Bahn, die auf Grund der Frachts[illegible] der Tarife des österreichisch-ungari[illegible] schweizerischen Eisenbahnverban[illegible] direkt abgefertigt werden, Ste[illegible]zuschläge nicht zu berechnen.

Wien, am 30. August 1917. (1[illegible])

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung[illegible]

3. Personen- und Gepäckverkehr

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutsc[illegible] Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1[illegible] ab werden die Fahrpreistafeln für [illegible] auf schweizerischem Gebiet gelege[illegible] badischen Stationen Neuhausen [illegible] Stb. u. Schaffhausen in der Landesw[illegible]rung, d. h. der Frankenwährung [illegible] ausgegeben. In dieser ist auch gru[illegible]sätzlich der Fahrpreis zu entrichte[illegible]

Frankfurt (Main), 21. August 191[illegible]

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltung[illegible]

4. Verdingungen.

Werkholzlieferung.

Der Werkholzbedarf der K. Eisenbahnwerkstätten ist zu vergeben.

Bedingungen und Gattungsverzeichnis kostenfrei bei der unterzeichneten Stelle, wo die Angebote (Aufschrift „Werkholzlieferung") am 17. September, vormittags 10 Uhr, eröffnet werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cannstatt, den 25. August 1917. (1[illegible])

K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Die Ausführung von Gleisumbau mit altbrauchbaren Oberbaustoffen und Instandsetzungsarbeiten der Industriegleise im Bezirk der 30. Bahnmeisterei auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 M in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Gleisumbau und Instandsetzungsarbeiten der Industriegleise im Bezirk der 30. Bahnmeisterei auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof" versehen bis zum 7. September 1917, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorgenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1[illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 70. | 8. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Leistungsfähigkeit zweigleisiger Haupteisenbahnen und ihre Erhöhung.

(Schluß aus Nr. 69.)

Die vorerwähnte Schrift über den Fahrplan gibt einen Anhalt, wie die Erfolge zu bewerten sind, die man von den geschilderten Neuerungen im Eisenbahnbetriebe und in der Anordnung des Fahrplans erwarten darf. Im Sommerfahrplan für das Jahr 1914 waren auf der Bahn von Cöln nach Düsseldorf täglich 38 Schnell- und Eilzüge und 29 Personenzüge in einer Betriebszeit von 21—22 Stunden zu befördern, daneben werden noch 21 Badezüge, die nur zeitweise verkehrten, und 22 Güterzüge angegeben, die sich auf den ganzen Tag verteilten. Die Gesamtzahl der Personenzüge betrug demnach 38 + 29 + 21 = 88 Personenzüge in 21—22 Stunden täglich. Auf der Bahn Berlin-Halle betrug der Verkehr auf der am meisten belasteten Teilstrecke Berlin-Jüterbog, wenn man auch hier die Schnell- und Personenzüge, die nur kurze Zeit über den regelmäßigen Verkehr hinaus zu befördern waren, in vollem Umfang der Richtung nach Jüterbog anrechnet, 57 + 32 = 89 Schnell-, Eil- und Personenzüge, mithin um einen Zug mehr, als auf der Bahn von Cöln nach Düsseldorf. In beiden Fällen ist nach dem entworfenen bündelstarren Fahrplan die stündliche Leistung in einer Richtung zu acht Zügen ermittelt worden. Danach würden selbst bei einer Beschränkung der Betriebszeit auf 20 Stunden die täglichen Leistungen zu 8 . 20 = 160 Zügen anzunehmen sein, mithin die als erforderlich bezeichneten Ergänzungen der zweigleisigen Bahnen und ihrer Bahnhöfe ausreichen für eine Vermehrung der für den Personenverkehr bestimmten Züge um etwas mehr als 10 %. Auch bei solcher Vermehrung der Personenzüge lassen sich die täglich in jeder Richtung erforderlichen 20—22 Güterzüge durchführen, wenn die Betriebszeit für diese Züge bis auf 22 Stunden ausgedehnt wird. Einer Steigerung der Zahl kann in den hier in Frage kommenden Fällen dadurch vorgebeugt werden, daß auf der Bahn Cöln-Düsseldorf-Duisburg der durchgehende Güterverkehr auf die naheliegende Güterbahn Kalck Nord-Wedau, die mit den Güterbahnhöfen der genannten Städte in Gleisverbindung steht, abgeleitet und auf der Bahn Berlin-Halle ein gleiches Verfahren möglich wird, sobald die bereits genehmigte Verbindungsbahn von der Berlin-Blankenheimer Bahn bei Weißenburg nach Roßlau vollendet und damit eine neue Schienenverbindung Berlin-Bitterfeld hergestellt sein wird. Außerdem wäre auch auf den Bahnen Cöln-Düsseldorf-Duisburg und Berlin-Halle eine Vermehrung der Güterzüge möglich, wenn der als erforderlich bezeichnete mehrgleisige Ausbau für Richtungsbetrieb entsprechend ausgedehnt würde. Er ist für die 162 km lange Bahn Berlin-Halle auf etwa 50 km zu verdoppelndes Fahrgleis in beiden Richtungen überschläglich ermittelt worden, mithin noch sehr erweiterungsfähig.

Zur Beseitigung der bei starker Zunahme des Verkehrs entstehenden Betriebsschwierigkeiten ist man auf wichtigen Eisenbahnen zum viergleisigen Ausbau für Linienbetrieb übergegangen. Ein solcher Ausbau ist notwendig, wo es sich um die Entlastung einer Ferneisenbahn vom städtischen Vorortverkehr handelt, wie z. B. bei den in Berlin mündenden Eisenbahnen. In anderen Fällen, in denen auch ein viergleisiger Ausbau für Richtungsbetrieb in Frage kommt, wird die Durchführung des Betriebes durch die Vermehrung der Fahrgleise wesentlich erleichtert. Bei dem Ausbau für Linienbetrieb pflegt man den Personen- und Güterverkehr auf die beiden selbständig zu betreibenden Gleispaare zu verteilen. Eine solche Verteilung, die sich in der Regel ergibt, und auch als natürlich zu bezeichnen ist, zwingt dazu, die Güterbahnhöfe, soweit sie nicht auf derselben Seite der Bahn liegen, entsprechend zu verlegen oder Über- oder Unterführungen für das eine Gleispaar zu erbauen, um die notwendige Übereinstimmung in der Lage herzustellen. Das ist natürlich mit Kosten verknüpft. Wichtig ist auch der Umstand, daß in einfacher Weise der Übergang von der zweigleisigen Bahn in die verdoppelte Bahn und in umgekehrter Richtung nur durch Anordnung einer Teilkreuzung in Schienenhöhe zu erreichen ist. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit der Übergangstelle vermindert, und besonders auch im Hinblick auf eine aufenthaltlose Durchfüh-

rung von Schnellzügen das Bedürfnis erhöht, den viergleisigen Ausbau für Linienbetrieb weiter fortzusetzen, als er bei dem Ausbau für Richtungsbetrieb nötig wäre, bei dem die mittleren, für den Schnellzugsverkehr bestimmten Fahrgleise in ihrer vorhandenen Linienführung unverändert bleiben, und der Übergang von diesen zu den äußeren, für den Güter- und langsameren Verkehr bestimmten Gleisen ohne Gleiskreuzung an jeder dafür eingerichteten Stelle möglich ist. Dieser Vorzug wird verstärkt durch die Tatsache, daß für die Ausnutzung der Fahrgleise die Ausgestaltung der zugehörigen Bahnhöfe besonders wichtig ist, und auch in dieser Beziehung die Anordnung der Bahnsteiggleise für den Richtungsbetrieb den Vorzug verdient. Dabei ergeben sich auf den Bahnhöfen des Personenverkehrs Ausbauchungen nach den Außenseiten, die bei dem Anwachsen des Verkehrs zur Erlangung weiterer Gleise zu vergrößern sind. Wird dies nicht gleich berücksichtigt, und das ist, weil meist nicht voll übersehbar, recht schwierig, so wird später die notwendige Befriedigung des Erweiterungsbedürfnisses von der angrenzenden Güterbahn namentlich dadurch erschwert, daß die Veränderung der Hauptfahrgleise für Personenverkehr in ihrer Mittellage meist nur durch Einlegung von Gegenkrümmungen erfolgen kann, die für die Durchführung des Schnellzugsverkehrs nachteilig und daher zu vermeiden sind. Dazu kommt, daß die Außenseiten der Bahn für den Güterverkehr besondere Bedeutung haben. Sie sind die am meisten geeigneten Stellen für Anlagen zur Ent- und Beladung der Güterwagen und zur Annahme und Ausgabe von Einzelgütern, und nur von ihnen kann man Gleisanschlüsse anlegen. Die Verbauung der einen Außenseite durch das andere Gleispaar ist hierfür nicht günstig, auch kommt es vor, daß wegen des Ausbaus der Bahnhöfe die Trennung der Gleispaare notwendig wird, wie es z. B. bei der Verdopplung der Strecke Lehrte-Hannover geschehen ist.

Solchen Bedenken begegnet man nicht, wenn man den eingangs geschilderten Weg einschlägt, um die Eisenbahnleistungen durch gesteigerte Ausnutzung der vorhandenen Fahrgleise zu erhöhen. Für die danach erforderliche Ergänzung der Bahnhöfe sind ganz erhebliche Geldmittel aufzuwenden, aber ohne eine solche ist auch auf keinem anderen Wege eine Erhöhung der Leistungen zu erreichen; dagegen spart man an den Kosten für Vermehrung der Fahrgleise. Zwar wird man Kosten für diese Zwecke auf verkehrsreichen Bahnen nicht ganz vermeiden können, doch werden sie, wie an einem Beispiel überschläglich ermittelt worden ist, selbst bei hoher Steigerung der Leistungen nur mäßig sein. Es kommt hinzu, daß nach den Regeln des bündelstarren Fahrplans die Überholungen der Züge durch solche mit größerer Reisegeschwindigkeit stets an bestimmten Stellen stattfinden, und deshalb dem Geldbetrage, der für Einrichtungen zum Überholen wä rend der Fahrt aufgewendet wird, ein höherer Nutzen geg übersteht, als wenn darin ungebundene Freiheit herrsc wie sie vielfach zur Erzielung höherer Leistungen als nöt bezeichnet wird. Solche Forderung steht nicht im Einklan mit der Zwangsläufigkeit des Eisenbahnweges und der dur die Sicherheit des Betriebes gebotenen Abhängigkeit der B wegungen. Zwangläufigkeit des Weges und Bewegung si notwendig; daher läßt sich eine Erhöhung der Leistung nur erwarten von einer Beschränkung der Abhängigkeit Die wichtigsten davon entspringen aus Kreuzungen der We und Überholung auf dem gleichen Wege. Durch Hinzufügu eines selbständigen Weges für die andere Richtung steige man die Leistung der eingleisigen Eisenbahn gewaltig, w wegen der verschiedenen Reisegeschwindigkeit der Züge d Fernverkehrs in der Hauptsache nur noch die Überholung als verzögernde Ursachen in Betracht kommen, abgesehen v den Kreuzungen, die bei der einseitigen Lage der Güteran gen zur Ablenkung der Güterzüge erhalten blieben. Sie war für die eine Richtung notwendig, weil man glaubte, d Übergang zu den zwischen den Gleisen liegenden Bahnst gen in Schienenhöhe nicht aufgeben zu dürfen. Erst na Verlauf von vielen Jahren gelangte die Erkenntnis zum voll Durchbruch, daß ein solcher Übergang bei steigendem V kehre die Reisenden und den Betrieb gefährde, und desha sind gegenwärtig wohl auf allen verkehrsreichen Bahn schienenfreie Zugänge zu den Zwischenbahnsteigen vorha den; unverändert sind jedoch verblieben, namentlich a allen kleineren und mittleren Bahnhöfen, die sogenannt Hauptbahnsteige. Erst wenn sie beseitigt und wie auf d meisten größeren Bahnhöfen, die nicht in der Höhe d Straßenzugänge liegen, durch schienenfrei zugängliche Ins steige erfolgt sein werden, wird es möglich sein, die noch Güterzugsverkehr verbliebene Abweichung vom Richtung betrieb aufzuheben, deren nachteilige Wirkung mit dem St gen des Verkehrs immer mehr zutage tritt, und die A nutzung der Fahrgleise beeinträchtigt.

Die Änderung der bisherigen Betriebsweise in der empfo lenen Art wird und muß günstig auf die Ordnung des B triebes einwirken und die Gewährleistung der betriebliche und wirtschaftlichen Vorteile verstärken, die mit Hilfe d bündelstarren Fahrplans durch bessere Ausnutzung der Fa gleise und auch dadurch zu erreichen sind, daß sich die f eine weitere Steigerung der Leistungen erforderlichen A lagen in einem dem Bedürfnis entsprechenden Maße dur Anfügung allmählich beschaffen lassen. Diese Vorteile g winnen an Wert unter den zu erwartenden Verhältnissen, d bei den Eisenbahnen besonders zur Erhöhung der Leistung und ihrer Erträgnisse hindrängen werden.

Elektrische Beleuchtung der Weichenlaternen.

Die große Mehrzahl der Weichenlaternen ist für Petroleumbeleuchtung eingerichtet. Diese Beleuchtungsart hat sich in den weitaus meisten Fällen auch auf solchen Bahnhöfen erhalten, auf denen elektrische Kraft zur Verfügung steht. Ausschlaggebend dafür waren wohl in erster Linie die geringen Anlagekosten und die große Betriebssicherheit der Petroleumbeleuchtung.

Nach einer vom Regierungsbaumeister W. Wechmann, Berlin, in Heft 20, Jahrg. 1917, der „Elektrotech. Ztschr.“ veröffentlichten Abhandlung und einer von der Maschinenabteilung der Bergmann-Elektrizitäts-Werke A.-G., Berlin N, verbreiteten Flugschrift, ist einer neuzeitigen elektrischen Beleuchtung der Weichenlaternen die gleiche Betriebssicherheit wie der Petroleumbeleuchtung zuzusprechen. Während der Kriegsjahre ausgeführte Anlagen haben nach diesen Berichten den Beweis erbracht, daß die Industrie nunmehr Glühlampen liefert, die den durch das Umstellen der Weiche und durch vorüberfahrende Züge hervorgerufenen Erschütterungen der Laterne durchaus gewachsen sind. Das Vorurteil wegen etwaiger Betriebsunsicherheit sollte vollends fallen, wenn die Einrichtung der Weichenlaterne so getroffen wi daß die Glühlampe im Störungsfalle bequem und rasch du eine Petroleumlampe ausgewechselt werden kann. Die el trische Anlage arbeitet bei weitem wirtschaftlicher, als Petroleumbeleuchtung. Die zeitraubende und in stark bef renen Gleisen für das Bedienungspersonal auch gefährli tägliche Wartung der Petroleumlampen entfällt. Die Ersp nis an Arbeitslohn und Materialkosten wird als erheblich zeichnet; hinzu kommt, daß für eine bestimmte Weich laternengruppe die Zahl der Jahresbrennstunden bei el trischer Beleuchtung viel geringer ausfällt, weil die P troleumlampen während der Dunkelheit brennen bleiben, elektrischen Lampen dagegen nach Bedarf gelöscht wer können, da sie nur beim Befahren der Weichengruppen v Stellwerk eingeschaltet zu werden brauchen.

Im praktischen Betriebe, unter anderem auf den Ba höfen der Königl. Eisenbahndirektion Berlin, ist nach Be mann festgestellt, daß die jährlichen Betriebskosten der B leuchtung von 100 Weichenlaternen sich alles in allem Petroleumbeleuchtung auf 4300 ℳ, bei elektrischer Beleu-

ng auf 500 *M* stellen; danach wäre durch Einführung elektrischer Weichenbeleuchtung auf 100 Laternen eine Jahresersparnis von nicht weniger als 3800 *M* erzielt. Das Anlagekapital für die elektrische Beleuchtung von 100 Weichenlaternen beträgt nach Bergmann rd. 12000 *M* und würde dauch in etwa 3 Jahren wiedergewonnen. (Siehe auch „Glasers Annalen", Heft 7, vom 1. April 1916.)

Wechmann errechnet den auf eine Lampe entfallenden Anteil der Gesamtanlagekosten nach der Berliner Einrichtung auf 112,69 *M* und die gesamten Jahresbetriebskosten für eine Lampe, d. h. die Ausgaben für Strom, Glühlampenersatz und Ausbesserung, einschließlich der Verzinsung und Abschreibung, auf 16,57 *M*. Dies sind nur 31—38 % der für die Petroleumbeleuchtung ermittelten Betriebskosten. Danach sind bei den Angaben der Firma Bergmann die Aufwendungen für Verzinsung und Abschreibung wohl nicht einbegriffen.

Die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin hat im ganzen rd. 9000 Weichenlaternen während der Dunkelheit zu beleuchten; hiervon waren bis Ende 1916 rund 1500 für die elektrische Beleuchtung eingerichtet. 600 Laternen stehen nun schon ein Jahr und länger im Betriebe.

Der Übergang von der Petroleumbeleuchtung zur elektrischen erfordert nach den Berichten weder eine Umänderung des Weichenbockes oder der Laternen, noch eine Unterbrechung in der Beleuchtung der Weichensignale, da bis zum Tage der Inbetriebsetzung der elektrischen Anlage die Petroleumlampen verwendet werden können. Die Laternen sind für elektrische und Petroleumbeleuchtung verwendbar. Die Auswechslung erfordert nur einige Sekunden Zeit, setzt keinerlei technische Kenntnisse, sondern nur das Herausnehmen der Glühlampe aus der Fassung voraus und kann daher von beliebigem ungeschulten Personal vorgenommen werden; im Falle einer längeren Unterbrechung in der Stromzuführung ist es also möglich, in der kürzesten Frist die Laternen wieder für den Petroleumbetrieb einzurichten.

Zur Verwendung gelangen Glühlampen von 5 bis 8 Kerzen, die bei Niederspannung von etwa 50 Volt mit dauerhaften Metalldrahtfäden hergestellt werden können. Die regelrechte Betriebsspannung von 110 oder 220 Volt der Bahnhofsbeleuchtung wird daher, wenn Drehstrom oder Einwellenstrom zur Verfügung steht, mittels kleiner Transformatoren auf etwa 55 Volt herabgesetzt. Liefert das Bahnhofsnetz Gleichstrom von 110 oder 220 Volt, so müssen bei dieser Spannung entweder Kohlefadenlampen von 5—8 Kerzen oder Metalldrahtlampen von 10—12 Kerzen mit Rücksicht auf die Haltbarkeit der Glühfäden zur Anwendung gelangen. Es besteht aber auch hier die Möglichkeit, Niederspannungslampen zu benutzen durch Aufstellung kleiner Einanker-Umformer, welche die Betriebsspannung auf das gewünschte Maß vermindern. Bei billigen Strompreisen wird der Betrieb mit Umformern besonders empfohlen.

Wechmann macht darauf aufmerksam, daß, da nunmehr auch die 220-Volt-Lampen genügend stoßfest hergestellt werden, auf die Spannungsminderung verzichtet werden könne, wodurch sich der Stromverbrauch im Stellwerk um etwa 1 Watt verringert. Seine vorstehend mitgeteilten Werte für die Anlage- und Betriebskosten beziehen sich noch auf die Anlagen mit 50 und 110 Volt Lampenspannung. Bei Wegfall der Abspanner und Spannungsteiler erniedrigen sich die Anlagekosten nicht nur deshalb, weil diese Teile fehlen, sondern auch, weil die Leitung um schätzungsweise 5 bis 10 *M* für die Laterne billiger ausfällt. Nach der Quelle werden die Betriebskosten voraussichtlich keinesfalls steigen, da ein etwa eintretender höherer Glühlampenverbrauch durch die Ersparnis an Strom, Verzinsung und Abschreibung ausgeglichen wird.

Kupferkabel sind während der Kriegszeit nicht verlegt worden; Zinkkabel sollen sich weniger gut als Eisenkabel bewährt haben.

Für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin haben die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (Installationsbureau Berlin), die Bergmann-Elektrizitäts-Werke A.-G. und die Siemens & Halske A.-G. die Anlagen zur elektrischen Beleuchtung der Weichenlaternen mit gleich gutem Ergebnis hergestellt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahnamt hat unterm 25. v. M. einige Änderungen der Nummern I a, I b und II der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 152 des Reichs-Gesetzblattes vom 31. v. M. hervor.

— **Herabsetzung der Gewichtsgrenze der vom Absender aufzuladenden und vom Empfänger abzuladenden Stückgüter.** Das Auf- und Abladen der Stückgüter (Eil- und Frachtgüter) wird nach den gegenwärtigen Tarifbestimmungen von der Eisenbahn im allgemeinen gebührenfrei besorgt; gebührenpflichtig ist nur das Auf- und Abladen von Gegenständen im Einzelgewicht von 750 kg und darüber, wofür die im Nebengebührentarif festgesetzten Ladegebühren zu entrichten sind. Die Eisenbahn kann jedoch verlangen, daß solche Gegenstände sowie Güter, die in bedeckten Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, von dem Absender aufzuladen und von dem Empfänger abzuladen sind, von welcher Berechtigung in der Regel Gebrauch gemacht wird. Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. wird obige Gewichtsgrenze von 750 kg auf 500 kg herabgesetzt, wodurch eine fühlbare Entlastung der Eisenbahn bei der Annahme und Auslieferung schwerer Stückgüter eintritt (vergl. Nachtrag V vom 1. August 1917 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B). Ein Anspruch der Verfrachter auf ausschließliche Benutzung der für solche Gegenstände gestellten Wagen besteht nur, wenn die Ladungsfracht bezahlt wird. Bei Aufgabe von Stückgut hat die Eisenbahn das Recht, die Wagen durch Zuladung für den sonstigen Stückgutverkehr auszunutzen. Die Dienststellen sind angewiesen, zwecks Ersparnis von Laderaum, soweit irgend angängig, Zuladung anderer Stückgüter vorzunehmen.

— **Umlaufsfähige ausländische Goldmünzen** können nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers künftig zu folgenden Preisen in Zahlung genommen werden: ein Fünffrankstück zu 6,07 *M*, ein Zehnfrankstück zu 12,15 *M*, ein Zwanzigfrankstück zu 24,30 *M*, ein holländisches Zehnguldenstück zu 25,31 *M*, ein englischer Sovereign zu 30,64 *M*, ½ englischer Sovereign zu 15,32 *M*, ein österreichisch-ungarisches Zwanzigkronenstück zu 25,52 *M*, ein österreichisch-ungarisches Zehnkronenstück zu 12,76 *M*, ein amerikanischer Dollar zu 6,30 *M*, ein russischer Rubel mit der Jahreszahl 1897 und später zu 3,24 *M*, ein nordisches Zehnkronenstück der dänischen, schwedischen und norwegischen Währung zu 16,88 *M*.

In den Amtsblättern und den Aushängen an den Kassenschaltern sind diese Preise als „Annahmepreise für umlaufsfähige ausländische Goldmünzen" zu bezeichnen.

— **Das Rahnsdorfer Eisenbahnunglück vor Gericht.** Die Frage nach der Schuld an dem großen Eisenbahnunglück bei Rahnsdorf vom 11. November v. J. (s. Nr. 90 d. Ztg., S. 1017 vor. Jahrg.) unterlag kürzlich der Prüfung der 1. Ferienstrafkammer des Landgerichts II Berlin. Der 41 Jahre alte, gänzlich unbescholtene Hilfsweichensteller Wilhelm Krüger war angeklagt, durch Fahrlässigkeit unter Vernachlässigung der ihm obliegenden Berufspflichten auf der Eisenbahnstrecke zwischen Rahnsdorf und Wilhelmshagen den Tod von 19 Arbeiterinnen verschuldet zu haben. Der Angeklagte ist seit etwa 7 Jahren Hilfsweichensteller immer auf derselben Strecke. Diese ist viergleisig; zwei Gleise sind für den Vorort- und zwei für den Fernverkehr bestimmt. Zwischen beiden Gruppen lagen Schwellen, die aus dem Bahnkörper herausgenommen waren, und es waren am 11. November 26 Arbeiterinnen, 6 Arbeiter und 2 Schachtmeister dort beschäftigt. Vorschriftsmäßig waren Sicherheitsposten ausgestellt, der Angeklagte war dazu bestimmt, den Sicherheitsposten nach Rahnsdorf zu wahrzunehmen. Seine Pflichten als solcher will er auch völlig wahrgenommen und seinen Posten nur bei besonderer Veranlassung verlassen haben, während die Anklage behauptet, daß er nicht auf dem vorgeschriebenen Posten gestanden und diesen sowohl an dem Unglückstage wie an vorhergehenden Tagen öfter verlassen hat.

Der Angeklagte schiebt die Schuld zum Teil auf die Getöteten selbst. Diese seien, was auch von Zeugen bestätigt wurde, nach dem ersten Warnungssignal und dem Heraustreten aus den Gleisen teilweise wieder auf das Nebengleis oder dicht an die Böschung herangetreten, um dem Urlauberzug zuzuwinken.

Von den Zeugen, den beiden Schachtmeistern, von denen der eine miterleben mußte, wie vor seinen Augen seine eigene Tochter zermalmt wurde, und mehreren auf der Unglücksstelle beschäftigt gewesenen Arbeiterinnen, wurde bestätigt, daß der Angeklagte keineswegs auf seinem richtigen Posten gestanden, sondern sich ganz erheblich entfernt davon mitten in der Rotte befunden hatte, was auch sonst häufig geschehen sein soll. Insbesondere betonte der eine Schachtmeister, es sei ihm schon vorher aufgefallen, daß sich der Angeklagte mehr

um die Arbeit und die Arbeiterinnen, als um seinen Sicherheitsposten gekümmert habe, was er schon dem Bahnmeister habe melden wollen.

Oberbaurat Hentzen gab sodann als Sachverständiger sein Gutachten dahin ab, daß der Angeklagte nach der Beweisaufnahme auf einer höchst unzweckmäßigen Stelle als Posten gestanden und sich um Sachen gekümmert habe, die ihn nichts angingen. Er habe die Unfallverhütungsvorschriften nicht befolgt, und auf die Befolgung seitens der Arbeiterinnen nicht — nachlässiger Weise — geachtet. Im übrigen habe aber auch die Rotte durch ihr eigenes Vorgehen, das Wiederbetreten der Gleise nach dem ersten Warnungssignal, ihrerseits einen Teil der Schuld auf sich geladen.

Mit Rücksicht auf dieses Gutachten und insbesondere darauf, daß eine gewisse Schuld der Getöteten nicht abzuleugnen sei und im anderen Falle das Unglück nicht von so schweren Folgen begleitet gewesen wäre, beantragte die Staatsanwaltschaft ein Jahr drei Monate Gefängnis. Der Verteidiger trat aus sachlichen und rechtlichen Gründen für Freisprechung ein. Das Gericht nahm aber Fahrlässigkeit als erwiesen an, und zwar eine um so größere, als an dem betreffenden Tage Nebel geherrscht und an der fraglichen Stelle sich eine Kurve befunden habe. Das Urteil lautete deshalb auf ein Jahr Gefängnis.

— **Kriegsausnahmetarife.** Die Handelskammer zu Berlin weist die Verkehrsbeteiligten darauf hin, daß am 1. Oktober d. J. die auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Kriegsausnahmetarife für eine Reihe von Gütern unter Einrechnung der neuen Verkehrssteuer neu ausgegeben werden. Sie erhalten gleichzeitig eine neue fortlaufende Numerierung mit dem Zusatz K (Kriegsausnahmetarife). Außerdem wird das alphabetische Verzeichnis der aus Anlaß des Krieges eingeführten besonderen Ausnahmetarife nach dem Stande vom 1. Oktober 1917 neu aufgelegt. Näheres über die neuen Tarife ist nach Eingang derselben im Verkehrsbureau der Berliner Handelskammer, Universitätsstraße 3b, zu erfahren.

— **Siebente Sitzung des Ernährungsbeirats der preußischen Staatsbahnen.** Aus den Beschlüssen dieser Sitzung (s. Nr. 63 S. 533) ist noch folgendes nachzutragen: Dem in der letzten Sitzung des Ernährungsbeirats von den Fahrbediensteten ausgesprochenen Wunsche, die Polstersitze in den Packwagen zu belassen, soll, wie die inzwischen erfolgte Prüfung ergeben hat, soweit irgend möglich, entsprochen werden. In Rücksicht auf das vor allen Dingen für die Fahrpersonale, die Nacht- und sonstigen schweren Dienst verrichtenden Bediensteten anzuerkennende Bedürfnis, Getränke aus Kaffeeersatzmitteln zu sich zu nehmen, hat der Präsident des Kriegsernährungsamts auf Veranlassung des Ministers den Kriegsausschuß für Kaffee, Tee und deren Ersatzmittel ersucht, Anträge der Eisenbahndirektionen wegen besonderer Versorgung der in solcher Weise tätigen Bediensteten mit Kaffeeersatzmitteln nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Da die zur Verfügung stehende Menge beschränkt ist, ist naturgemäß Sparsamkeit geboten. Die im Anschluß an Punkt 9 der Niederschrift über die 6. Sitzung des Ernährungsbeirats erneut mit dem preußischen Staatskommissar für Volksernährung gepflogenen Verhandlungen haben zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß die zuständigen Stellen ersucht worden sind, die Eisenbahnverwaltung und ihr Personal bei Zusammensetzung der Ausschüsse und Oberausschüsse der Kommunalverbände gebührend zu berücksichtigen. Soweit die Berichte der Eisenbahndirektionen bereits vorliegen, darf mit Befriedigung festgestellt werden, daß den ausgesprochenen Wünschen im allgemeinen Rechnung getragen worden ist.

— **Erhöhung der bahnamtlichen Rollgebühren.** Die Handelskammer zu Berlin weist die am Verkehr beteiligten Kreise darauf hin, daß infolge anhaltender Steigerung der Betriebskosten im Rollfuhrgewerbe eine weitere Erhöhung der Gebühren des bahnamtlichen Rollfuhrtarifs in Berlin notwendig geworden ist.

— **Kriegsbeamtenfürsorge in Württemberg.** Wir erfahren zu dem, was schon in Nr. 67 S. 564 mitgeteilt ist, noch folgendes Nähere: Der württembergische Landtag hatte entsprechend einem Antrag seines Finanzausschusses in der letzten Tagung beschlossen, die Regierung zu ersuchen, den Beamten und Angestellten, denen Lohnzulagen bisher nicht bewilligt worden sind, für das Rechnungsjahr 1917/18 eine besondere Gehaltszulage von 200 ℳ zu gewähren, die bei einem Diensteinkommen von nicht mehr als 2700 ℳ auf 300 ℳ erhöht werden soll, und außerdem eine Neuordnung der laufenden Kriegsteuerungszulagen im Sinne einer Anpassung an die im Reich und in Preußen angewendeten Grundsätze vorzunehmen. Kurze Zeit vorher war die bisherige Kriegszulage der Eisenbahnarbeiter von 40 Pf. täglich bei den nach der Betriebslohnordnung zu entlohnenden Arbeitern auf 80 Pf. und bei den nach der Werkstättenlohnordnung zu entlohnenden Arbeitern auf 1 ℳ erhöht worden. Im Zusammenhang mit dieser Kriegszulage für die Arbeiter wurde nunmehr nach dem Landtagsbeschluß den Beamten auf das Rechnungsjahr 1917 eine besondere Kriegszulage bewilligt in Höhe von 300 ℳ für Beamte mit einem Gehalt bis zu 2700 ℳ und von 200 ℳ für die übrigen Beamten; ihre erste Hälfte wird auf 1. September d. J., der Rest in zwei Teilen auf 1. Dezember d. J. und auf 1. März 1918 ausbezahlt. Gleichzeitig wurde, mit Rücksicht auf die herrschenden Teuerungsverhältnisse der Lebensmittel und der unentbehrlichen Verbrauchsgegenstände eine Neuordnung der schon bisher gewährten laufenden Kriegsteuerungszulagen der Beamten mit Wirkung vom 1. September d. J. ab beschlossen. Nach den nunmehr geltenden Grundsätzen erhalten unverheiratete Beamte die laufende Kriegsteuerungszulage im allgemeinen nur bei einem den Betrag von 3000 ℳ nicht übersteigenden Gesamteinkommen. Die übrigen Beamten mit gleichartigen Verhältnissen sind in fünf Stufen (bis 3000 ℳ, über 3000—4500 ℳ, über 4500—6000 ℳ, über 6000—7200 ℳ und über 7200—9000 ℳ) möglichst zusammengefaßt. Dabei sind allgemeine Zulagen und Kinderzulagen in solchem Aufbau vorgesehen, daß die der Stufe mit kleinerem Gesamteinkommen angehörigen Beamten eine höhere Zulage erhalten als die der folgenden Stufe mit größerem Gesamteinkommen. Die allgemeine Zulage bewegt sich in dem Rahmen von 16 ℳ (bei einem Gesamteinkommen bis 3000 ℳ), bis 8 ℳ (bei einem Gesamteinkommen von über 7200—9000 ℳ), die Kinderzulage im Rahmen von 9 ℳ bis 5 ℳ monatlich. Diese Grundsätze finden auf die im Dienste der Verkehrsanstalten beschäftigten Arbeiter entsprechende Anwendung. Der jährliche Mehraufwand für die Beamten und Arbeiter aus Anlaß des Kriegs wurde bei der Beratung im Landtag vom Finanzminister auf 23—27 Millionen Mark angegeben. — Das Staatsministerium hat sich ferner mit der Gewährung von Gehalts-, Taggelds- und Lohnvorschüssen an Beamte und Arbeiter zur Beschaffung von Wintervorräten an Kartoffeln, Gemüse und Obst sowie Heizstoffen einverstanden erklärt. Die Gewährung erfolgt auf Ansuchen. Das jährliche Diensteinkommen des Gesuchstellers darf den Betrag von 5000 ℳ nicht übersteigen. Als Höchstsumme des Vorschusses ist der Betrag von 130 ℳ festgesetzt. Der Vorschuß ist bis letzten März 1918 durch Kürzung an den Gehalts- usw.-Zahlungen vollständig auszugleichen. — Während bisher während des Kriegs von der Schaffung neuer Beamtenstellen abgesehen worden war, wurden nunmehr in einem Nachtragsetat Mittel zur Schaffung neuer Stellen, darunter etwa 700 für Beamte und Unterbeamte der Eisenbahnverwaltung, angefordert und vom Landtag einmütig bewilligt. Von der Regierung wurde die Zusage gegeben, in einen künftigen Etat noch weitere neue Stellen, insbesondere auch Beförderungsstellen, einzustellen.

— **Die Arbeiterausschüsse der württembergischen Staatseisenbahnen.** Wir erfahren außer dem, was bereits in Nr. 6[illegible] S. 557 mitgeteilt ist, noch folgendes: Im Jahre 1906 war die bis dahin auf die Werkstätten- und die Maschineninspektionen beschränkte Einrichtung von Arbeiterausschüssen auf die in den übrigen Zweigen der Staatseisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung beschäftigten Arbeiter ausgedehnt worden. Die damals über die Einrichtung der Arbeiterausschüsse getroffenen Bestimmungen sind unterm 3. August d. J. neu herausgegeben. Die für den Bezirk der einzelnen Inspektionen (Bau-, Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen sowie der Eisenbahntelegrapheninspektion) bestehenden Arbeiterausschüsse werden in den neuen Bestimmungen ausdrücklich als Arbeiterbezirksausschüsse bezeichnet. Außer diesen Arbeiterbezirksausschüssen wird nunmehr auch ein Arbeiterlandesausschuß gebildet. Als Zweck der Ausschüsse wird die Förderung des guten Einvernehmens innerhalb der Arbeiterschaft und zwischen dieser und der Verwaltung bezeichnet. Die Aufgaben der Bezirksausschüsse sind jetzt bestimmter umschrieben. Es liegt ihnen hiernach ob,

a) das gute Einvernehmen innerhalb der von ihnen vertretenen Arbeiterschaft und zwischen dieser und der Verwaltung zu fördern; Anträge, Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft, die sich auf die Betriebseinrichtungen, die Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse sowie die Wohlfahrtseinrichtungen ihres Wirkungskreises beziehen, zur Kenntnis der Verwaltung zu bringen und sich darüber zu äußern;

b) auf Anfordern ein Gutachten abzugeben über Regelungen und Maßnahmen, die von der Verwaltung hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse, insbesondere hinsichtlich allgemeiner Lohnfragen, des Wohnungswesens, der Verhütung von Un

en und anderer Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter ihrer Angehörigen getroffen sind oder getroffen werden en;

Einrichtungen wirtschaftlicher Art, wie Schenken, ise- und Getränkeabgaben, Beschaffung von Lebensteln und Brennstoffen, Kleinland- und Gartenbau, Viehht usw. anzuregen und geeignetenfalls zu schaffen;

) Streitigkeiten der Arbeiter untereinander zu schlichten, eit sie von beiden Teilen angerufen werden.

er Bezirksausschuß wird aus 4 bis höchstens 15 Mitglie- in der Weise gebildet, daß für die ersten 100 Arbeiter ertreter, für jedes angefangene weitere Hundert ein Verer mehr gewählt wird; die Leitung des Ausschusses mt dem Vorstand der Inspektion zu. Der Arbeiterlandesschuß hat über Angelegenheiten der vorbezeichneten Art beraten, soweit sie über den Bereich eines Bezirksausisses hinaus von Bedeutung sind. Er besteht aus 20 Mitdern und ebensovielen Ersatzmännern, die aus der Zahl Mitglieder und Ersatzmänner der Bezirksausschüsse von Mitgliedern dieser Ausschüsse in Gruppen gewählt wer. Die Wahl wird durch den Vorstand der Hauptkanzlei Generaldirektion geleitet. Der Landesausschuß wird von Generaldirektion mindestens einmal jährlich oder wenn von mindestens drei Vierteln seiner Mitglieder beantragt l, zu Beratungen zusammenberufen. Den Vorsitz führt Präsident der Generaldirektion oder ein von ihm behnetes Mitglied dieser Behörde. Die Neuwahlen zu den schüssen finden erst binnen 4 Monaten nach Beendigung Krieges statt. Bis zur Vornahme der Neuwahlen haben bestehenden Arbeiterausschüsse die Verrichtungen der eiterbezirksausschüsse nach den neuen Vorschriften und von den bestehenden Arbeiterausschüssen vorläufig gelte Gesamtausschuß von 20 Mitgliedern die Verrichtungen Arbeiterlandesausschusses wahrzunehmen.

Frauenhilfe und Bahnhofsmission. Die Notwendigkeit, er mehr weibliche Kräfte in den Dienst der Kriegsarbeit tellen, hat den schon immer bestehenden Zuzug von Frauen Mädchen nach den Städten, besonders aber nach den Inriebezirken, erheblich verstärkt; um so wichtiger und wendiger erscheint in dieser Zeit die Arbeit der Bahnhofssion, welche sich der in den Städten zuziehenden weiben Personen oder auch der durchreisenden mit Rat und annimmt. Der Kreis der hierbei Mitarbeitenden kann t groß genug werden. Daß auch für die Frauenhilfe ein Tätigkeitsfeld liegt, zeigt der Bericht des Wittenger Vereins, in dem gesagt wird: „Die Bahnhofsmission in der bisherigen Weise an den ersten Tagen jedes Quar- ihren Dienst getan. Sie hat am Bahnhof wie in der Umng viele Plakate angebracht zur Orientierung reisender chen über Schutzadressen und Schutzstellen. Für nächte Notunterbringung hilfloser Mädchen ist, wenn auch nur ürftig, gesorgt. Unsere Mitarbeiterinnen in dieser Arbeit gegen Unfälle versichert.“

s ist selbstverständlich, daß die Frauenhilfe überall, wo Bahnhofsmissionsarbeit aufnimmt, Verbindung und Arsgemeinschaft mit der Evangelischen Deutschen Bahnhofssion (E. V.) suchen wird.

Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat. Der Bericht das Geschäftsjahr 1916 verweist, wie wir der „Köln. Ztg.“ ehmen, mit Genugtuung auf die außerordentliche Kraft rheinischen Wirtschaftslebens, insbesondere auf die kraften Leistungen von Industrie und Landwirtschaft, die auch Verlauf von drei Kriegsjahren fortgesetzt die gesicherte rlage verbürgen, deren unsre Heeresleitung für die erreiche Durchführung ihrer schweren Aufgabe bedarf. h. der deutsche Bergbau hat in pflichtgetreuer Mitarbeit iesem Werke alle Kräfte eingesetzt. Seinem unablässigen ühen ist es gelungen, die Kohlenförderung gegenüber enigen des Jahres 1915 erheblich zu steigern und sie itt halten zu lassen mit den sich fortgesetzt mehrenden orderungen der bis zur äußersten Leistungsfähigkeit anannten Industrie. Die im Syndikat vereinigten Zechen n hieran einen erheblichen Anteil. Daneben haben sie ein besonderes Verdienst erworben durch eine starke nehrung der Koksherstellung und der damit verbundenen innung der unter den heutigen Verhältnissen so besonders tigen Nebenerzeugnisse. Von vorübergehenden Schwangen abgesehen, ist es dem Syndikat möglich gewesen, den arfsanforderungen, die an es herantraten, gerecht zu den. Der Bericht erwähnt weiter die Erneuerung des likats auf der Grundlage freiwilligen Zusammenschlusses auf die Dauer von fünf Jahren. Das Syndikat erblickt eine für den nunmehr geschlossen dastehenden niederisch-westfälischen Bergbau geschaffene Unterlage, die seine Entwicklung segensreich wirken wird. Bei den uerungsverhandlungen ist auch die einheitliche Zusammenfassung des Kohlenhandels geregelt worden. Ferner sind für die bisher noch freien Gebiete Kohlenhandelsgesellschaften gegründet worden, deren Zahl sich damit auf 15 vermehrt hat. Der Bericht spricht die Hoffnung aus, daß der neue Syndikatsvertrag sich stark genug erweisen werde, um über seine verhältnismäßig kurze Dauer hinaus den Rahmen für eine fernere Arbeitsgemeinschaft des rheinisch-westfälischen Bergbaus zu bieten. Über Förderung und Absatz enthält der Bericht diesmal keine Mitteilung.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Baurat Schenck in Saarbrücken zum Regierungs- und Baurat ernannt. — Der Regierungsrat Scholz, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten überwiesen. — Der Regierungs- und Baurat Schenck in Saarbrücken ist zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) versetzt.

Österreich.

— **Die Leistungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahner während der elften Isonzoschlacht.** Das Armeeoberkommando hat folgendes Telegramm an die beteiligten Bahnverwaltungen gerichtet: „Das Personal einiger Staats- und Südbahnstationen, ferner die in diesen Stationen und den zugehörigen Strecken verwendeten Zugsmannschaften und Organe der Bahnerhaltung haben durch mutiges Ausharren und treueste Pflichterfüllung im schwersten feindlichen Feuer es ermöglicht, daß den in harten Kämpfen stehenden Truppen die notwendigen Bedürfnisse zugeführt werden konnten. Ich spreche dafür diesem Personal die belobende Anerkennung des Armeeoberkommandos aus.“

— **Brünner Lokaleisenbahngesellschaft.** Die Brünner Lokaleisenbahngesellschaft beabsichtigt den doppelgleisigen Ausbau ihrer Bahnlinie Oderfurt-Mähr. Ostrau-Witkowitz. Die politische Begehung des Projektes ist für Anfang September dieses Jahres anberaumt.

— **Regierungskonferenzen mit der Braunkohlenindustrie.** Am 22. August haben unter Vorsitz des Leiters des Eisenbahnministeriums Freiherrn v. Banhans mit den Gewerken und Händlern des nordwestböhmischen Braunkohlenreviers Konferenzen stattgefunden, welche einer etwaigen Neuregelung der Schlüsse galten, die die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1911 mit Wirksamkeit bis zum Jahre 1920 vereinbart hat. Zur Deckung des Bedarfes der Staatsbahnen an Braunkohle war damals abgemacht worden, daß ungefähr 200 000 Wagen im Jahr geliefert werden. Die Preise stellten sich für die wichtigsten in Frage kommenden Marken auf 50 bis 60 K., und man fühlt sich förmlich in die gute alte Zeit zurückversetzt, wenn man daran denkt, daß heute der Braunkohlenverbrauch mit Preisen von 130 bis 140 K. belastet ist. Die Gewerken sind nun an die Regierung herangetreten und haben darauf hingewiesen, daß die Schlüsse, die im Jahre 1911 für große Mengen gemacht worden seien, die heutigen Gestehungskosten nicht erreichen, und daß jene Schächte notleidend geworden seien, die verhalten wären, von ihrer Tagesförderung den größten Teil, in manchen Fällen drei Viertel, an die Staatsbahnen zu dem alten Preise abzugeben. Die Staatsbahnen haben von dem Rechte, ohne Rücksicht auf die Förderung und die Wagenbereitstellung die vollen Bedarfsmengen zu verlangen, bekanntlich im Kriege Gebrauch gemacht, und die Vertreter des Reviers haben nun der Staatsbahnverwaltung vorgeschlagen, daß sie unter Rücksichtnahme auf die Förderung nur jene Mengen, die der Förderung entsprechen, zu den alten Schlußpreisen beanspruche, und für die Mengen, die sie darüber hinaus anfordere, die Tagespreise bezahle. Wenn also ein Schacht, der mit den Staatsbahnen einen Schluß hat, beispielsweise 70 % fördere, so sollen den Staatsbahnen hiervon 70 % zu den Preisen des Jahres 1911 geliefert werden, dagegen für 30 %, welche die Staatsbahnen darüber hinaus beanspruchen, der Tagespreis entrichtet werden. Die Braunkohlenwerke haben in den Verhandlungen den Standpunkt eingenommen, daß die preußischen Staatsbahnen im Kriege Bedachtnahme auf die Förderung gezeigt und sich mit den der Förderung entsprechenden Mengen zufrieden gegeben hätten. Die Regierung scheint den Standpunkt zu vertreten, daß die Verträge des Jahres 1911 aufrecht erhalten werden müssen, dürfte jedoch die Frage in Erwägung ziehen, ob bei solchen Schächten, bei denen nachgewiesen werden würde, daß sie bei Einhaltung der alten Schlüsse mit starkem Verlust arbeiten, in bezug auf die Preise eine Neuregelung eintreten könnte.

— **Ministerialrat Dr. Kolisko †.** Am 31. August ist Ministerialrat Dr. H. Kolisko, Staatsbahndirektor in Wien, im Sanatorium Loew nach kurzem Krankenlager im 57. Lebensjahr verschieden. In ihm verliert die Staatseisenbahnverwaltung einen erfahrenen Fachmann und einen ihrer tüchtigsten Staatsbahndirektoren. Ministerialrat Kolisko, ein gebürtiger Wiener, stand seit dem Jahre 1886 im staatlichen Eisenbahndienst. Nach gründlicher Ausbildung in allen Zweigen des praktischen Dienstes war Kolisko durch lange Jahre im Eisenbahnministerium, zuletzt als Personalreferent für den gesamten Staatsbahnbereich, in erfolgreicher Verwendung. Im Jahre 1909 zur Leitung der Staatsbahndirektion Wien berufen, hat Kolisko diesen schwierigen und verantwortungsvollen Posten ganz ausgefüllt. Schon früher mehrfach ausgezeichnet, erhielt Kolisko für die glänzende Abwicklung des Truppendurchzugsverkehrs auf dem ihm unterstellten Linienbereich das Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens mit dem Stern und mit der Kriegsdekoration. Wenige Tage vor seinem Ableben wurde ihm noch die Freude zuteil, seine um den Kriegsverkehr erworbenen Verdienste vom Kaiser neuerlich, und zwar durch die Verleihung des Kriegskreuzes erster Klasse für Zivilverdienste anerkannt zu sehen.

Ungarn.

— **Der Eisenbahngüterverkehr in Fiume.** Trotz des Krieges ist eine namhafte Steigerung im Eisenbahngüterverkehr von Fiume zu verzeichnen. Es wurden daselbst insgesamt 977 727 Tonnen im Zeitraum vom 1. Juli 1916 bis 30. Juni 1917 verfrachtet, um 111 496 t mehr als im Jahre 1915/16. Im Einfuhrverkehr erscheinen hauptsächlich: Metalle 161 155, Wein 40 023, Kohle 35 475, Nutzholz 29 229, Schwefelsäure 28 599 t; im Ausfuhrverkehr: Kohle 110 611, Erze 84 078, Mahlprodukte 36 050, Kartoffeln 35 369, Heu, Stroh 30 778, Brennholz 28 409, Mais 26 585, Faßdauben 22 615 t.

— **Neue Staatsbahndirektoren.** Der Ministerrat hat die Direktorstellvertreter Dr. Julius Biber und Eugen J. Vázsonyi zu Staatsbahndirektoren ernannt.

— **Auszeichnungen hoher Eisenbahnbeamter.** Se. Majestät hat in Anerkennung erfolgreicher Dienstleistungen dem ungarischen Hofrat, Direktor Johann Papp den ungarischen Adel mit dem Vornamen: „Erzsébetváros“, weiterhin den Betriebsleitern der Budapester — linksufrigen — Betriebsleitung Ludwig Décsey de Nagydoba und Marosdécse, dem Direktorstellvertreter an der Verkehrshauptabteilung Julius Horánszky und dem Betriebsleiter der Zagreber Betriebsleitung Dr. Vladimir Bacsinszky de Bacsina den Titel eines Königl. ung. Hofrates verliehen. Ferner wurde verliehen in Anerkennung ihrer auf dem Gebiete des Kriegsverkehrs geleisteten hervorragenden Dienste: den Oberinspektoren, Betriebsleiterstellvertretern Georg Masirevich, Stefan Vigyázó und Richard Bodó sowie dem Inspektor Ödön Kovács der Titel eines Königlichen Rates.

— **Personalnachrichten.** Oberinspektor, Königlicher Rat August Probstner wurde auf eigenes Ansuchen von der Leitung der Abteilung V an der Budapester Zentral-Betriebsleitung enthoben und an seiner Stelle Inspektor Ladislaus Nimfay, Leiter der Abteilung V an der Budapester linksufrigen Betriebsleitung, ernannt. Weiterhin wurde Inspektor Eduard Alm zum Sektionschef der Abteilung V an der Budapester linksufrigen Betriebsleitung ernannt.
Oberinspektor, Königlicher Rat August Probstner scheidet am 31. Oktober d. J. aus dem Dienste.

Übrige europäische Länder.

— **Die dänischen Staatsbahnen.** Am 1. September waren 50 Jahre verflossen, seit der dänische Staat den Eisenbahnbetrieb begann. Die ersten Bahnen in Dänemark wurden, wie überall, als Privatunternehmen gebaut, da man in den Anfängen des Eisenbahnwesens im allgemeinen wenig Vertrauen zu Eisenbahnen hatte. Als der Staat die Gewähr für Verzinsung der ersten Bahnstrecke, Kopenhagen-Röskilde, übernehmen sollte, wurde dies mit der Begründung abgelehnt, daß man „vom Nutzen eines derartigen Unternehmens nicht überzeugt sei“. Die erwähnte Bahnstrecke war erst 1847 zustande gekommen, und erst am 1. September 1867 begann der Staatsbahnbetrieb, indem der Staat die von privater Seite gebauten Bahnen in Jütland und Fünen übernahm. M.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Frankreich.** Nach einer vom 20. August datierten Genfer Meldung stieß im Bahnhof von St. Germain in der Nähe von Lyon ein Eisenbahnzug, in dem sich beurlaubte Soldaten befanden, mit einem Güterzug zusammen. Es gab 30 Tote, darunter 19 Soldaten. F. R.

— **Die Vollziehung des deutsch-schweizerischen Abkommens.** Über das schweizerisch-deutsche Wirtschaftsabkommen teilt das schweizerische Volkswirtschaftsdepartement am 4. d. M. mit: Das zwischen den Delegierten des schweizerischen Bundesrates und der deutschen Reichsregierung abgeschlossene Abkommen ist nunmehr beiderseitig ratifiziert worden. Es läuft bis zum 30. April 1918, doch hat jeder Teil das Recht, die Übereinkunft mit zweimonatiger Frist auf das Monatsende zu kündigen. Die wichtigste Frage, die durch das Übereinkommen für die Schweiz gelöst werden mußte, ist die Beschaffung von Kohle sowie Eisen und Stahl. Wie bereits im letzten Abkommen, übernimmt Deutschland durch das vorliegende keine eigentliche Verpflichtung, Kohle und Eisen zu liefern, es erteilt dagegen die Ausfuhrbewilligungen von 200 000 t Kohle und 19 000 t Eisen und Stahl im Monat und wird in dem ernsten Bestreben, die Schweiz mit Kohlen und Eisen zu versorgen, alles unter den gegebenen Verhältnissen Mögliche tun, um die Lieferer zur Lieferung anzuhalten und den Transport zu fördern. Der Preis für 200 000 t Kohle wird bis zum 30. April 1918 auf der Grundlage von 90 Fr. für die Tonne ab Saargrube festgesetzt. In diesem Preise ist die Kohlensteuer inbegriffen.
Die Schweiz gewährt an Deutschland einen Monatskredit, der bei einer Lieferung von 200 000 t Kohle 20 Millionen Franken beträgt, über dessen Modalitäten ein besonderes Abkommen besteht: bei einer Kohlenlieferung bis 74 000 t ist der Kredit nicht zu gewähren. Erfolgt die Lieferung von 100 000 t Kohle, so beträgt die Kreditsumme 4½ Millionen Franken, bei 150 000 t 11,25 Millionen, um bei 200 000 t Kohle 20 Millionen Franken zu erreichen. . . . Die Rückzahlung der Kreditbeträge erfolgt in neun Monatsraten. . . . Wird nach dem Ablauf des Abkommens (also nach dem 30. April 1918) die Versorgung der Schweiz mit Kohle seitens Deutschlands nicht fortgesetzt, so werden die vorstehend vereinbarten Rückzahlungstermine um 12 Monate früher gelegt. In bezug auf die Einfuhr von Eisen tritt insofern eine Änderung ein, als die bisherige schweizerische Eisenzentrale aufgehoben und in eine behördliche Organisation umgewandelt wird, die bestimmte Befugnisse für die Verteilung und Erwerbung von Eisen erhält.
Für gewisse Arten von Waren wurden bestimmte Mengen für die Ausfuhr in Aussicht genommen. Deutschland soll hauptsächlich erhebliche Mengen von Kunstdünger freilassen sowie eine gewisse Menge Zucker als Ersatz desjenigen, der in Schokolade, kondensierter Milch, Früchten und Konserven aus der Schweiz geliefert wird. Ferner sind zur Ausfuhr vorgesehen: Sämereien, Stroh, Benzin, Zink und Zinkprodukte. Als schweizerische Lieferungen sind vorgesehen: Gegenüber dem Vorjahre erheblich ermäßigte Lieferungen in Milchprodukten, Ausfuhrbewilligungen für etwa 10 000 Stück Vieh, das Deutschland jedoch nicht verpflichtet ist, abzunehmen, ferner Lieferung bescheidener Mengen von Schokolade und Fruchtkonserven. Ohne Angabe irgend einer Menge ist aufgeführt: Lieferung von frischem Obst, Obstwein und ähnlichen Produkten, soweit der schweizerische Bedarf die Ausfuhr ermöglicht. . . .

— **Die kürzlich erfolgte Umgestaltung des italienischen Ministeriums** hat die Ernennung des früheren Generaldirektors der italienischen Staatsbahnen, Senators Ricardo Bianchi, zum Verkehrsminister gebracht. Einige Blätter begleiteten diese Meldung mit der Nachricht, die Aufsicht über die italienischen Staatsbahnen werde wieder dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugeteilt. Der Ministerrat beschloß indessen einstimmig, von einer solchen Änderung abzusehen und dem Verkehrsminister, der gleichzeitig unter Aufhebung des Kohlenkommissariats alle Angelegenheiten der Brennstoffversorgung zur Bearbeitung erhält, die Aufsicht über die Staatsbahnen zu belassen. Die Geschäftsführung der Bahnen bleibt zwar unter der Leitung des derzeitigen Generaldirektors Comm. de Corné ganz selbständig, doch hoffen die Blätter, daß die Oberaufsicht des früheren erfahrenen Generaldirektors und jetzigen Verkehrsministers für eine noch engere Anpassung des wichtigen Dienstzweiges an die Erfordernisse der Kriegsführung und die Bedürfnisse des Landes sorgen werde. Zu seinen Mitarbeitern hat Bianchi vorzugsweise technisch gebildete und im Verwaltungsdienst erfahrene Persönlichkeiten gewählt, zum Kabinettchef beispielsweise Comm. Fieri, Abteilungschef der Staatsbahnen, zum Privatsekretär Staatsbahninspektor Cav. Piccoli. Bianchi gehört auch dem neugeschaffenen Ministerrat zur Beratung der sich aus dem Übergang vom Kriegs- zum Friedenszustand ergebenden Fragen an. Zur Vorbereitung der beschlossenen Übergangsmaßnahmen ist eine aus Mitgliedern des Parlaments, Beamten und Vertretern der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels bestehender Ausschuß gebildet worden, in dem Bianchi den Ministerrat vertritt (vergl. dazu auch die Meldung in Nr. 49). F. R.

Kleinbahnen in Polen. Der „Deutschen Lodzer Zeitung“ nehmen wir: Außer den Warschauer und Lodzer Vorortehnen besaß Russisch-Polen bei Ausbruch des Krieges keine einbahnen für den öffentlichen Verkehr; einige Zuckerbriken hatten zwar schmalspurige Bahnen gebaut, diese beörderten aber nur Güter für die Fabriken und ihre Landwirte. i dem sehr dünnen Vollbahnnetz und den fast durchwegs schlechtesten Zustand befindlichen Landwegen war eine rksame Erschließung des Landes, eine Heranschaffung der umaterialien zum Wiederaufbau zerstörter Ortschaften, beaders aber die für die Ernährung so wichtige Abbeförderung r Feldfrüchte aus den großen landwirtschaftlichen Kreisen ne Kleinbahnen nicht möglich. Es sind deshalb die von den utschen Truppen beim Vormarsch gebauten Feldbahnen m größten Teil erhalten geblieben, von dem Verwaltungsef angekauft, und ebenso wie die beschlagnahmten Zuckerbrikanlagen für den öffentlichen Verkehr ausgebaut worn. Ferner sind 100 km Kleinbahnen neu gebaut worden. Bau befindet sich noch die 60 km lange Bahn von Nasielsk ch Racionz, die besonders für die Lebensmittelversorgung arschaus von großer Bedeutung ist. Den Betrieb von) km Kleinbahnen haben die Eisenbahnen in Militärbetrieb nommen, während die 60 km langen Wieluner Kleinbahnen n dem Verwaltungschef betrieben werden. Es ist beabsicht, die Bahnen später an die Kreise abzugeben; der Kreis lisch hat sich bereits grundsätzlich mit dem Ankauf der einbahn Opotowek-Turek einverstanden erklärt und den iteren Ausbau des Kreisbahnnetzes beschlossen. Wie groß s Bedürfnis nach den neuen Verkehrswegen in Polen ist, ht am besten daraus hervor, daß eine große Anzahl von Angen auf Genehmigung neuer Bahnen sowohl für den öffenthen Verkehr als auch für industrielle und landwirtschafthe Unternehmungen von Einheimischen gestellt worden ist. weit dies bei dem außerordentlichen Mangel an Baustoffen glich war, ist dem Wunsche der Antragsteller Rechnung tragen worden.

— **Drohende Einstellung des Eisenbahnbetriebes in Rußnd.** Laut „Nowoje Wremja“ hat, wie aus Kopenhagen vom d. M. gemeldet wird, der russische Verkehrsminister in nem Rundtelegramm sämtlichen Eisenbahnverwaltungen in ußland mitgeteilt, daß die Schwierigkeit, Kohle und anderes r die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes nötige Maial anzuschaffen, immer größer wird. Augenblicklich nnen nur 45 % des täglichen Verbrauches angeschafft rden. Falls dieser Zustand andauert, muß aller Verkehr Ende des Monats eingestellt werden. Das Personal der aatseisenbahnen droht mit der allgemeinen Arbeitseinstelag, da ihm die geforderte Gehaltserhöhung nicht bewilligt irde.

— **Die abgenutzten russischen Eisenbahnen.** Der „T. R.“ rd aus dem Haag gemeldet: Der Berichterstatter der imes“ in Rußland schreibt, die russischen Eisenbahnen seien folge des Krieges so mitgenommen, daß voraussichtlich das nze russische Eisenbahnnetz nach dem Kriege unbrauchbar i und vollständig neu hergerichtet werden müsse. Die für s erste Finanzjahr nach dem Kriege notwendigen Ausgaben r die Eisenbahnen werden von der russischen Regierung auf Milliarden Rubel geschätzt.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahn-Konzessionen von Rußland an Amerika.** Nach ner Meldung aus Petersburg erhob der japanische Botschaf: bei der Vorläufigen Regierung tatkräftige Vorstellungen egen der umfassenden politischen und wirtschaftlichen Zuständnisse, die Amerika in Sibirien und auf der Insel Sachan erhalten hat, sowie wegen der den Amerikanern erteilten onzession für den Ausbau strategischer Eisenbahnlinien in birien.

— **Eisenbahnerausstand in Argentinien.** Der „Progrès de von“ meldet aus Buenos Aires: Der Ausstand auf den Mittelndbahnen und die anschließenden Ausstände nehmen aufhrerischen Charakter an. Die Regierung sandte drei Regienter nach Rosario ab. Es verlautet, daß der Präsident den ermittlungsversuch aufgebe.

Rechtspflege.

— **Wie weit steht den Hinterbliebenen ein Anspruch wegen ötung eines Reisenden beim Eisenbahnbetrieb im Falle fortesetzter allgemeiner Gütergemeinschaft zu?** (Urteil des berlandesgerichts Nürnberg vom 29. Dezember 1916. . 223/16.).

X, Besitzer eines landwirtschaftlichen Anwesens und mehrerer gewerblicher Betriebe, ist bei dem Eisenbahnzusammenstoß in E. getötet worden. Seine Witwe, die mit ihm in allgemeiner Gütergemeinschaft gelebt hatte, setzte nach seinem Tode die Gütergemeinschaft mit ihren und des Verstorbenen 3 minderjährigen Töchtern fort. Die Witwe erhob nun für sich und als gesetzliche Vertreterin ihrer 3 minderjährigen Kinder Klage gegen die Eisenbahnverwaltung auf Zahlung einer jährlichen Rente von 6000 ℳ auf die Dauer von 25 Jahren, d. i. der mutmaßlichen Lebensdauer des Verstorbenen, und zwar zahlbar an die Witwe und nach deren Ableben (innerhalb der 25 Jahre) an die Töchter. Die Klage wurde damit begründet, daß der durch den Tod des Verunglückten der Familie entstandene Schaden sich jährlich auf mindestens 6000 ℳ beziffere, wovon 4000 ℳ auf den Ausfall an Unterhalt und 2000 ℳ auf sonstige Vermögensschäden träfen. Der Anspruch auf diesen Schaden stehe der Witwe und nach deren Ableben den Kindern zu; eine Ausscheidung des Rentenanspruches auf die Witwe und Kinder könne nicht gefordert werden und sei nicht veranlaßt, solange die Witwe und Kinder im gemeinsamen Familienverband lebten und über Verwendung und Verteilung der Schadensumme sich nicht im Streite befänden. Die Klage wurde auf das Haftpflichtgesetz, auf unerlaubte Handlung sowie auf den Beförderungsvertrag gestützt. Die Klage ist in zwei Instanzen rechtskräftig abgewiesen. Aus den Gründen des Urteils des Oberlandesgerichts ist folgendes hervorzuheben:

Den Hinterbliebenen eines Getöteten steht weder auf Grund des Haftpflichtgesetzes noch auf Grund der Bestimmungen über unerlaubte Handlung ein Anspruch auf Ersatz allen durch die Tötung entstandenen Vermögensschadens zu. Ein solcher Anspruch könnte nur für den Verletzten selbst in Frage kommen. Da aber dem bei dem Unfall sofort Getöteten in eigener Person ein Vermögensschaden nicht zugefügt wurde, kann er auch nicht auf die Hinterbliebenen als seine Erben übergegangen sein. Das gleiche gilt von den Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag, da ein Vermögensschaden aus der Verletzung des Beförderungsvertrages dem Getöteten selbst nicht erwachsen ist und eigene Ansprüche den Hinterbliebenen aus dem Beförderungsvertrag nicht zustehen, da sie nicht Vertragsteile gewesen sind. Der eigene Schadenersatzanspruch der Hinterbliebenen aus der Tötung beschränkt sich nach § 3 und 7 Haftpflichtgesetz und nach § 844 Bürgerlichen Gesetzbuchs auf den Ersatz des ihnen durch die Tötung entzogenen oder geschmälerten Unterhalts, den der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens ihnen zu leisten gesetzlich verpflichtet gewesen wäre. Ob und inwieweit eine solche Entziehung oder Schmälerung des Unterhalts durch den Tod des Verunglückten eingetreten ist, ist aber in der Klage nicht näher dargetan. Da die Witwe und der Getötete in allgemeiner Gütergemeinschaft lebten und die Witwe diese mit den Kindern fortsetzt, müssen sich die Witwe und Kinder anrechnen lassen, was sie aus dem gütergemeinschaftlichen Vermögen an Unterhalt beziehen (RGZ., Bd. 64 S. 350, Bd. 69 S. 293, J. W. 1908 S. 552 Nr. 14). Sofern die Einkünfte des gütergemeinschaftlichen Vermögens jetzt noch zum Unterhalt der Familie in dem Umfang ausreichen, in dem der Getötete den Unterhalt zu leisten gesetzlich verpflichtet gewesen wäre, sind die Klägerinnen in ihrem Unterhaltsrechte nicht beeinträchtigt. Es kommt nicht darauf an, wie hoch die Einkünfte sein würden, die der Getötete aus Vermögen und Arbeit gezogen hätte und wieviel weniger sie jetzt betragen, sondern darauf, ob und inwieweit die Einkünfte des gütergemeinschaftlichen Vermögens zum Unterhalt der Klägerinnen, den sie von dem Getöteten zu verlangen nach Gesetz berechtigt waren, nicht mehr zureichen. Mögen sich die Einkünfte auch bedeutend verringert haben, reichen sie aber zur Deckung des Unterhaltbedarfs noch aus, so leiden die Klägerinnen an ihrem Unterhaltsrechte keinen Schaden, auch wenn nunmehr ein Teil der Einkünfte das Erträgnis ihrer eigenen Arbeit ist (Warneyer, Erg. Bd. 1910 S. 159). Einen Nachweis dafür, daß dieser Unterhaltsbedarf jetzt nicht mehr gedeckt ist, haben aber die Klägerinnen nicht erbracht. Unzulässig wäre es aber jedenfalls zu fordern, daß die Rente an die Witwe auf deren Lebensdauer und nach ihrem Tode ungekürzt an die Kinder zu zahlen ist. Denn der Witwe als solcher steht ein über den Ersatz des ihr persönlich entzogenen Unterhalts hinausgehender Anspruch nicht zu. Sie kann nicht einen Ersatz für den ihren Kindern entzogenen Unterhalt für sich verlangen, auch nicht aus dem Gesichtspunkte, daß sie nunmehr ihren Kindern Unterhalt gewähren muß. Es könnte nur Zahlung an sie in ihrer Eigenschaft als gesetzliche Vertreterin der Kinder für die Zeit der Minderjährigkeit derselben in Frage kommen. Auch eine Rente für die Witwe und Kinder in Bausch und Bogen könnte nicht begehrt werden; die Ersatzansprüche der Witwe und der einzelnen Kinder müßten vielmehr auseinandergehalten und gesondert begründet werden, da sie in ihren Voraussetzungen voneinander verschieden sind. Dr. Reindl.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. III 89 vom 16. Juli d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verw tungsangelegenheiten, betreffend: Das Zeitungsunternehn (abgesandt am 24. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Tfv. 1100. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II. Besonderes Tarifheft für oberschlesische Steinkohlen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. September bezw. 1. Oktober 1917 wird der Nachtrag II herausgegeben, enthaltend die Einbeziehung der Versandgruben „Friedrichschächte“ (Abfertigungsstation Groß Thurze) und „Heinrichsglückgrube Einfallende bei Nikolai“ (Abfertigungsstation Nikolai) sowie sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Preis des Nachtrags 0,10 *M* für das Stück.

Kattowitz, 4. September 1917. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Tarif vom 1. April 1911.

Mit Ablauf des 30. November 1917 treten die Ausnahmetarife 11 (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II), 12 b (Roheisen aller Art) und 49 (Kabel zu elektrischen Leitungen) ohne Ersatz außer Kraft.

München, 31. August 1917. (1307)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

1. Gütertarif (Tfv. 580).
2. Fleischausnahmetarif (Tfv. 580 a).
3. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl von Oberschlesien nach Dänemark (Tfv. 580 b).

Am 10. November 1917 treten erhöhte Sätze für die Stationen der holländischen Eisenbahnen und für die Station Skagen der Skagens-Bahn in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 4. September 1917. (1311)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesich-Österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. 9. 13.
Tfv. 1273. Oberschlesisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I—III, gültig vom 4. März 1912.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres wird die Versandstation „Heinrichsglückgrube Einfallende bei Nikolai“ (Abfertigungsstation Nikolai) mit den Frachtsätzen von Nikolai einbezogen. Die vertragliche Anschlußfracht für die Beförderung ab Übergabegleis des Anschlusses bis Nikolai wird durch die Frachtbriefe neben der Fracht ab Nikolai besonders erhoben.

Kattowitz, 5. September 1917. (1312)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. Oktober 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden nachstehende 2 Gruben einbezogen:

„Friedrichschächte“, Abfertigungsstation Groß Thurze und „Heinrichsglückgrube Einfallende bei Nikolai“, Abfertigungsstation Nikolai.

Über die Höhe der Frachtsätze usw. geben die vorbenannten 2 Abfertigungsstationen und unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, 4. September 1917. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 5 und 6 vom 1. Mai 1914.

Änderung der Anwendungsbestimmungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1917 treten im Ausnahmetarif 30 (Holz) in der Abteilung C folgende Änderungen ein:

a) Nach „Faßholz (Faßdauben, Faßböden)“ ist nachzutragen: „ausgenommen Daubenholz weiches, bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke.“

b) Statt „Bretter, letztere auch gehobelt und genutet“ hat es zu lauten: „Bretter, letztere auch gehobelt, genutet, gefedert“.

c) Statt „Friesen (Friesbrettchen), rohe, ferner Dielen, letztere auch gehobelt und genutet“ hat es zu lauten: „Friesen (Friesbrettchen), rohe (nicht gehobelt, nicht genutet, nicht gefalzt), ferner Dielen, letztere auch gehobelt, genutet, gefedert. (Hierher gehören auch Dielen, die auf einer Flachseite mit breiter Nut, sogenanntem Luftkanal, versehen sind. Unter Friesen sind Bretter aus Eichen-, Buchen-, Eschen-, Ahorn- oder Rüsterholz von einer Länge bis 210 cm, einer Breite von 3 bis 15 cm und einer Stärke bis 3 cm zu verstehen.

d) In dem Abschnitt „Hölzer für den Handwerks- und Industriebetrieb“ sind die Worte: „Kistenwände einschließlich der“, ferner „aus zusammengefügten Brettchen“ zu streichen.

München, den 31. August 1917. (1314)
Tarifamt d. K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Ga zien und der Bukowina. Eisenbal gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. (tober 1912. Änderung des Warenv zeichnisses der Ausnahmetarife 3(und C. Aufhebung des Ausnahı tarifes 30 L.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1' treten im Rahmen des obengenann Eisenbahn-Gütertarifs die nachsteh den Tarifmaßnahmen in Kraft:

1. Auf Seite 7 des Tarifs ist im W renverzeichnis der Abteilung statt „Faßholz usw.“ zu setz „Faßholz (Faßdauben, Faßböd mit Ausnahme von Daubenh weiches, bis zu 1.25 m Länge u 20 mm Dicke, das in die Abteil C fällt, ferner Weiden, einjähri geschälte.“
2. Ferner ist im Warenverzeichnis Abteilung B der Punkt c) der Po tion „Schnittholz usw.“ zu streich und wie folgt zu ersetzen: „Frie (Friesbrettchen), rohe, nicht hobelt, nicht genutet, nicht gefal ferner Dielen, letztere auch hobelt und genutet.“
   (Unter Friesen sind Bretter Eichen-, Buchen-, Eschen-, Aho oder Rüsterholz von einer Lä bis 210 cm, einer Breite von 3 15 cm und einer Stärke bis 3 cm verstehen. Hierher gehören a Dielen, die auf einer Flachseite breiter Nut, sogenanntem Lu kanal, versehen sind. Frie (Friesbrettchen), gehobelt, gen oder gefalzt, siehe Ausnahe tarif 33.)
3. Im Warenverzeichnis der Abt lung C ist im ersten Absatz n den Worten „nicht gehobelt“ zu setzen: „auch weiches Daubenh in dieser Beschaffenheit und in sen Maßen.“
4. Der mit Nachtrag II zum obe nannten Tarife eingeführte und den späteren Nachträgen ergä Ausnahmetarif 30 L (Stamm usw.) bis 2.5 m Länge tritt vollen Umfang ohne Ersatz au Kraft.

Wien, am 1. September 1917. (1:0)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Kartierungssätze für die Beförderung von Getreide usw., gültig vom Schiffahrtsbeginn 1910.

Am 1. September 1917 traten in en Frachtsätzen für den Verkehr on Ladestellen des Franzens-, Franz-Jo f- und Speise-Kanals Erhöhungen ein

Nähere Auskunft hierüber erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen.

München, im September 1917. (1(8)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 71. | 12. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Rauchabsaugeanlage für Lokomotivschuppen.

In früheren Jahren wurde zur Rauchabführung aus den ,okomotivschuppen für jede Maschine ein besonderer eiserner Rauchtrichter verwendet, der am Dache mit eisernen Stan-;en aufgehängt war und aus dem der Rauch durch ein Ab-;ugsrohr von mehr oder weniger verschiedener Höhe über em Dache abgeführt wurde. Der Rauch der unter den Rauch-richtern stehenden Lokomotiven wurde bei windigem Wetter äufig in den Schuppen hineingetrieben. Außerdem wurde die varme Luft des Lokomotivschuppens durch die weiten Ab-;ugsrohre ins Freie abgeführt, so daß die Erwärmung des Schuppens im Winter schwierig war. Später wurden die Trichter zur Erzielung eines besseren Luftzuges in den Rauchabzügen viereckig gestaltet, mit zwei festen Seitenwän-,en, die unter den Lokomotivschornsteinrand herabreichten ınd bewegliche Vorder- und Hinterwand besaßen.

Abb. 2. Sauger- und Drehstrom-Motor mit wassergekühltem Zwischenlager.

Abb. 1. Anordnung einer von den SSW ausgeführten Rauchabsaugungsanlage: v = Sauger, u = Umstellklappe, s = Saugstutzen, k = Rauchfangkappe.

Die schon früher in Benutzung gewesenen Abzugstrichter mit Ausziehrohr und Abschlußklappe haben sich bekanntlich nicht bewährt, da Teer und Ruß zwischen die ineinander gesteckten Rohre gelangten, wodurch die Verschiebbarkeit der Rohre litt.

Da die Rauchbelästigung der Anwohner von Lokomotivschuppen durch die Einzelabführung der Rauchgase der Lokomotivschuppenschornsteine auch durch weitere Verbesserungen der Einzelkonstruktionen nicht behoben werden konnten, gelangte man zur gemeinsamen (zentralen) Rauchabführung, bei der der Rauch aus den Abzugsrohren mehrerer Trichter durch einen gemeinsamen, wagerecht geführten Kanal (Sammelkanal) in einen anschließenden hohen, gemauerten Schornstein geführt wurde. Diese Schornsteine mußten, um den erforderlichen Zug zu erzeugen, eine Höhe bis zu etwa 60 m haben, so daß, insbesondere bei schlechten Bodenverhältnissen, die Herstellungskosten sehr groß wurden. Bei natürlichem Schornsteinzug ist bekanntlich die Größe des Unterdruckes abhängig: 1. von der Höhe des Schornsteins, 2. von dem Wärmeunterschied zwischen Außenluft und Rauchgasluftgemisch, 3. von der Stärke und Richtung des Windes an der Schornsteinmündung. Um den erforderlichen Unterdruck zu erzeugen, sind also erstens ein möglichst hoher Schornstein, zweitens eine möglichst geringe Beimischung von Luft zu den Rauch-gasen und drittens günstige Windverhältnisse Bedingung. B mangelhafter Haubenkonstruktic und ungünstigen Witterungsve hältnissen überschreitet daher e fahrungsgemäß die Anheizdau weit die als normal vorgesehen Zeit.

Abb. 3. Rauchabsaugeanlage in der Kgl. Eisenbahnwerkstätte Tempelhof.

Im Gegensatz hierzu zeigen d Rauchabsaugeanlagen der Si mens-Schuckert-Werke eine vol kommene Unabhängigkeit vo allen Witterungsverhältnissen un bewirken vor allem eine erhöht Betriebsbereitschaft infolge we sentlicher Verringerung der An heizdauer. Der erforderliche Zu wird hier durch einen kräfti wirkenden Sauger erzeugt, de nach der Anzahl der gleichzeiti anzuheizenden Lokomotiven be messen ist. Der anschließend Blechschornstein von etwa 8 bi 20 m Höhe wird daher nicht meh zur Zugerzeugung, sondern nu dazu benutzt, die Rauchgase übe Dachhöhe zu führen. Da de Sauger nicht reine Rauchgase sondern ein Rauchgasluftgemisc fördert, so ist eine Belästigun

Abb. 4. Rauchabsaugeanlage in der Kgl. Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof.

rch die Rauchgase selbst für den Fall ausgeschlossen, daß r Lokomotivschuppen in der Nähe von bewohnten Räumen gt. Sollten dennoch Baupolizeivorschriften den freien Aust der Rauchgase in dieser Höhe verbieten, so macht es der t verhältnismäßig geringen Kosten verbundene Einbau eines allfilters möglich, die Rauchgase in gesundheitlich einwandeier Weise von Staubteilen zu befreien. Die allgemeine nordnung einer Rauchabsaugeanlage für einen Schupn für 24 Lokomotiven ist in Abb. 1 dargestellt. Die einlnen Saugstutzen s führen in eine gemeinsame, wagerechte mmelleitung, in der an zwei Stellen mittels je eines Hosenickes die elektrisch betriebenen Absaugtrommeln v eingehaltet sind. In der Mitte der wagerechten Sammelleitung findet sich eine Umstellklappe u, über deren Wirkungsise unten Näheres gesagt wird.

An jedem Saugstutzen sitzt eine Rauchfanghaube k. Diese nn von beliebiger Bauart, also entweder mit ein- oder zweiliger Kappe, mit Hand- oder selbsttätigem Antrieb, mit sziehbarem Rohr, das gleichzeitig als Abschlußmittel dient er mit einer besonderen Drosselklappe versehen sein. esentlich ist nur, daß jede Haube ein Absperrmittel besitzt, s selbsttätig beim Hochziehen der Haube das Saugrohr möghst dicht verschließt, so daß nicht an überflüssigen Stellen ft in den Sammelkanal tritt. Zwischen den Rauchfanguben und dem Lokomotivschornstein befindet sich stets unvermeidlicher ringförmiger Luftspalt, durch den beits soviel Luft eintritt, daß das Rauchgasluftgemisch nicht hr als 80—100° Wärme besitzt. Die Wärmeerniedrigung t den Vorteil, die Lebensdauer von Rauchfanghauben und hrleitungen wesentlich zu erhöhen und eine einfache Baut des Saugers zu ermöglichen. Bei Gaswärmen über 100° re die Zwischenschaltung eines wassergekühlten Lagers ch Abb. 2 unvermeidlich. Die Erniedrigung der Wärme, bei Anlagen mit natürlichem Zug oft verhängnisvoll wird, hat hier keinen Nachteil, weil der gesamte erforderliche Zug vom Sauger allein erzeugt wird.

Das Anlassen der Sauger geschieht unten von einer bequem gelegenen Bedienungsstelle aus. Damit die Leistung der Anlage bei verschiedener Zahl der gleichzeitig anzuheizenden Lokomotiven der Gasmenge jeweils wirtschaftlich angepaßt werden kann, werden meist Regelanlasser mit 40 % Abwärtsregelung verwandt. Ist weniger als die Hälfte der vorgesehenen Stände gleichzeitig in Betrieb, so wird die oben erwähnte Umstellklappe (Abb. 1) geöffnet und die gesamte Anlage durch nur einen Sauger betrieben. Diese Maßnahme verringert die Betriebskosten auf ein Mindestmaß. Die Abbildungen 3 und 4 zeigen die Ausführung einer Rauchabsaugeanlage in der Königlichen Eisenbahnhauptwerkstätte Berlin-Tempelhof, bei der wegen der örtlichen Verhältnisse die Sauger über Dach aufgestellt werden mußten.

Versuche in der Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof ergaben, daß die Anheizdauer durch die Siemens-Schuckertsche Rauchabsaugeanlage auf ein Drittel der früher mit natürlichem Zug erforderlichen verringert wurde.

Soll die Leistungsfähigkeit einer bereits bestehenden Anlage mit gemauertem Schornstein vergrößert werden, so kann der Einbau einer künstlichen Rauchabsaugeanlage unter Benutzung des vorhandenen Schornsteins ohne Schwierigkeiten nachträglich erfolgen.

Weitere Anlagen sind bereits bei den Werkstättenämtern Crefeld-Oppum und Danzig ausgeführt. In Ausführung begriffen ist zurzeit eine Anlage in der Lokomotivwerkstätte Stargard i. Pom.

Die Vorteile, der von den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführten Anlagen, die ihre weitere Einführung empfehlen, sind nochmals kurz zusammengefaßt folgende: 1. geringe Anschaffungskosten, 2. Unabhängigkeit von der Witterung, 3. Zeitersparnis (Verkürzung der Anheizdauer) infolge verstärkten Zuges.

W. K.

Der Güterverkehr auf den Berliner Straßenbahnen.

Vor fast einem Jahre bildete der Abtransport der Güter von n Bahnhöfen in die Wohnungen usw. die Hauptsorge der rliner Verkehrsbehörden. In der Tages- und Fachpresse rde vielfach erörtert, auf welchem Wege sich die Abfuhr r sich fast ins Unermeßliche häufenden Gütermengen unter rücksichtigung der herrschenden Verhältnisse am schnelln bewerkstelligen ließe. Von verschiedenen Seiten wurde r Vorschlag gemacht, wie in anderen deutschen Großdten die Straßenbahn der Güterbeförderung dienstbar zu chen. Unter dem Vorsitze des Dirigenten der Verkehrsteilung im Berliner Polizeipräsidium Oberregierungsrat . Haaselau fand die erste amtliche Besprechung der Güterkehrsfrage im Anfang Januar d. J. statt, zu der von den teiligten Behörden zahlreiche Vertreter entsandt worden ren. Hierbei wurde zunächst die Frage, ob ein Güterkehr auf der Straßenbahn überhaupt durchführbar ist, bet. Weitere Verhandlungsgegenstände dieser Besprechung deten die Art der Ausführung, die Transportmittel, die schlußmöglichkeit der Berliner Güterbahnhöfe an das hienennetz der Berliner Straßenbahnen und die Art der vornehmenden Versuche.

Zunächst wurden drei Möglichkeiten erwogen, Güter auf n Straßenbahngleisen zu befördern. Die eine davon, die nzen Güterwagen auf Rollböcke zu setzen, wurde schon hr bald aufgegeben, des zu schwachen Gleisunterbaues gen. Es blieben also nur noch zwei Vorschläge zu prüfen: otorwagen als Zugkraft für Straßenfuhrwerke, und die Betzung alter Straßenbahnanhänger, die durch Umbau für den itertransport eingerichtet werden sollten. Die vorgenommen Versuchsfahrten mit den Lastfuhrwerken, die wiederlt vorgenommen wurden, fielen zur vollsten Zufriedenheit s. Die gehegten Erwartungen wurden soweit übertroffen, ß der Vertreter des Polizeipräsidiums, der bei einer dieser obefahrten zugegen war, die Ansicht äußerte, daß gen einen Verkehr von Straßenbahngüterzügen selbst am ge wenigstens in den Außenbezirken keinerlei Bedenken stünden. Eine der letzten Probefahrten wurde mit Anhängern von Motorlastwagen der Heeresverwaltung unternommen, die sich ihres stärkeren Unterbaues wegen noch besser zum Straßenbahnanhänger eignen, als die gewöhnlichen Straßenfuhrwerke. Die Frage der zu benutzenden Kupplungen war durch Umfrage bei den Städten, die schon einen Straßenbahngüterverkehr zu Friedenszeiten besitzen, bald gelöst. Bei der Prüfung der Anschlußmöglichkeiten der Berliner Güterbahnhöfe stellte sich heraus, daß zehn Bahnhöfe ohne besondere Verkehrsschwierigkeiten mit Anschlußgleisen versehen werden könnten, doch standen die Kosten dieser Anlagen in keinem Verhältnis zu dem Nutzen. Ferner mußte auch in Betracht gezogen werden, daß die Anzahl der von den Berliner Straßenbahngesellschaften zur Verfügung zu stellenden Wagen nur verhältnismäßig klein sein konnte und daß für die Herstellung der Anschlüsse nach den Güterbahnhöfen mit einer längeren Baudauer gerechnet werden mußte.

Dies waren aber nicht die einzigen Schwierigkeiten, die sich der Einführung des Straßenbahngüterverkehrs in Berlin entgegenstellten. Von den Straßenbahngesellschaften wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß die Zahl der allnächtlich zur Verfügung stehenden Triebwagen nicht ausreichend sei, weil beschädigte Wagen, hauptsächlich die mit kleineren Schäden, in der Nacht ausgebessert würden, um am folgenden Morgen wieder betriebsfähig zu sein. Auch die Ausbesserung an den Gleisanlagen geschieht größtenteils während der nächtlichen Betriebspause, und so wäre dann auch in dieser Richtung eine Einschränkung notwendig. Endlich wäre auch die Beschaffung von Personal schwierig, wobei es sich natürlich nicht nur um Fahrer, sondern auch um Handwerker zum Wagenausbessern handele.

In einer zweiten Sitzung, die diesmal unter dem Vorsitze des Präsidenten der Transportzentrale stattfand, wurden die für den Straßenbahngüterverkehr notwendigen Maßnahmen besprochen. Man kam überein, die Beförderung von Lastfuhrwerken vorläufig nur des Nachts vorzunehmen, während die Beförderung von Lastgütern durch Anhänger der Straßen-

bahnen in den Außenbezirken auch am Tage gestattet werden könne. Doch sollte der Verkehr mit Lastwagenanhängern auf den verkehrsarmen Strecken am Tage dann gestattet werden, wenn ausreichende Erfahrungen während des Nachtbetriebes gemacht worden sind.

Nachdem auf diese Weise die Einführung des Güterverkehrs auf der Straßenbahn beschlossen worden war, machte die Reichspostverwaltung die ersten praktischen Versuche mit der Ausnutzung der Straßenbahn für ihre Paketbeförderung zwischen dem Berliner Hauptpostamte und den beiden großen Postverladebahnhöfen am Schlesischen Bahnhofe und in der Luckenwalder Straße. Die ersten Postpakete wurden zwischen dem Postbahnhof Fruchtstraße und dem Hauptpaketpostamt in der Oranienburger Straße befördert. In der Oranienburger Straße war zunächst ein Aushilfsgleis bis an den Bürgersteig vor das große Postgebäude gelegt worden; die Pakete mußten also zweimal umgeladen werden, bevor sie zum Abtransport kamen. Am anderen Ende der Strecke war es noch schwieriger, hier mußten die Wagen der Straßenbahn in das Stumpfgleis in der Madaistraße gefahren werden, von wo sie in Postkarren umgeladen, nach der Fruchtstraße gefahren werden mußten. Trotz aller dieser Umstände war es doch möglich, auf dieser Strecke in jeder Nacht 7500 Pakete zu befördern. Später ließ die Postverwaltung große Postplanwagen mit besonderer Kupplung versehen, die den Postpaketverkehr zwischen dem Postverladebahnhof Luckenwalder Straße und dem Postpaketamt Oranienburger Straße vermitteln sollten. Zunächst wurden probeweise 18 Wagen umgebaut; ihre Zahl ist dann später fast um das Doppelte vermehrt worden. Bei dieser Art der Paketbeförderung ist ein besonderes Umladen der Pakete nicht mehr notwendig. Die Postwagen werden an der Ladeluke mit Paketen beladen, mit Pferden bis auf die Straßenbahngleise gezogen und h von dem Triebwagen der Straßenbahn abgeholt. Jeder Tri wagen der Straßenbahn befördert drei Postwagen. Auf di Art ist man imstande, in der Nacht 18—20 000 Pakete zu fördern, so daß man in der ersten Zeit auf beiden Streck 25—28 000 Pakete in der Nacht beförderte. Innerhalb 1½ M naten wurde die erste Million Postpakete durch die Straß bahn befördert. In kurzer Zeit waren die Bestände der lan Zeit unentladenen Bahnpostwagen abtransportiert und v teilt. Ebenso waren die Riesenberge von Postpaketen in Ankunftspackkammer der beiden Bahnpostämter in Luckenwalder Straße und Fruchtstraße in sich zusamme geschmolzen und der umfangreiche Postverkehr vom Ost nach dem Westen und umgekehrt konnte glatt abgewick werden.

Die bisher mit der Straßenbahn gemachten guten Erfahr gen sollen jetzt weiter ausgebaut werden. Zunächst werd die beiden obenerwähnten Postbahnhöfe mit festen Gleis versehen werden. Außerdem sollen der Lehrter und d Stettiner Bahnhof mit Gleisanschlüssen versehen we den, so daß eine erhebliche Erweiterung des B triebes in allerkürzester Zeit zu erwarten ist. Ferner wi auch beabsichtigt, wo es möglich ist, die größeren Postämt vor allem die in den Vororten mit Straßenbahngleisanschli sen zu versehen, so daß der gesamte Berliner Postverke nicht mehr vom Pferde abhängig sein wird.

Mit einem allgemeinen Güterverkehr auf der Berlir Straßenbahn kann aber vor der Hand nicht gerechnet werd da vorläufig der Abtransport der Güter wenn nicht dur Pferde, durch andere mechanische Hilfskräfte, wie Damp lastzüge usw., ausgeführt wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Reichskanzler Dr. Michaelis über die Frage des Übergangs der deutschen Eisenbahnen an das Reich.** Der Reichskanzler empfing kürzlich in Stuttgart drei Vertreter der Presse. In der Unterredung, die er mit dem Chefredakteur Dr. A. Elben vom „Schwäb. Merk." hatte, wurde von der Förderung der nationalen Bestrebungen gesprochen. Im weiteren Verlauf kam, wie der „Schwäb. Merkur" berichtet, das Gespräch auf die Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Der Reichskanzler betonte, daß die Frage der Übertragung der Eisenbahnen an das Reich heute immerhin in den Hintergrund getreten sei. Das Deutsche Reich habe, nachdem nun einmal die Regelung des deutschen Eisenbahnwesens in andere und zwar geordnete Bahnen gelenkt sei, heute inmitten der schweren Kriegszeit und ebenso auch in der nächsten Zukunft, wenn einmal der Friede geschlossen ist, wohl kaum die Möglichkeit, an die Weiterbehandlung der Frage der Reichseisenbahnen heranzutreten. Weder bei den Reichsorganen noch bei den meisten Bundesstaaten bestehe zurzeit eine Neigung, auf dem genannten Gebiete wesentliche Veränderungen vorzunehmen. Speziell in Preußen befinden sich die Eisenbahnen in bester Ordnung. Die preußische Regierung und ebenso der preußische Landtag haben zurzeit keine Neigung, der genannten Frage näher zu treten. Es bestehen insbesondere Bedenken wegen der vielerlei Verwaltungsschwierigkeiten, die bei dem Einheitssystem zu Tage treten müßten. Ebenso aber auch große Bedenken finanzieller Art.

— **Obstversand auf der Eisenbahn.** Vielfache Reklamationen über den Obstversand gaben der Reichsstelle für Gemüse und Obst Veranlassung, die Landesstellen in Preußen auf folgende Gesichtspunkte bei der Verladung von Obst auf der Eisenbahn aufmerksam zu machen:

Die Wagen dürfen nicht zu stark beladen werden (bei Frühobst nicht über 100 Zentner). — Ausgereiftes Obst darf nicht zur Verladung kommen. — Falls Obst in Körben oder Kisten ohne Deckel verpackt ist, dürfen diese Körbe und Kisten nur nebeneinander, nicht übereinander, gestellt werden. Wenn übereinander gestellt wird, ist es unbedingt erforderlich, daß durchgehende Bretter auf die Körbe gelegt werden, so daß die darüber befindlichen Körbe auf diesen Brettern ruhen. — Einzelne Körbe und Kisten dürfen nicht zu dicht mit Stroh oder Heu zugedeckt werden, sondern müssen offen bleiben, damit die sich bildende Hitze entweichen kann. — Frühobst muß unter allen Umständen frisch verladen werden. Es darf nicht vorkommen, daß schon gelagertes Frühobst mit frischgepflücktem zusammen geladen wird. Etwa angeliefertes, schon abgelagertes Frühobst ist, da nicht mehr versandfähig, zurückzuweisen. — Es ist zu vermeiden, daß Gemüse und Obst in einem Wagen zum Versand gebracht wird, da durch diese Zusammenstellung ein schnelles Verderben des Obst herbeigeführt wird. — Es ist sehr darauf zu achten, daß geschlossenen Wagen die Luken offenbleiben. Um Die stähle zu verhindern, müssen die Öffnungen von innen m starkem Drahtgitter (Stacheldraht) versehen werden.

Zum Schluß wird ersucht, die nachgeordneten Kreise u Versandstellen in vorstehendem Sinne zu unterrichten u die Verladung besonders scharf zu überwachen, damit Ve luste durch nicht sachgemäße Verpackungen vermied werden.

— **Erleichterung der Beschaffung von Wintervorräten f die preußischen Eisenbahnbediensteten.** Wie bereits mitgetei hat der preußische Eisenbahnminister die Königlichen Eise bahndirektionen ermächtigt, den Beamten und den ständig b schäftigten Arbeitern zur Erleichterung der Beschaffung ein Wintervorrats an Heizmaterial auf Antrag einen Gehalts- od Lohnvorschuß zu gewähren. Darüber hinaus hat sich der M nister nunmehr damit einverstanden erklärt, daß den bezeic neten Bediensteten auch zur Beschaffung von Wintervorrät an Lebensmitteln (Kartoffeln, Gemüse, Obst usw.) auf Antr unverzinsliche Gehalts- oder Lohnvorschüsse nach den bere bekannt gegebenen Grundsätzen gewährt werden. Die Summ der von einem Bediensteten zur Beschaffung von Heizmateri und Lebensmitteln gewünschten Vorschüsse darf jedoch d Höhe eines Monatsbetrages des Gehalts oder Lohnes nic übersteigen. Die Vorschüsse dürfen lediglich zur Eindeckun eines Vorrats für den kommenden Winter dienen, sind ab nicht zur Beschaffung des augenblicklichen Bedarfs bestimm Die Rückzahlung soll den wirtschaftlichen Verhältnissen d Bediensteten angepaßt und so bemessen werden, daß der Vo schuß bis zum Ablaufen des Zeitraumes getilgt wird, für d die Vorräte beschafft sind. Wo die Beibringung von Rec nungen auf Schwierigkeiten stößt, kann davon abgesehen we den, sofern die Bediensteten den Einkauf auf andere We glaubhaft machen.

— **Wagengestellung.** Die Eisenbahndirektion Elberfe teilt, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, folgendes mit: „D offenen und bedeckten Güterwagen werden bereits jetzt sch wieder in äußerst starkem Umfange in Anspruch genomme insbesondere die offenen Wagen für den verstärkten Versa an Kohlen und Rohstoffen sowie für Heereszwecke und a Ersatz für bedeckte Wagen und die bedeckten Wagen f Nahrungsmittel, namentlich infolge Hinzutritts des Versand von Getreide, Mehl und Frühkartoffeln, Obst und Gemüse s wie von Düngemitteln. Die Gestellung dieser Wagen z Heranschaffung von Vorräten für den Herbst kann daher b der jetzt nicht mehr in Frage kommen."

— **Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft.** In de am 31. März d. J. abgelaufenen Betriebsjahr wurden, de Bericht des Vorstandes zufolge, 266 917 (232 585 i. V.) Pe sonen und 91 409 t (105 484 t i. V.) Güter befördert. Die B

bseinnahme stellt sich auf 176 611 ℳ (179 884 ℳ i. V.), die riebsausgabe auf 138 371 ℳ (131 914 ℳ i. V.), so daß sich Überschuß von 38 240 ℳ (47 970 ℳ i. V.) ergibt. Der ngewinn von 55 193 ℳ (48 346 ℳ i. V.) wird mit Rücksicht den gegenwärtigen Kriegszustand wiederum auf neue hnung vorgetragen.

Bestellungen auf Lokomotiven in Sachsen. Der sächhe Finanzminister teilte kürzlich der Ersten Kammer mit, die Regierung etwa für 57½ Millionen Mark Bestellungen Lokomotiven und Tender vergeben habe. Weitere große träge seien im neuen Staatshaushaltsplan vorgesehen.

Die Binnenschiffahrt im Kriege. Der Bundesrat hat am l. M. eine Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in Binnenschiffahrt und eine zweite Verordnung über die ichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt eren.

ie Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der nenschiffahrt zieht zunächst die Festsetzung von Höchst- Mindestpreisen für Beförderung auf Binnenwasserßen, für das Schleppen, Beladen und Löschen von Binnenffen sowie für die Miete von Binnenschiffen vor. Die setzung erfolgt durch die Schiffahrtsabteilung beim Chef Feldeisenbahnwesens nach Anhörung von Interessenausssen (Frachtausschuß, Sachverständigenausschuß). Weiter len die Besitzer von Binnenschiffen verpflichtet, auf Ern der Schiffahrtsabteilung innerhalb der von ihr bemten Frist Beförderungen auf dem Wasserwege und das eppen von Binnenschiffen auszuführen; sie müssen ferner Fahrzeuge der Schiffahrtsabteilung zu den von ihr bemten Zwecken zur Verfügung stellen und sich nötigen- auch die Enteignung der Fahrzeuge gefallen lassen. Die tzer von Umschlagsvorrichtungen haben auf Erfordern Schiffahrtsabteilung das Beladen und Löschen von nenschiffen zu übernehmen; auch diese Einrichtungen nen in Anspruch genommen und nötigenfalls enteignet len. . . .

weit nicht Höchstpreise festgesetzt sind, können auf An- der Schiffahrtsabteilung vom Reichskanzler zur Verng von Überforderungen Preisprüfungsämter errichtet len mit der Befugnis, die Angemessenheit der vereinn Vergütungen im Binnenschiffahrtsverkehr (Frachten, en, Lade-, Lösch- und Schleppvergütungen) nachzuprüfen, angemessenen Preise festzusetzen und Beträge, die über festgesetzten Preis hinaus vereinbart sind, zugunsten des hs einzuziehen. Ihre Entscheidungen sind endgültig.

e zweite Verordnung ermächtigt die Schiffahrtsabteilung, tzer von Binnenschiffen auch ohne ihre Zustimmung für mmte Bezirke zu rechtsfähigen Betriebsverbänden zwecks liger Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf enwasserstraßen sowie zur Bereithaltung der Binnenfe für Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte zu nigen. . . . .

Deutsch-österreichisch-ungarische Donaukommission. von den Mitteldeutschen Wirtschaftsvereinen in Deutsch- Österreich und Ungarn gebildeten Donaukommissionen am 3. September in Nürnberg zu gemeinsamen Beratungen mmengetreten. An der Spitze der österreichischen Komion steht Hofrat Csatary, an der Spitze der ungarischen at v. Vegh, den Vorsitz in den Beratungen führt der präsident des Deutschen Vereins, Geheimrat Professor s Wolf.

25 Jahre Bayerischer Kanalverein. Aus Nürnberg wird „Köln. Ztg." am 2. d. M. geschrieben: Heute vormittag König Ludwig hier ein, um an den Jubiläumsfeierlichn des Bayerischen Kanalvereins, der heute sein 25 jäh- Gründungsfest feierte, teilzunehmen. Der König besich nach dem Rathaus, wo im großen historischen Saal Verein tagte. Nachdem Bürgermeister Hofrat Bräutigam König im Namen der Stadt willkommen geheißen hatte, ff der König das Wort und führte unter anderm aus:

er Kanalverein kann mit Stolz und Freude auf die vernenen 25 Jahre zurückblicken. Ihnen allen sage ich en Dank und meine Freude, daß wir es soweit gebracht n in der Verwirklichung der neuzeitlichen Verbindungen. Rhein-Donau-Kanal wird gebaut werden. genaue Projektierung findet statt, und da ist es eine würdige Erscheinung, daß man bei der Projektierung inen Plan zurückkommt, den kein Geringerer als Kaiser der Große gefaßt hat. Die alte Linie, von der nur noch uinen da sind, soll wieder erstehen. Eine ganz hervorde Sache möchte ich aber bei dem neuen Werk besonders orheben, die gar kein anderer Kanal bisher hat, das ist uf technischer Grundlage beruhende Vorschlag, die erkräfte der Alpenflüsse, zunächst diejenigen des Lechs, zu benutzen, um den Kanal zu speisen. Nur dadurch wird es möglich, daß der Kanal unter allen Umständen soviel Wasser bekommt, daß Schiffe bis 1200 Tonnen darauf verkehren können, Dimensionen, die bei Kanälen, die über Wasserscheiden gehen, bis jetzt noch nicht erreicht wurden. Ich glaube, es wird nicht sehr schwer sein, wenn man von der Weser nach Bamberg kommt, auch durch die sächsische Saale nach Bamberg zu kommen. Dadurch würde man nicht nur eine bayerische Wasserstraße zur Rheinmündung bekommen, sondern es würden auch noch zwei neue Mündungen geschaffen werden, bei Bremen durch die Weser und bei Hamburg durch die Elbe. Von den andern westlichen Kanälen nenne ich vor allem die württembergischen Pläne, die ich von Herzen begrüße; ebenso begrüße ich es, wenn es gelingt, den Bodensee an den Main anzuschließen. Es ist selbstverständlich, daß wir hier in erster Linie für den Donau-Main-Kanal eintreten. Die weiter östlich befindlichen Linien, gegen die wir uns ja auch nicht feindlich verhalten, berühren aber Bayern nur sehr indirekt. Das sind ostdeutsche und speziell österreichische Sachen. Wenn sie gebaut werden, werde ich mich freuen. Ihnen allen aber, die die ganzen 25 Jahre mit mir ausgehalten haben, sage ich meinen herzlichen Dank und wünsche Ihnen, und die Jüngeren unter Ihnen werden es noch erleben, daß der große Plan eines Großschiffahrtsweges von Ihnen vollendet gesehen wird." . . .

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** schreibt die „Köln. Ztg.": Daß der Markt anhaltend unter dem Zeichen angestrengtester Tätigkeit der Werke bei gleichzeitigem nicht minder starkem oder noch stärkerm Bedarf steht, braucht kaum wiederholt zu werden. Die Lage zeigt in dieser Beziehung seit etwa anderthalb Jahren kaum eine Veränderung. Neu aber ist die gerade in den letzten Monaten immer deutlicher in die Erscheinung getretene Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unserer gesamten Eisenindustrie. In den Monaten Juni, Juli und, soweit sich bis jetzt schon übersehen läßt, auch im August, hat sowohl die deutsche Roheisenerzeugung wie auch die Stahlherstellung geradezu glänzende Zahlen aufzuweisen. Daneben ist, dank der eifrigsten Tätigkeit aller Werke, auch die Herstellung einer ganzen Anzahl von Fertigerzeugnissen auf eine Höhe gebracht worden, die den großen Anforderungen der Heeresverwaltung wenigstens annähernd entsprochen hat. Wo das bisher noch nicht der Fall war, wie bei einzelnen Gruppen von bestimmten Erzeugnissen, ist die begründete Aussicht vorhanden, daß man in absehbarer Zeit das erwünschte Ziel ungefähr erreichen wird. Die hierin sich aussprechende gewaltige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer gesamten Eisenindustrie — das Gesagte gilt nicht ausschließlich nur von der rheinisch-westfälischen — ist hoch erfreulich und für unser ganzes Vaterland eine wichtige Bürgschaft für die erfolgreiche Durchführung des Krieges zu einem für uns erwünschten Ende. Die frohe Zuversicht hierauf ist denn auch in der Industrie allgemein vorhanden und belebt ihre Tätigkeit, während sie auf der andern Seite die politisch-parlamentarischen Vorgänge mit wachsender Sorge verfolgt und kein Verständnis dafür hat, daß man ungeachtet unserer wirtschaftlichen und militärischen Kraft dem Ausland ein Bild von Schwäche zeigt, die in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Die weitere Entwicklung der Dinge wird nunmehr wesentlich davon abhängen, wie weit die jetzt in Kraft tretende Einschränkung der Kokserzeugung um 6 % und die Einschränkung des Koksverbrauchs um 10 % auf die Herstellung von Roheisen und Stahl zurückwirken. Von der Einschränkung der Koksherstellung um 6 % verspricht man sich hier und da nicht nur keine nachteiligen, sondern gute Wirkungen. Infolge der bisherigen starken Anforderungen an Koks war der Betrieb der Koksöfen bis aufs äußerste angespannt und gesteigert, nicht zum Vorteil der Güte des Koks, der hohen Gehalt an Asche und Wasser aufwies. Von der Betriebseinschränkung erhofft man daher eine wesentliche Verbesserung des Koks und damit eine günstige Rückwirkung auf die Roheisenerzeugung, so daß die Wirkung der Einschränkung des Koksverbrauchs vielleicht zu einem erheblichen Teil wieder ausgeglichen werden kann. Wie sich die augenblickliche Voranstellung des Hausbrandes bei der Kohlenversorgung für die Industrie geltend machen wird, steht einstweilen noch dahin. Im übrigen wird bei der Einschränkung der Kokserzeugung und des Koksverbrauchs selbstverständlich darauf Rücksicht genommen werden, daß die reinen, mit der Herstellung von Qualitätseisen beschäftigten Hochofenwerke wie auch die Martinstahlwerke voll beliefert werden, damit der Heeresbedarf unter allen Umständen gesichert bleibt. . . . Im einzelnen schreibt die angezogene Quelle: Eisenbahnzeug wird von der Staatsbahnverwaltung fortlaufend zu erheblichen, wenn auch auf ein bestimmtes Maß begrenzten Mengen angefordert. Daneben geht erheblicher Bedarf an Feldbahnschienen für Heereszwecke.

Die Gruben werden im Rahmen der hierfür vorgesehenen Mengen versorgt. Die Herstellung von Rillenschienen ist vorläufig eingestellt worden. Starke Beschäftigung haben die Wagenbau- und Lokomotivbauanstalten. Ob es der Eisenbahnverwaltung gelingen wird, der jetzt beginnenden Verkehrsschwierigkeiten besser als im Vorjahre Herr zu werden, ist eine Frage von allergrößter Bedeutung. Auch die Aufrechterhaltung unserer gesamten Eisen- und Stahlherstellung wird wesentlich hiervon abhängen. . . .

— **Die oberschlesische Industrie und die österreichische Kohlensteuer.** Man schreibt der „B. B. Ztg.“ aus Oberschlesien: Da zurzeit in Österreich die Vorarbeiten zur Einführung einer Kohlensteuer nach deutschem Muster vorgenommnen werden, so muß darauf hingewiesen werden, daß die oberschlesische Industrie schon bei der Vorlage des Entwurfes des deutschen Kohlensteuergesetzes große Bedenken gegen die Besteuerung der ins Ausland gehenden Kohle geäußert hat. Von Oberschlesien geht etwa ein Drittel der geförderten Kohle nach Österreich-Ungarn. Wenn nun Österreich-Ungarn ebenfalls eine Kohlensteuer einführt, auf derselben Grundlage wie Deutschland, würde die dorthin aus Oberschlesien eingeführte Kohle einer Doppelbesteuerung unterliegen, wodurch ihre Wettbewerbsfähigkeit mit der Kohle der österreichischen Reviere in Frage gestellt würde. Da Oberschlesien jedoch bei seiner ungünstigen geographischen Lage unbedingt den Absatz seiner Kohle nach Österreich braucht, so muß nach Ansicht der maßgebenden Kreise der oberschlesischen Industrie zum wenigsten durch Staatsverträge mit Österreich festgelegt werden, daß die aus Deutschland nach Österreich und als Gegenleistung auch die aus Österreich nach Deutschland (z. B. nach den östlichen Teilen von Bayern und Sachsen) eingeführte Kohle keinesfalls einer Doppelbesteuerung unterliegt. Es ist seinerzeit von oberschlesischer industrieller Seite beantragt worden, die Grundlage für diese zu treffenden Vereinbarungen in das deutsche Kohlensteuergesetz mit aufzunehmen. Vertraglich ist Oberschlesien bekanntlich verpflichtet, monatlich 815 000 t Steinkohlen nach Österreich-Ungarn zu liefern (525 000 t nach Österreich und 290 000 t nach Ungarn). Es ist anzunehmen, daß diese Kohlenmenge von einer Doppelbesteuerung befreit bleiben wird. Als Gegenleistung für die aus Oberschlesien auszuführenden Steinkohlen werden monatlich 300 000 t Braunkohlen von Österreich nach Deutschland eingeführt werden, die ebenfalls nur einer einmaligen Besteuerung unterliegen sollen.

Österreich.

— **Die böhmischen Privatbahnen im ersten Halbjahr 1917.** Die beiden böhmischen Privatbahnen, die Aussig-Teplitzer und die Buschtiehrader Bahn, haben im ersten Halbjahr 1917 um rund 1 Million Tonnen Güter weniger befördert als gleichzeitig im Vorjahre. Dieser Ausfall ist in der Hauptsache auf die Minderförderung von Kohle zurückzuführen. In den ersten sechs Monaten betrugen die Wagenbeistellungen in den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren 485 700 Wagen, gleich um rund 48 000 laufende Wagen zu je 10 bis 20 t weniger als 1916. Die Abnahme der Kohlentransporte machte sich bei den Eisenbahnen der Aussig-Teplitzer Bahn mehr fühlbar als bei der Buschtiehrader Eisenbahn, weil die letztere von gesteigerten Frachten der Eisen- und Kriegsindustrie alimentiert wurde. Auf den Linien des alten Netzes der Aussig-Teplitzer Bahn ergab sich im ersten Halbjahr ein Rückgang der Güter um 540 000 t, gleich zirka 13 %, wodurch die Geldeinnahmen um 1,2 Millionen Kronen herabgemindert wurden. Bei der Buschtiehrader Bahn, deren Ausfall im Frachtenverkehr 480 000 t, gleich zirka 11 % betrug, ergab sich eine Mindereinnahme von zirka 711 000 Kr. Dieser empfindliche Rückschlag in den Einnahmen aus dem Frachtgutgeschäfte wurde einigermaßen dadurch herabgedrückt, daß sich aus dem Personen- und Gepäckverkehre Mehreingänge ergaben, die teils auf die ab 1. Februar 1917 in Kraft getretene Erhöhung der Fahrpreise und teils auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen sind. Bei der Buschtiehrader Bahn ist die Zahl der beförderten Personen um rund 599 000, gleich zirka 23 % gestiegen. Die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige erfuhren eine Erhöhung um 712 000 K., eine Ziffer, die genau so groß ist als der Einnahmeausfall im Güterverkehre. Die Aufteilung der Gesamteinnahmen ergibt jedoch für das Lit. A.-Netz ein Mehr von 232 000 K., dagegen ein gleich hohes Weniger (231 000 K.) für die B.-Linie. Die Aussig-Teplitzer Bahn verzeichnet aus dem Personen- und Gepäckverkehr eine Mehreinnahme von 255 900 K. für das alte Netz und eine solche von zirka 225 000 K. für die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg. Aus dem Frachtenverkehr der Lokalbahn ergab sich dagegen ein Weniger von 245 000 [illegible] Für das Gesamtunternehmen wird eine Mindereinnahme v[illegible] 975 000 K. ausgewiesen. Die Entwicklung der Einnahm[illegible] der beiden böhmischen Privatbahnen im zweiten Halbja[illegible] wird hauptsächlich von der Gestaltung der Kohlenförderu[illegible] abhängen. Wie kürzlich amtlich mitgeteilt wurde, sind v[illegible] der Kriegsverwaltung ungefähr 25 000 Bergarbeiter zurüc[illegible] berufen worden, die den Kohlenwerken zugeteilt werd[illegible] Gelingt es auch, die Bergarbeiter in zureichender Weise [illegible] ernähren, dann dürfte sich die Kohlenförderung erhebli[illegible] steigern lassen. Die Kontingentierung der böhmischen Brau[illegible] kohlenausfuhr nach Deutschland, angeblich mit 350 000 t p[illegible] Monat, macht sich bereits insofern geltend, als die Verladu[illegible] gen an den böhmischen Elbeplätzen in letzter Zeit ein[illegible] größeren Umfang angenommen haben. Am 13. und 14. J[illegible] wurden auf der Elbe zirka 13 000 t Braunkohle ausgefüh[illegible] während früher nur etwa 1500 bis 2000 t verladen wurd[illegible] Die gesteigerte Ausfuhr auf dem Elbewege wird die E[illegible] nahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn günstig beeinfluss[illegible] Andererseits ist nicht außer Acht zu lassen, daß die Ausgab[illegible] der Bahnen ihre steigende Richtung weiter verfolgen. [illegible] Jahreseinnahmen müßten eine bedeutende Erhöhung erfahr[illegible] um die Dividenden auf der Höhe des Vorjahres aufrecht [illegible] halten zu können.

— **Die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn und die Wied[illegible] besetzung der Bukowina.** Durch den Eintritt Rumäniens [illegible] den Krieg sind die Annuitätenzahlungen der rumänischen R[illegible] gierung an die Lemberg-Czernowitzer Bahn in Wegfall [illegible] kommen und die Gesellschaft hat schon für das Vorjahr ei[illegible] Verminderung der Dividende von 30 K. auf 17 K. 16 H. [illegible] die Aktie vornehmen müssen. Auch im heurigen Jahre [illegible] die rumänische Regierung keine Annuitätenzahlungen [illegible] leistet und die Einnahmen der Lemberg-Czernowitzer Ba[illegible] erleiden dadurch einen starken Ausfall. Nachdem aber [illegible] deutende Posten von Aktien und Prioritäten der Gesellsch[illegible] im feindlichen Auslande, namentlich in England, unterg[illegible] bracht sind, und deren Coupons nicht zur Einlösung gelang[illegible] erfährt das Unternehmen insgesamt keinen Zinsenverlu[illegible] Die Gesellschaft hat ihre Forderungen an die rumänisc[illegible] Regierung an zuständiger Stelle angemeldet und erwartet i[illegible] Liquidierung nach Beendigung des Krieges. Durch die W[illegible] derbesetzung der Bukowina sind die Bukowinaer Lokalbahn[illegible] an denen die Lemberg-Czernowitzer Bahn durch Aktienbes[illegible] beteiligt ist, wieder im Betrieb genommen worden und [illegible] bringen Erträgnisse, die der Gesellschaft zugute komm[illegible] Wie sich das Endergebnis des ganzen Jahres gestalten wi[illegible] läßt sich im gegenwärtigen Zeitpunkte noch nicht übersch[illegible] So viel scheint aber schon festzustehen, daß die sonst üblic[illegible] Einlösung des Novembercoupons in Wegfall kommen dürf[illegible] zumal auch von der letzten Generalversammlung eine Ermä[illegible] tigung zur Leistung einer solchen Abschlagszahlung nic[illegible] in Anspruch genommen wurde.

— **Weitere Steigerung der Kokserzeugung.** In der Krie[illegible] zeit kommt der Kokserzeugung wegen der damit verbunden[illegible] und für die Munitionserzeugung wichtigen Nebenprodukt[illegible] gewinnung weitaus höhere Bedeutung als in normalen Zei[illegible] zu. Aber auch die Koksverfeuerung an und für sich hat si[illegible] im Laufe der letzten Jahre in der Industrie stark gehob[illegible] indem ebenso wie in Deutschland, viele Betriebe Koks st[illegible] Kohle als Brennstoff verwenden. Infolge des großen [illegible] darfes an Nebenprodukten und an Koks haben die österr[illegible] chischen Koksanstalten ihre Ofenanlagen nach und nach [illegible] trächtlich vergrößert, und die Kokserzeugung konnte sch[illegible] im Vorjahre mit fast 26 Millionen Meterzentner die bisheri[illegible] Höchsterzeugung des letzten Friedensjahres 1913 um [illegible] 300 000 Meterzentner übertreffen. Auch im laufenden Ja[illegible] ist die Kokserzeugung, die fast ganz auf das Ostrau-Karwi[illegible] Steinkohlenrevier entfällt, weiter erheblich angestiegen. [illegible] letztvergangenen Monat ist zwar wegen der Arbeiterschw[illegible] rigkeiten ein Ausfall in der Erzeugung zu verzeichnen, [illegible] Gesamtproduktion der ersten sieben Monate 1917 ist dageg[illegible] bereits um rund 350 000 Meterzentner größer als die v[illegible] jährige. Mit Ende Juni stellte sich das Mehr gegenüber d[illegible] ersten Halbjahr 1916 sogar auf rund 700 000 Meterzent[illegible] Demgegenüber hat die Steinkohlengewinnung in den erst[illegible] sieben Monaten des laufenden Jahres bekanntlich beträchtli[illegible] abgenommen.

— **Die Erdölförderung Galiziens.** Im Juli d. J. hat [illegible] Erdölerzeugung von Boryslaw-Tustanowice zusammen 6[illegible] Zisternen betragen. Hiervon entfallen auf Tustanowice 3[illegible] Zisternen, auf Boryslaw 2299 und auf Mrasnica 505 Zistern[illegible] Gegen den Monat Juni d. J. hat die Erdölförderung um ru[illegible] 152 Zisternen zugenommen, und zwar entfällt die Mehrf[illegible] derung auf das Boryslawer Revier.

Ungarn.

— **Pacht der Lagerplätze der ungarischen Staatsbahnen.** ach einer Verordnung der Direktion der ungarischen Staatsahnen wird der Pachtungseinheitspreis der vermietbaren deckten und offenen Lagerplätze sowie der übrigen verichteten Ländereien vom 1. September d. J. an um 100 % höht. Eine Ausnahme bilden die für die Fiumaner Holzgerplätze festgesetzten Pachtungseinheitspreise sowie die agerplatzmieten des Fiumaner Holzplatzes. Die Berechng dieser neuen Einheitspreise tritt bei den am 31. August laufenden bzw. bei den nach diesem Zeitpunkt zu verpachnden Lagerplätzen usw. in Geltung.

— **Erhöhung der Speditionsgebühren für die in Budapest gelangten Frachtgüter.** Angesichts der durch den Krieg dingten außergewöhnlichen Verhältnisse hat die Direktion r ungarischen Staatsbahnen Verfügungen getroffen, der ihr rtragsmäßig verpflichteten „Landestransport- und Autoobilverkehrs-A.-G." die bisher gültigen Gebühren einerits für Zustellung ins Haus der in den Budapester Stationen ntreffenden Eil- und Frachtgüter, anderseits für die an dapester Stationen zur Aufgabe gelangenden Eil- und achtgüter zu erhöhen. Diese Gebühren werden jedoch eder ermäßigt, sobald die Verhältnisse eine Besserung erhren.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1916.** Zu dem Verlust der iden Turbinendampfer „Prinses Juliana" und „Mecklenrg" trat noch der des Dampfers „Koningin Wilhelmina", der 31. Juli 1916 auf eine Mine lief und sank; fünf Personen n der Besatzung kamen dabei um. Die Gesellschaft verfügte mit nur noch über die Schiffe „Oranje Nassau", „Koningin egentes", „Prins Hendrik" und „Zeeland"; der Bau eines uen Schiffes, Art „Prinses Juliana" ist bei der Gesellschaft e Schelde" in Auftrag gegeben.

Der Betrieb konnte auch 1916 nicht dauernd aufrecht erlten bleiben, und zwar nicht nur wegen der Schiffsunfälle, ndern auch weil dreimal Schiffe der Gesellschaft von deutnen Seestreitkräften nach Zeebrügge aufgebracht wurden. e „Koningin Regentes" wurde bei einer solchen Gelegenit vom 10. November bis zum 17. Dezember in Zeebrügge stgehalten. Immerhin konnte der tägliche Dienst bis m 15. Februar 1916 aufrecht erhalten werden. Von da ab hren die Schiffe unregelmäßig zunächst vier, dann drei Mal der Woche in beiden Richtungen, und zwar zunächst nach lbury, dann nach Gravesend, von wo ein direkter Schnellzug ch London verkehrte. Mit der Erklärung des uneingeränkten U-Bootkrieges mußte am 1. Februar 1917 der regelßige Verkehr ganz eingestellt werden. Die deutsche Rerung gab zwar für die Zeeland-Schiffe ein freies Geleit ch Southwold, südlich von Lowestoft, die englische Regieng hielt diesen Hafen jedoch für ungeeignet, ein Urteil, s sich nach der Ansicht der Gesellschaft später als richtig vies. — Die Gesellschaft war nur dadurch imstande, die triebsunkosten zu decken, daß sich der Staat und die Staatsenbahnbetriebsgesellschaft bereit erklärten, je ein Drittel Versicherungsprämien zu tragen. Die Prämien betrugen mlich durchschnittlich 11 % des Wertes der fahrenden iffe für 3 Monate. Die Gesellschaft mußte sich jedoch rpflichten, hieraus ihren gesamten Überschuß für 1916 zukzuzahlen. Diese Summe belief sich nach Abschreibung s Verlustes von 99 000 Gld. für die „Prinses Juliana" auf r 8349 Gld. Im ganzen wurden 18 947 Reisende befördert. gen 100 472 im Jahre 1915; 167 Überfahrten wurden unternnen. Der Güterverkehr wurde noch nicht wieder aufnommen. Die Gesamteinnahmen betrugen 1 169 058 Gld. 15: 2 427 848; 1914: 3 268 490 Gld.). die Betriebskosten 119 793 Gld. (1915: 1 398 634; 1914: 1 664 303 Gld.), der Überuß 49 264 Gld. (1915: 1 029 214; 1914: 1 604 187 Gld.). die triebsziffer 95,786 % (1915: 57,608; 1914 50,920). Eine Dividde wurde, wie 1915, nicht verteilt. (1914: 10 %.) Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung norwegischer Eisenbahnen.** In Norwegen d jetzt die Arbeiten zur Elektrisierung der ersten Staatsn, der Strecke Christiania-Drammen, in vollem Gange, mit nun auch dieses Land, ebenso wie Schweden Anstalten ft, die vorhandene Wasserkraft für den Eisenbahnbetrieb zunutzen. Zu diesem Zweck spielt die Strecke Christianiaammen für Norwegen eine ähnliche Rolle wie die schwedische Reichsgrenzbahn — die Linie Kiruna-Reichsgrenze — für Schweden, indem die Erfahrungen, die man hier wie dort sammeln wird, maßgebend für die weitere Elektrisierung der Eisenbahnnetze Schwedens und Norwegens sein sollen. Über den bereits durchgeführten elektrischen Betrieb der Reichsgrenzbahn liegen jedoch schon jetzt die besten Ergebnisse vor. Für die Elektrisierung der 53 km langen Drammensbahn, welch letztere sich von Christiania aus in südwestlicher Richtung zum Nordende des Drammensfjord nach Drammen hinzieht, hat das Storthing 7 Millionen Kronen bewilligt, wovon etwa 4½ Millionen auf Betriebsmittel entfallen. Hierzu kommen etwas über 4 Millionen Kronen für den Bau einer Kraftstation an dem etwa 30 km westlich von Drammen belegenen und vom Staat angekauften Hakawikwasserfall, wo die Arbeiten ebenfalls begonnen haben. Schon jetzt liegen Pläne über Elektrisierung weiterer norwegischer Staatsbahnen vor, und auch die Einführung des elektrischen Betriebes der Ofotenbahn, der bis Narwik reichenden Fortsetzung der schwedischen Reichsgrenzbahn, steht auf der Tagesordnung. Betreffs der Arbeiten an der Drammensbahn dürften die angeführten Summen infolge der verteuerten Materialien ganz erheblich überschritten werden, aber trotzdem sind die Arbeiten ins Werk gesetzt worden, da die Elektrisierung wesentliche Vorteile verspricht, indem der Krieg das Verhältnis zwischen dem Betrieb mit Kohlen und Elektrizität in hohem Grade verändert hat. Während z. B. die Kohlenausgaben der norwegischen Staatsbahnen im Betriebjahr 1910/11 2 Millionen Kronen betrugen, stellten sie sich 1915/16 auf über 7 Millionen. Wasserkraft dagegen ist genug vorhanden. Im ganzen besitzt Norwegen an verfügbarer Wasserkraft 7½ Millionen Pferdekräfte, während nach den angestellten Berechnungen für alle fertigen sowie die im Bau begriffenen Bahnen im Falle der Elektrisierung 150 000 P. S., auf verschiedene Kraftstationen verteilt, gebraucht würden. Dies sind nur etwa 2 % aller verfügbaren Wasserkraft. Unter Zugrundelegung eines Preises von 200 Kr. für die Pferdekraft würden die Kosten des Ausbaues der für den elektrischen Betrieb der gesamten norwegischen Eisenbahnen erforderlichen Wasserfälle nebst Anlegung der Kraftstationen danach zusammen 30 Millionen Kronen betragen. An Kraftquellen hat Norwegen jedenfalls keinen Mangel, auch wenn das zusammenhängende norwegische Eisenbahnnetz, das bis jetzt bis etwas nördlich von Drontheim reicht, allmählich, wie es auch beabsichtigt ist, bis in die nördlichsten Landesteile fortgesetzt wird. M.

— **Verluste der schwedischen Staatsbahnen beim Erztransport.** Während die Beförderung des Eisenerzes von den großen lappländischen Eisenerzgebieten Kirunavara und Gellivare westwärts bis Narwik und ostwärts bis Luleå sonst für die schwedischen Staatsbahnen eine der besten Einnahmequellen bildet, hat der Krieg in dieser Beziehung den Staatsbahnen große Verluste gebracht. Für 1915 ergab sich auf der Linie von Gellivare bis zur norwegischen Grenze ein Ausfall von 46 000 Kr., aber für 1916 wird er nach den vorläufigen Berechnungen etwa 1 500 000 Kr. betragen. Von diesem Verlust entfallen auf die Strecke Gellivare-Reichsgrenze ungefähr 1 000 000 Kr. und auf die Strecke Gellivare-Luleå 500 000 Kr. Für 1917 dürfte sich ebenfalls ein Ausfall ergeben. Auf Grund der zwischen dem schwedischen Staat und den beteiligten Erzgesellschaften getroffenen Abmachungen haben die Erzgesellschaften einen Ausfall in gewisser Höhe zu decken, und die Entscheidung hierüber liegt jetzt bei der Regierung. Die Eisenbahnverwaltung vertritt den Standpunkt, daß der Staat keinen Anlaß habe, mit eigenen Opfern und zugunsten ausländischer Käufer die Erzgesellschaften von der übernommenen Gewähr für die Einnahmen des Staates bei der Erzbeförderung zu entbinden. M.

— **Zugzusammenstoß in Belgien.** In der letzten Zeit sind mannigfache Gerüchte im Umlauf über ein Eisenbahnunglück in Belgien, bei dem der Erste Generalquartiermeister General Ludendorff schwer verletzt worden sei. Erkundigungen an zuständiger Stelle haben, wie „W. T. B." meldet, folgenden Tatbestand ergeben: Als der General Ludendorff am Sonntag, den 19. August 1917, abends 11 Uhr, vom Schlachtfeld in Flandern zurückkehrte, fuhr auf einem Bahnhof südlich Brüssel in seinen Sonderzug infolge falscher Weichenstellung ein entgegenkommender Munitionszug hinein. Die Maschine des Munitionszuges traf den Wagen, in dem der General Ludendorff mit den Generalstabsoffizieren seiner Begleitung war, schräg im hinteren Teil, zersplitterte ihn dort und warf ihn um, riß den Zug auseinander und zertrümmerte noch den Kopfteil des folgenden Salonwagens. Der General Ludendorff und die ihn begleitenden Offiziere wurden nur durch Splitter leicht verletzt. Keiner ist auch nur vorübergehend dienstunfähig gewesen. General Ludendorff traf mit einigen Stunden Verspätung im Großen Hauptquartier wieder ein. Der Ge-

neralfeldmarschall hatte an der Frontfahrt nicht teilgenommen. Seine Majestät der Kaiser und König, der sich auf dem östlichen Kriegsschauplatz befand, beglückwünschte den General Ludendorff sofort nach Erhalt der Meldung über den Unfall, daß er dem Vaterlande erhalten geblieben sei.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Seit der Eröffnung der Arlbergbahn bzw. seit 1884 ist zwischen Romanshorn und Bregenz ununterbrochen ein Trajektbetrieb zur Beförderung der Wagenladungsgüter über den Bodensee unterhalten worden. Der Umfang dieser Güterbewegung erreichte vor dem Kriege im Jahre rund 10 000 Wagen. Bald nach Ausbruch des Krieges ging dieser Verkehr unter der Wirkung der sowohl in Österreich als auch in der Schweiz für fast alle Warengattungen erlassenen Ausfuhrverbote ganz gewaltig zurück, was Mitte Februar 1915 zur gänzlichen Einstellung des Trajektdienstes führte. Wohl von der Erwägung ausgehend, daß die Transportkosten auf der Wasserstraße geringer sind als auf dem Schienenweg und um die in Frage kommenden Eisenbahnlinien zu entlasten, hat die österreichische Schiffahrtsverwaltung in Bregenz sich nach einem Bericht der „N. Z. Ztg." entschlossen, am 16. August den Trajektdienst nach Romanshorn wieder aufzunehmen. — Auf der Linie Bellinzona-Mesocco mußte der Betrieb wegen einer Störung im Kraftwerk Cebbia (Graubünden) am 22. August für längere Zeit eingestellt werden. Der Postverkehr wurde während der Störungsdauer durch Militärkraftwagen aufrecht erhalten. — Die Linie Chaux-de-Fonds-Neuenburg war am 15. August infolge einer Entgleisung von vier Güterwagen bei der Station Chambrelien für mehrere Stunden unterbrochen. Der Materialschaden ist ziemlich bedeutend. — Am 19. August verursachte ein wolkenbruchartiger Regen, der zwischen 7 und 8 Uhr abends die Gegend von Zäziwil-Konolfingen und Urselen heimsuchte, zwischen Konolfingen und Tägertschi, nahe beim Dorf Urselen eine Unterbrechung des Bahnverkehrs. Das Gleis wurde an der betreffenden Stelle mit Schutt überdeckt. Ein gerade fälliger Zug mußte in Konolfingen 50 Minuten aufgehalten werden, bis die Trümmer notdürftig weggeräumt waren. Die Abendzüge passierten mit äußerster Vorsicht die gefährdete Stelle. F. R.

— **Die russischen Eisenbahnen und Amerika.** Die russische Presse beschäftigt sich zurzeit ausgiebig mit der Hilfe, die Amerika ihrem Lande leistet und erst recht in Zukunft noch leisten kann und — nach ihrer Meinung — auch leisten wird. Der in Rußland augenblicklich vielgenannte Leiter der amerikanischen Mission, deren Aufgabe es sein soll, das Land, seine Hilfsquellen, den Zustand der Eisenbahnen, deren Betriebsleistung usw. zu erforschen und dann den Russen gute Ratschläge zu erteilen, scheint es offenbar nicht schlecht zu verstehen, die Bitternisse, die den tiefsten Grund seiner Aufgabe bilden, zu verschleiern. Der Honig, den er verschwenderisch benutzt und für dessen Genuß die Russen ein ganz besonders gutes Verständnis haben, lassen sie sich, wie die Kinder, gut schmecken, ohne daran zu denken, daß auch Honig einen bitteren Nachgeschmack haben kann, den man schwer los wird. Alles, was bekannt wird, deutet immer darauf hin, daß die hilfreichen Amerikaner sich mit Hilfe ihrer russischen Gastfreunde Land und Leute sehr genau ansehen, wie das natürlich ein geschickter Handelsmann immer tut, bevor er sich auf ein großes Geschäft einläßt. Und in der Tat, das Eisenbahnnetz in seine Gewalt zu bringen, ist sicher ein großes, und wenn es vom rechten Ende erfaßt wird, auch ein gutes Geschäft.

Das „einzige Ziel meiner Regierung ist — Rußland als seinem Verbündeten zu helfen," sagt Herr Stievens. Es ist daher ausgeschlossen, daß die Kommission namens des amerikanischen Staates irgend welche Verabredungen über zu erteilende Konzessionen führen kann, aber „natürlich schließt das nicht aus, daß solche amerikanischen Unternehmern erteilt werden." Zum besseren Verständnis dieses Satzes wird dann ausgeführt, Rußland braucht vor allem Lokomotiven und Wagen. „Mit Rücksicht hierauf, ist allen Bauanstalten in Nord-Amerika nahegelegt worden, vor allen Dingen den russischen Aufträgen ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken und ihnen den Vorrang vor allen übrigen Arbeiten zu geben."

Dabei hat diese selbe Regierungskommission, wie bereits in Nr. 68 S. 570 mitgeteilt, einen Riesenauftrag für 750 Mill. Rubel auf Lokomotiven und Wagen erteilt, natürlich als Privatunternehmen. Nicht mitgeteilt wird, welche Sicherheit Rußland diesen amerikanischen Privatunternehmungen bietet, also z. B. die „zeitweilige Verwaltung" des russischen Eisenbahnnetzes durch Amerika, das wäre ja doch ein Dienst, würdig unter Bundesgenossen.

Auch hat die Kommission entdeckt, daß die Moskauer Ringbahn eine der „besten Systeme dieser Art in der Welt" darstellt. Ganz besonders aber in Erstaunen gesetzt hat sie de „unerschöpfliche Reichtum und die Hilfsquellen Rußlands namentlich in den landwirtschaftlichen Gebieten. „Die er zeugungsfähigen landwirtschaftlichen Gebiete Rußlands über bieten alles, was, unter anderem, auch Nordamerika zu geben vermag. Der Stand der Landwirtschaft und die gegenwärtig Ernte haben die Mitglieder der Kommission tief befriedigt. Ist das Verständnislosigkeit oder töricht viel Honig? I diesem Fall aber sicher ein schlecht gewähltes Mittel, denn die Russen wissen ganz genau, daß die diesjährige Ernte si nicht vor dem Hunger schützen kann. Endlich aber versicher der hilfsbereite Herr Stievens, daß die Kommission so lang in Rußland bleiben werde, als im Interesse der Sache das er forderlich ist „und wie lange ihrer Regierung das notwendi erscheinen wird."

Wenn man das liest, dann die Worte und die Taten gegen überstellt, so kann man nur dazu kommen, daß es in Ruß land entsetzlich schlecht aussehen muß. Anderenfalls könnt doch ein Staat nicht dazu kommen, es so gänzlich aufzugeben Herr im eigenen Hause zu sein. m.

— **Beförderung — Krieg — Revolution!** Je größer die No in Rußland auf fast allen Gebieten des öffentlichen und pri vaten Lebens wird, desto mehr hat sich die öffentliche Mei nung nicht nur in Rußland, sondern auch im Ausland dami beschäftigt, nach den Ursachen zu forschen. Ganz besonder eingehend wurden die Eisenbahnfragen behandelt, weil jeder auch der Unberufenste, sich berechtigt, ja sogar verpflichte hielt, nicht nur seine Meinung über die Ursachen, sonder auch seine Ratschläge für die Abstellung der beobachteten Übel zum Besten zu geben. Die Folge davon war eine ziem lich starke Verwirrung in den Köpfen der meisten, weil si an vielen Stellen die Folgen der traurigen Zustände sahen sich dann selbst ein Urteil bildeten, ohne auf den Grund de Sache gehen zu können. So kam es, daß in Rußland selbs und ebenso im Ausland, das an den Vorgängen in Rußlan mehr oder minder lebhaft Anteil nimmt, manches unzutref fende Urteil gehört und gelesen werden konnte, das vielfac darauf hinauslief: Der Mangel an Kohlen, die Widersetz lichkeit des Beamtenpersonals und das Fehlen von Roll material führen zu einem Krach.

Unter diesen Umständen ist es interessant und wertvoll einmal in ruhig abwägender Form eine Darlegung der Ver hältnisse zu lesen, wie sie in der amtlichen „Torgowo-Prom Gaseta" (Nr. 139) gebracht wird. Vor allem wird da festge stellt, daß das Beamtenpersonal trotz der außerordentlich schwierigen Verhältnisse, wie sie der Krieg und namentlic die Revolution geschaffen haben, ganz besonders stramm i Ausübung seiner Pflicht gewesen ist und viel dazu beigetrage habe, daß die Eisenbahnen und der Betrieb auf ihnen nich durch die Freiheitsausbrüche des betörten Volkes vollständi gestört wurden. Das mag so sein, darüber ein Urteil au der Entfernung sich zu bilden, verbietet sich ja wohl vo selbst. Es sollte hier nur nicht totgeschwiegen werden, wei im allgemeinen die Auffassung sich nicht ganz mit dem vor stehenden Urteile deckt. In diese, nach Auffassung unsere Quelle, guten Verhältnisse brachte aber der Erlaß de ersten Ministers der Revolutionszeit, über die gegenseitige Beziehungen, die Pflichten und die Rechte der Bedienstete auf den Eisenbahnen, einen tiefen Riß: „Fast augenblicklic begann eine allgemeine Beiseiteschiebung der leitenden Per sönlichkeiten, wurden eigenmächtige Anordnungen getroffe und als Ergebnis trieb der Beförderungsdienst schnell einen Abgrund zu." Wieder eine Folge der unreifen Vorstellun von dem, was Freiheit bedeutet.

War der Verkehr schon vorher zurückgegangen, so stürzt er jetzt kopfüber abwärts. Gegenüber dem Ergebnis von 191 nahm der Verkehr 1917 ab: im März um 11 %, April und Ma um je 19 %, Juni um 25 %! Das ergab eine Minderbeladun von 480 000 Wagen oder rd. 48 Mill. Pud. Aber nicht genu hiermit, nebenher wuchs der Bestand der nicht abgefertigte Wagenladungen ganz außerordentlich an. Es wurden z. B 1917 gegenüber 1916 im April 32 %, Mai 88 % mehr Wage nicht abgefertigt. Darunter litt besonders auch die Getreide beförderung, die in den Monaten März/Juni um 39 590 000 Pu (= 648 484 t) zurückging.

Interessant ist es auch, was in bezug auf die Steinkohle festgestellt wird. Schon 1916 konnte, wie bekannt, der Bedar an Kohlen nicht gedeckt werden. Im Mai 1917 ist die Ver ladung um weitere 26 % zurückgegangen. Dazu bemerk unsere Quelle, daß der Bedarf der Eisenbahnen mit je 147 Mill Rubel voll gedeckt worden und daß somit das Weniger aus schließlich zu Lasten der Industrie zu buchen ist. Nun komm aber weiter erschwerend hinzu, daß die Ausbeute a Kohlen gleichfalls geringer geworden ist, weil die Leistungs fähigkeit des einzelnen, beschäftigten Arbeiters zurückge gangen ist. Bis zum Kriege schaffte ein Arbeiter am Tag

200 Pud (= 19,7 t), 1916 636 Pud (= 10,4 t) und 1917 nur noch 455 Pud (= 7,5 t), so sehr ist die Leistung der Arbeiter gesunken, dazu der 8stündige Arbeitstag. Anderseits erfährt man hier zum erstenmal, daß die Zahl der vorhandenen Lokomotiven 1917 gegen 1916 um 5 %, d. h. um 1354 Stück zugenommen hat, und nun 20 884 Stück betrug. Allerdings kommt gleich der hinkende Bote nach, denn dieser günstige Zustand am 1. Januar hat sich bis zum 1. Mai derart geändert, daß er bereits 387 Lokomotiven weniger als am 1. Mai 1916 aufweist. Der Grund ist der sehr hohe Stand der kranken Maschinen: 4799 gegen 3382 Stück. Im ...mi ist das Verhältnis noch schlechter geworden. Zudem darf nicht übersehen werden, daß hier im besten Fall die Lokomotiven richtig gezählt worden sind, damit ist aber noch ...nge nichts über ihre Leistungsfähigkeit, was ja wohl die Hauptsache ist, gesagt.

Bei den Güterwagen ist das Verhältnis noch viel ungünstiger. Es stieg z. B. die Zahl der kranken Wagen vom 1. Januar zum 1. Mai von 25 810 auf 42 520 Stück.

Aus allen diesen sehr ruhig gehaltenen Auseinandersetzungen geht sehr deutlich hervor, in wie schwerer Lage sich ...s Land befindet. Auch muß der „Torgowo- Prom. Gaseta“ ...rchaus beigetreten werden, wenn sie zum Ausdruck ...ingt, daß alle diese Verhältnisse vernichtend auf den Be...nd des Landes wirken müssen, und daß nur eine ge...hlossene Zusammenarbeit, äußerste Kraftanstrengung und ...tsagung Rettung bringen könne. m.

Fremde Erdteile.

— **Mangel an Eisenbahnmaterial in Rußland.** Wie die „New ...rk Times“ vom 2. Juli in einem Leitartikel ausführt, hat ...s Mitglied der in den Vereinigten Staaten weilenden russi...chen Kommission, der russische Eisenbahnminister Lomono...w, darauf hingewiesen, daß Rußland unverzüglich 2000 Lokomotiven braucht, und daß für die nächsten Jahre mindestens ...0 Lokomotiven jährlich zur Verfügung gestellt werden müs...n. Vor wenigen Wochen sind in den Vereinigten Staaten 500 ...komotiven und 10 000 Eisenbahnwagen bestellt worden. ...ch Fertigstellung dieser Aufträge wird man sich vor die ...age gestellt sehen, wie diese Waren über den Stillen Ozean ...nsportiert werden sollen. Bevor auf amerikanische Schiffe ...r diesen Transport gerechnet werden kann, werden 7 oder ...Monate vergehen. Solange kann aber Rußland nicht warten. ...enso wenig kommen britische Handelsschiffe für diesen ...ansport in Betracht. Es müßte sich daher unter allen Um...nden Japan dazu entschließen, den unumgänglich notwen...gen Laderaum zur Verfügung zu stellen. Ohne in eine ...itik darüber einzutreten, ob die japanische Handelsmarine ...her den benachbarten Verbündeten die erwarteten Hilfs...nste geleistet hat, muß diese Nation jetzt unter allen Um...nden mit ihren Handelsschiffen in die Erscheinung treten. ...lte das trotzdem nicht geschehen, so könnte wenigstens er...rtet werden, daß Japan der Welt die Gründe für diese auf...llende Zurückhaltung bekanntgibt.

— **Siamesische Südbahn.** Die von Bangkok, der Hauptstadt ...ms, nach den britischen Kolonien im Süden der malayischen ...lbinsel führende siamesische Südbahn ist, wie die „Schw. ...ztg.“ mitteilt, soweit fertiggestellt, daß der Verkehr bis ...rang an der Westküste und Singora an der Ostküste, auf ...er rund 1000 km langen Strecke aufgenommen werden ...nnte. Auch die Endstrecken bis Kedah (Westküste) und ...lantan (Ostküste) mit zusammen etwa 260 km sind zur ...lfte vollendet. Auf englischem Gebiet findet die durch die ...aten Kedah und Perlis führende Linie über Prai (gegen...r der Insel Pinang) Anschluß an die bestehende malayi...e Bahn und damit an Singapore. Von Kelantan aus soll ... Anschluß an diese Bahn erst später bewerkstelligt werden. ... Strecke von Prai nach Bangkok wird im Schnellzug in ...em Tag und zwei Nächten zurückgelegt werden können; ... Dauer der bisher über die Straße von Malakka und den ...f von Siam erfolgenden Reise von Europa nach Bangkok ...d dadurch eine Verkürzung um mehrere Tage erfahren.

Allgemeines.

— **Versenkte Schiffe — Zerstörte Eisenbahn.** Man schreibt ... „Nordd. Allg. Ztg.“: Wenn auch Lloyd George immer ... immer wieder die Wirkungen unseres Unterseeboot...eges ableugnet, ja sogar im Hinblick auf die amerikanische ...fe dessen völligen Fehlschlag voraussagt, so sind dennoch ...Deutschland der Marinefachmann und der Volkswirtschaft... erheblich anderer Meinung. Sie beide wissen, daß Englands Schiffahrt und Handel diesen ununterbrochenen Aderlaß einfach nicht ertragen können und daß über kurz oder lang mit mathematischer Sicherheit der Zeitpunkt kommen muß, zu dem England gezwungen sein wird, das aussichtslose Wettrennen zwischen Schiffsneubau und Schiffszerstörung einzustellen. Dafür reden unsere bisherigen Erfolge eine zu deutliche Sprache. Dem Laien fehlt im allgemeinen die Vorstellungsgabe, um sich einen Begriff davon machen zu können, was die vom 1. Februar bis 1. August 1917 versenkten 5 495 000 Br.-Reg.-T. für England bedeuten. Vielleicht ist ein Vergleich zwischen Schiffsverkehr und Eisenbahnverbindung dazu angetan, die glänzenden Erfolge unseres Unterseebootkrieges und den Schaden, den die Gegner, insbesondere aber Englands Wirtschaftsleben, erleiden, verständlicher zu machen.

Am 1. Januar 1915 hatte das deutsche Eisenbahnnetz 696 488 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 10 231 000 Gewichtstonnen. Das Versenkungsergebnis des ersten Halbjahres umfaßt 5495 Millionen Bruttoregistertonnen. Allgemein rechnet man 1500 Ladetonnen auf 1000 Br.-Reg.T. Mithin hätten in dem vom 1. Februar bis 1. August versenkten Schiffsraum 8 242 500 Gewichtstonnen verschifft werden können, zu deren Beförderung 80,56 % der sämtlichen deutschen Güterwagen, nämlich 561 118 nötig gewesen wären. Ein Zug von zehn Güterwagen ist etwa 80 m lang. Demnach würde man einen Güterzug von 4489 km Länge haben müssen, um sich die Verschiffungsmöglichkeit, die auf den Meeresgrund gesunken ist, vorstellen zu können. Man müßte also die Gleise der Staatsbahnen von Sachsen und Württemberg heranziehen, um diese 561 118 Güterwagen unterbringen zu können. Noch klarer wird das Bild, wenn man berechnet, welchen Weg eine Entfernung von 4489 km darstellt. Der Balkanzug Berlin-Dresden-Wien-Budapest-Sofia-Konstantinopel durchläuft eine Strecke von nicht ganz 2400 km. Mithin füllt ein Güterzug von 561 118 Wagen nicht nur diese Strecke aus, sondern beansprucht außerdem noch einen Schienenstrang, der von Konstantinopel zurück bis fast an die deutsche Grenze führt.

Was aber der Ausfall einer derart großen Verkehrs- und Versandmöglichkeit bedeutet, kann man sich an einem weiteren Vergleiche klarmachen. Im ersten Halbjahr des uneingeschränkten U-Bootkrieges standen unseren Unterseebooten an feindlichen einschließlich neutraler und beschlagnahmter deutscher Tonnage sowie einschließlich neu erbauter Schiffe im ganzen 12 182 000 Br.-Reg.-T. gegenüber. Hiervon sind bis zum 1. August d. J. 5,495 Mill. Br.-Reg.-T. versenkt worden.

Wenn man das Verhältnis der vorhandenen und versenkten feindlichen Tonnage auf den Güterwagenbestand der deutschen Eisenbahnen überträgt, so ergibt sich, daß wir von den vorhandenen 696 488 Güterwagen 314 168 verloren haben würden. Welche Folgen hätte es für unser Wirtschaftsleben gehabt, wenn von unserem Güterwagenbestand innerhalb eines halben Jahres fast die Hälfte von den Feinden erbeutet oder zerstört worden wäre?

Rechtspflege.

— **Die Eisenbahn haftet nicht für etwaigen Schaden, der aus der Verladung von Kartoffeln in einem vorher mit Kalisalzen beladen gewesenen, ordnungsmäßig gereinigten Güterwagen entsteht.** Die in den letzten Friedensjahren eingetretene Zunahme von Kartoffelbeschädigungen durch Salzreste und die hierdurch verursachten Prozesse lassen, zumal nach dem Kriege mit einer besonders umfangreichen Beförderung von künstlichen Düngemitteln zu rechnen sein wird, dem nachstehenden Urteil des Landgerichts Cöln vom 1. Juni 1917 eine erhöhte Bedeutung zukommen, wonach ein Kartoffel-Großhändler mit seiner Klage auf Entschädigung wegen Verladung von Kartoffeln in einem vorher mit Kalisalzen beladen gewesenen Wagen in der Berufungsinstanz zurückgewiesen ist. Die Entscheidungsgründe des Urteils lauten: „Wie sich aus der Beweisaufnahme, insbesondere der Bekundung des Sachverständigen S. in Verbindung mit der anstandslosen Annahme der Wagen durch den Absender ergibt, aber auch vom Kläger nicht ernstlich mehr bestritten wird, sind die Wagen dem Absender gereinigt von allen sichtbaren Überresten etwa vorher darin verladener Kalisaze übergeben worden. Damit hatte der Beklagte seiner Pflicht genügt. Bei billiger Berücksichtigung der Anforderungen seines Betriebes kann ihm nicht zugemutet werden, für die Beseitigung jeder, auch nur mit chemischen Mitteln oder mit der Zunge feststellbaren Spuren außer bei Ladungen von ganz besonderer Gefährlichkeit besorgt zu sein; vielmehr reicht es hin, wenn er die Wagen so rein überliefert, daß darin gewöhnliches, nicht überempfindliches Frachtgut ohne Schaden verladen werden kann. Andernfalls würde der Eisenbahn-

betrieb in einer mit den praktischen Anforderungen unvereinbaren Weise verzögert und verteuert werden. Das muß um so mehr gelten, als es dem Beklagten wegen der praktischen Undurchführbarkeit einer sicheren Nachprüfung nicht möglich sein würde, eine etwaige Pflicht zu weitergehender Reinigung auf die Absender abzuwälzen. Bei allem Frachtgut, für das wegen seiner besonderen Empfindlichkeit ein solcher Grad der Sauberkeit der Wagen nicht hinreicht, trifft deshalb die Gefahr der Schädigung durch Spuren früher in den Wagen beförderter Waren den Absender, weil dieser als durch die Natur des Frachtgutes verursacht anzusehen ist. Das würde aber insbesondere auch für unverpackt verladene Kartoffeln zutreffen, wenn diese wirklich, wie der Kläger behauptet, auch schon durch so geringe Rückstände von Kalisalzen, wie sie hier allein in Frage kommen, angeätzt und zur Fäulnis gebracht werden könnten. Da der Kläger nun den ersetzt verlangten Schaden gerade hierauf zurückführt, so ist sein Anspruch gegen den Beklagten unbegründet, ohne daß es der Prüfung bedürfte, ob seine Angabe richtig ist."

Bücherschau

— **Banlära Järnvägars Byggnad och Underhäll.** (Bahnlehre. Bau und Unterhaltung der Eisenbahnen.) 2. Band. — Der Besprechung des ersten Bandes in Nr. 55 d. Ztg. folgt hier eine Besprechung des zweiten und Schlußbandes des Werkes über Bahnbau und Unterhaltung. Auch bei diesem 421 Seiten starken Bande schlagen wir den Weg ein, den Leser in großen Hauptzügen mit Umfang, Einteilung und Verarbeitung des Gesamtstoffes bekannt zu machen.

Wenngleich das schwedische Eisenbahnwesen in seinen Bau- und Betriebseinrichtungen starke Verwandtschaft mit deutschen Verhältnissen aufweist, so haben doch die geologischen, klimatischen, die Boden- und Bevölkerungsverhältnisse des Landes*), so der Mangel an Steinkohlen bei großem Reichtum an natürlichen Wasserkräften und an gehaltreichen Erzen dem schwedischen Verkehrswesen einen besonderen Stempel gegeben, der es vom deutschen Eisenbahnwesen nach verschiedenen Richtungen hin unterscheidet: So hat der Reichtum an Wasserkräften eine weitgehende Anwendung der elektromotorischen Kraft nicht nur in den industriellen, sondern auch in den Verkehrsbetrieben, selbst im Fernbahnwesen, zur Folge gehabt.

Der vorliegende Band ist gleich dem ersten in 3 Hauptkapitel gegliedert, von denen Abschnitt I auf 210 Seiten das Weichen- und Signalsicherungswesen, II auf 140 Seiten den Brückenbau und III auf dem engen Raum von 30 Seiten die Fahrbetriebsmittel behandelt.

Hauptkapitel I wird nach einer kurzen Einleitung A in die Unterabschnitte B von den mechanischen, d. h. von Menschenkraft bedienten Weichen- und Signal-Stellwerksanlagen im Gegensatz zu C, den elektrisch betriebenen Stellwerksanlagen mit deren Antriebs-, Umstell- und Verriegelungs-Vorrichtungen der Signale und Weichen gegliedert; Abschnitt B ist untergeteilt in: I. die mechanischen Apparate des Stellwerkes, der Leitungen, des Hebelwerkes, der Spannwerke, der Weichen- und Signal-Verriegelungen, der Kontrollapparate u. a., in: II. die elektrischen Blockeinrichtungen der Stations- und Strecken-Blockwerke. Ein weiterer Unterabschnitt D behandelt die der Bauausführung der Stellwerke zugrunde liegende Aufstellung der Bahnhofs- und Streckenpläne, der Verschlußtafeln, einschl. der für diese Tafeln vereinbarten gekürzten Bezeichnungen, endlich die allgemeinen und besonderen Anweisungen. Ein weiterer Teilabschnitt macht mit den, in Schweden gebräuchlichen Haupt-, Vor- und Nachahmungssignalen, den Sicherungsvorkehrungen und endlich den Lieferungsbedingungen und -Vorschriften bekannt. Man begegnet in diesem Hauptabschnitt den auf schwedischen Bahnen in umfangreicher Anwendung stehenden Stellwerks-, Block-, Verschluß-, Verriegelungs- und Kontakt-Anordnungen der deutschen Signal- und Stellwerks-Bauanstalten M. Jüdel und Siemens & Halske, deren Bauarten im deutschen „Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften", V. Teil, 6. Band, eingehend beschrieben sind.

Hauptkapitel II: der Brückenbau**), gliedert sich seinerseits, nach kurzer Einleitung A., zunächst in den Unterbau B., innerhalb dessen die künstlichen Gründungen und das aufgehende Mauerwerk der Brückenpfeiler- und Widerlager eingehend dargestellt sind. In Unterabschnitt C wird der Brückenoberbau behandelt, innerhalb seiner die eisernen Balken- und Bogenbrücken verschiedenster Bauarten, die Blech- und Fachwerksträger der üblichen Hauptträgerformen, die Krag- und Hängebrücken, sodann die steinernen, die Beton- und Eisenbeton-Verbundanordnungen der Eisenbahn-, Straßen- und Wegebrücken, endlich die beweglichen Brücken (Dreh-, Schwenk-, Klapp-, Hub- und Roll-Brücken).

Ein weiterer Unterabschnitt D klärt über die Unterhaltung und die Unterhaltungskosten der Brücken auf, während ein Schlußabschnitt E. über „Probebelastungen der Brücken" berichtet.

Hauptkapitel III handelt vom „rollenden Material". Es gewährt in Wort und Bild, dem Lehrzweck des Buches über „Bau und Unterhaltung" entsprechend, nur einen gedrängten, aber klaren Einblick in die vorherrschenden Bauarten der Lokomotiven und Tender (Verbundlokomotiven mit Dampfüberhitzer), der Personen-, Güter- und Spezialwagen (Lastkranwagen, Greifbaggerwagen, Schneepflüge, Motordresinen) sowie der Bremseinrichtungen.

Ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis bildet auch hier den Beschluß des Bandes, der bei vortrefflicher Redaktion und reicher vornehmer bildlicher Ausstattung in mancher Beziehung als willkommenes Quellenwerk für Eisenbahn-Handbücher anderer Eisenbahnländer, so der noch in der Ausgabe befindlichen großen deutschen Eisenbahn-Enzyklopädie von Röll anzusprechen sein dürfte. Dr. Bi.

— **Verkehrs- und Kohlensteuer und Kriegssteuerzuschlag.** Textausgabe mit Sachregister und amtlicher Begründung. Berlin 1917. Verlag von J. Guttentag. — Die Guttentagsche Sammlung deutscher Reichs- und preußischer Gesetze ist durch das vorliegende Büchelchen in bekannter Taschenform vermehrt worden, das den Wortlaut des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGBl. S. 329), des Kohlensteuergesetzes vom gleichen Tage (RGBl. S. 340), des Gesetzes über die Erhebung eines Zuschlags zur Kriegsteuer vom 9. April 1917 (RGBl. S. 34.), über die Sicherung der Kriegssteuer vom gleichen Tage (RGBl. S. 351) sowie des Gesetzes über eine Kriegsabgabe der Reichsbank für 1916 vom 27. März 1917 (RGBl. S. 285) ohne Anmerkungen aber mit Voranstellung der amtlichen Begründung auf 95 Seiten enthält.

Die Vorschriften des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs sind für den öffentlichen Eisenbahngüterverkehr auf Grund kaiserlicher Verordnung vom 4. Juli d. J. mit dem 1. August d. J. in Kraft getreten. In der amtlichen Bekanntmachung zu diesem Gesetz wird darauf hingewiesen, daß zu einer Besteuerung des Verkehrs aus Anlaß des Krieges auch andere Staaten, zum Teil in wesentlich verschärftem Maße übergegangen sind. So sei in Österreich-Ungarn, und zwar in Österreich durch eine Frachtsteuer und einen Kriegszuschlag, in Ungarn durch eine Eisenbahnkriegsteuer, auf die Güterbeförderung eine Abgabe in Höhe von 30 % gelegt und die Personenfahrkartensteuer in Österreich für den Verkehr auf Hauptbahnen auf 20 %, für den Verkehr auf Lokalbahnen auf 10 %, für den Verkehr auf Kleinbahnen auf 5 % erhöht worden. Italien habe neben zweimaligen [...]

---

*) Die Bedeutung Schwedens unter den beiden Ländern der skandinavischen Halbinsel erhellt daraus, daß es den 310 000 qkm der fast ganz von Gebirgen bedeckten Oberfläche Norwegens eine um ¼ größere Bodenfläche gegenüber stellt, von der nur ein Drittel durch die Ausläufer der norwegischen Hochgebirgswelt beschlagnahmt ist. Ein zweites größeres, südlich des 60. Breitengrades belegenes Drittel mit der landschaftlich unvergleichlich schön gelegenenn Landeshauptstadt trägt durchaus norddeutschen Tieflandscharakter. Es zeichnet sich durch reichen Körnerbau und blühende Viehzucht aus, während ein drittes Drittel der Oberfläche Mittelbergland ist. Letzterem gehören die reichen Eisen- und Kupferbergwerke von Gellivara, Falun, Danemora, Gäfle an. Der Oberflächen- und klimatischen Beschaffenheit entspricht es, daß auf Schweden von den 8 Millionen Bewohnern der skandinavischen Halbinsel fast ¾ entfallen, und daß es dem hochgebirgigen Eisenbahnnetz Norwegens von etwa 3100 km Betriebslänge, ein vortrefflich gebautes, gut ausgestattetes und betriebenes Flachlandnetz von über 14 500 km Länge gegenüberstellt.

**) Im Hauptkapitel II ist auf eine Reihe bildlicher Darstellungen ausgeführter Fachwerksbrücken großer Stützweiten und Pfeilerhöhen (vorwiegend Gitterpfeiler) hingewiesen: so auf die eisernen Tragbrücken über den Angermann-Elf bei Forsmo, den Dal-Elf bei Krylboden, den Ljusman bei Edange (107 m lang, 50 m Mittelöffnungsweite), eine Parallel-Fachwerksbrücke über den Gide-Elf bei Björna, eine verstärkte Blechträgerbrücke über den Lödge-Elf im Zuge der Linie Långsele-Boden, ferner auf die neuere Bogenbrücke über den Angermann-Elf bei Forsmo (264 m lang, 104 m Mittelöffnung), auf die Drahtseilhängebrücke für Fußgängerverkehr über den Fax-Elf bei Osterforse und andere neue lehrreiche Brückenausführungen.

ungen der Güter- und Personentarife um 5 % mit Wirkung n 1. November 1916 ab Stempelabgaben auf Beförderungen geführt, die sich zwischen 0,10 bis 0,50 Lire für Güter bis einer Tonne bewegen. In Rußland bestehe seit 1914 ein prozentiger Steuerzuschlag auf Personenfahrkarten mit em Ertrage von 50 Millionen Rubel, ein 15 prozentiger Auflag für Reisegepäck mit einem Ertrage von 29 Millionen bel und ein Steueraufschlag auf Expreß-, Eil- und Frachtmit einem Ertrage von 112 Millionen Rubel sowie auf die förderung von Baumwolle mit einem Ertrage von 32 Millionen Rubel. Endlich habe England im April 1916 eine Erung seiner Fahrkartensteuer mit einem Mehrertrage von Millionen Mark vorgenommen.

Das Kohlensteuergesetz ist mit Wirkung vom 1. August d. J. in Kraft getreten und hat Gültigkeit bis 31. Juli 1920. Wie aus der amtlichen Begründung zu diesem Gesetz hervorgeht, hat die Reichsleitung die Besteuerung dieses wichtigsten Erzeugungsmittels, so lange die Finanzlage es irgend gestattete, zurückgestellt. Inzwischen sind auch die Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz erschienen. — Die übrigen in der Ausgabe enthaltenen Gesetze interessieren hier weniger. Ein ausführliches alphabetisches Sachverzeichnis am Schluß des Buches erleichtert das Auffinden der gesuchten Stellen.

— **Druckfehler-Berichtigung.** Im Leitaufsatz der Nr. 70 muß es auf der 1. Seite, linke Spalte, Zeile 11 von unten statt 10 % heißen: **70 %**.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

m 15. September d. J. wird der ts der Bahnstrecke Rheine-Münster estf.) zwischen den Stationen Emsen und Greven neuerrichtete Haltekt **H e m b e r g e n** für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen zwischen Hembergen und Greven 5,43 km, zwischen Hembergen und Emsdetten 5,29 km.

ur Bedienung des neuen Haltepunkwerden zunächst folgende Züge anen:

a) in der Richtung von Rheine nach Münster (Westf.) die Züge Nr. 639, T 681,

b) in der Richtung von Münster (Westf.) nach Rheine die Züge Nr. 636, T 682 und 684. (1324)

ünster (Westf.), 6. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

ayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

m 15. November 1917 tritt vom Ausmetarif 2 b (Holzsägemehl) die Abng b) außer Kraft.

ünchen, 7. September 1917. (1326)
famt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1912.
kehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

it Ablauf des 30. November 1917 den die Ausnahmetarife 93 (Eisen Stahl usw.) und 102 (Kabel zu trischen Leitungen) ohne Ersatz ehoben.

inchen, 31. August 1917. (1325)
famt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

tdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.
fhebung des Ausnahmetarifs 30 C (Holz usw.).

t Ablauf des 30. November d. J. der Ausnahmetarif 30 C (Stammu Stangenholz usw. bis zu 2,5 m lang) äufig ohne Ersatz außer Kraft.

lau/Wien, 7. September 1917. (1321)
nigliche Eisenbahndirektion. — k. österreichische Staatsbahnen, ens der beteiligten Verwaltungen.

ütertarif Basel SBB und Basel St. Johann-Baden.

15. November 1917 werden im genannten Tarif sämtliche Frachtfür den Verkehr mit den badischen Bodenseeuferstationen um 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, 5. September 1917. (1318)
Großherzogliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr.

Vom 15. September 1917 an wird in dem jetzt nur dem Milchverkehr dienenden Haltepunkt **K ä f e r h a i n** beschränkter Eil- und Frachtstückgutverkehr zugelassen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, 7. September 1917. (1323)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz-Heinrich-Bahn, Heft 2 (Preußen Hessen).

Mit Geltung vom 1. September 1917 wird die Station Butzbach Ost in den Tarif aufgenommen.

Näheres durch Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 31. August 1917. (1317)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 7 C und Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1 und 4.

Im Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 15 des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehrs und 15 a des Sächsisch-Südwestdeutschen Güterverkehrs ist zwischen den Worten „ausgenommen“ und „Seidengarn“ mit Gültigkeit vom 15. November 1917 einzufügen „Papiergarn“. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, II.

Dresden, 8. September 1917. (1331)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. August 1917 werden folgende Druckfehler berichtigt: Auf Seite 7 des I. Nachtrags zum Tarifheft 8 der Anstoßfrachtsatz des Spezialtarifs II b für Lugano S F F in Gruppe 2 von 177 in 77 cts.; auf Seite 17 des Tarifhefts 10 der Frachtsatz Lauterburg Rheinhafen Wasserumschlag-Flawil von 11 in 117 cts.

Karlsruhe, 5. September 1917. (1319)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Frachtzuschlag im Verkehr von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.

Die unterm 17. August d. J. bekanntgemachte Erhöhung des Frachtzuschlages von 40 auf 80 v. H. gilt sinngemäß auch für die in Markwährung berechnete Fracht bei:

a) Sendungen schweizerischer Herkunft oder Bestimmung, die **u n f r a n k i e r t** **v o n** oder **f r a n k i e r t** **n a c h** den auf deutschem Gebiet liegenden deutsch-schweizerischen Grenzstationen aufgegeben und auf einer deutschen Binnenstation **u m b e h a n d e l t** werden (siehe Anhang II unter I. C. 5 im Nachtrag 9 zum Tarif 200) und

b) Sendungen, bei denen die Einziehung der Fracht vom Absender im Auslande nicht möglich ist (siehe Anhang VI unter B. 3 im angeführten Nachtrag).

Berlin, 3. September 1917. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 o für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts vom Ruhrgebiet nach Dänischburg.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1917 an werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 o für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Dänischburg erhöht. Die Erhöhung beträgt etwa 17 ℳ für 10 Tonnen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbüro.

Essen, 3. September 1917. (1315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
B i n n e n t a r i f f ü r d i e H e s s i s c h e n N e b e n b a h n e n.

Die Frachtsätze der Allgemeinen Kilometertabelle (Seite 32/33) treten am 15. November l. J. außer Kraft und werden durch die Frachtsätze der Allgemeinen Kilometertariftafeln des Heftes C, Teilheft C 1 für den preußisch-hessischen Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Nr. 5 des Tarifverzeichnisses, ersetzt.

Darmstadt, 4. September 1917. (1316)
Die Direktion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 17. d. M. wird die Station Ihringen der badischen Staatsbahnen in den ordentlichen Tarif und die Station Schmalkalden des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in den Ausnahmetarif 7, Abtlg. B des Tarifheftes 3 (für Eisenerz) aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, 7. September 1917. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach deutschen Hochöfen- und Rheinhafenstationen vom 1. August 1917 Nr. 241 des Tarifverzeichnisses.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Großmövern mit nachstehenden Angaben in den Abschnitt B (Seite 4) aufgenommen:

nach	Verwaltung	Kontrollbezirk	von Adlergrund Grenze km	Satz	Amanweiler Grenze km	Satz	Fentsch Grenze km	Satz	Großmövern Grenze km	Satz	Klein-bettingen Grenze km	Satz
Großmövern	Els.	Els.	62	17	50	14	41	12	4	5	74	18

Straßburg, den 7. September 1917. (1333)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, zugleich im Namen der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II: Heft 6 vom 1. Juli 1911, Heft 17 vom 1. Mai 1913 und Heft 18 vom 1. November 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 wird der Wortlaut des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 30 (Holz) in den Abteilungen D des Heftes 6 und C der Hefte 17 und 18 geändert. Näheres in unserem Verkehrs-Anzeiger und im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der K. Eisenbahndirektion Berlin.

München, 3. September 1917. (1330)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 4.

Am 15. November 1917 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30, Abteilung C I in Mark- und Kronenwährung und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30, Abteilung C in Kronenwährung außer Kraft. Hierdurch treten Erhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, II.

Dresden, 8. September 1917. (1332)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Der durch Bekanntmachung vom 20. Juli 1917 zum 1. Oktober 1917 auf die Verwendung zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken eingeschränkte Ausnahmetarif 3 e erhält an Stelle der damals bekanntgegebenen Fassung eine neue Fassung und anderweite Anwendungsbedingungen. (Vergleiche nächsten Tarifanzeiger.) Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 8. September 1917. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge im Verkehr mit den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn für Stücksendungen bei Kleinvieh auf 30 ₰ für das Stück, bei Großvieh auf 60 ₰ für das Stück, für Wagenladungssendungen auf 3 ℳ für den verwendeten Wagen erhöht.

2. Mit Gültigkeit vom 15. November 1917 werden die Frachtsätze des Wahlwegs XIII zwischen Straßburg (Els.) Hbf. und einigen norddeutschen Stationen in der Klasse L 2 um 18—20 ₰, in der Klasse L 3 um 24—27 ₰ erhöht.

Näheres im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen und bei den beteiligten Dienststellen. (1336)

Frankfurt (Main), 7. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911. Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. August 1899.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 1. Oktober 1917 wird die Station Harburg U. E. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Demnach treten mit gleichem Tage für den Verkehr mit der Station Harburg U. E. im Tarif, Teil II, Heft 1 die Frachtsätze für Eilgut, für die Stückgutklassen I und II, für die Serientarife II B, II C, II D und III A, ferner für Stückgut in den Ausnahmetarifen 93 A—I und 93 A III—1 (Eisen und Stahl usw.), 93 C—III—1 (Eisen und Stahl usw.) und 120 C D—II (Möbel usw.) sowie für leere, gebrauchte Säcke als Stückgut im Ausnahmetarif C des Tarifes Teil II, Heft 3 außer Kraft.

Wien, am 5. September 1917. (1328)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif, Heft A.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1917 werden die Bestimmungen über die Bezahlung der Preise bei den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen (Seite 56/57 des Tarifs) — ausgenommen Basel Bad. Stb. — wie folgt geändert:

Die Festsetzung der Beförderungspreise und die Zahlung erfolgt wie seither in der Frankenwährung. Zahlungen in der Markwährung werden zugelassen, wobei der maßgebende Frankenbetrag zu dem durch Schalteranschlag bekanntgemachten Umrechnungskurse ohne weitere Abrundung in die Markwährung übertragen wird. Bei Zahlung in dieser Währung entstehen hierdurch Preiserhöhungen, deren Höhe durch den jeweils bekanntgegebenen Umrechnungskurs bedingt wird. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Die vorstehenden Änderungen sind nach den Vorschriften in § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, 8. September 1917. (1335)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Bettun[...] erneuerung und des Gleisumbaus [...] altbrauchbaren Schienen in den [...] zirken der 30., 33. und 38. Ba[...] meisterei soll öffentlich verdung[...] werden.

Die Verdingungsunterlagen könn[...] im Zimmer 28 des unterzeichneten [...] triebsamts eingesehen, auch könn[...] Angebotshefte, soweit solche vorh[...] den, gegen Zahlung von 1,10 ℳ in [...] Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezog[...] werden.

Die Beträge sind in bar zu zah[...] oder post- und bestellgeldfrei ein[...] senden.

Die Angebote sind verschlossen [...] der Aufschrift: „Angebot auf [...] Ausführung der Bettungserneuer[...] und des Gleisumbaus mit altbrau[...] baren Schienen in den Bezirken [...] 30., 33. und 38. Bahnmeisterei“ versehen bis zum 17. IX. 1917, v[...] mittags 11 Uhr nach hier einzureich[...]

Die Öffnung der eingegangen[...] Angebote findet zu vorbenannter Z[...] in Gegenwart der etwa erschienen[...] Bieter statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt [...] Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1[...])

K. B. Staatseisenbahnen. Stammholz- und Schwellenverding[...] für das Jahr 1918.

Bei der K. Eisenbahndirektion M[...] chen wird der Bedarf an Föhrenstam[...] holz, Föhren- und Eichenschwellen [...] das rechtsrh. Bayern öffentlich zur V[...] dingung ausgeschrieben.

Die Verdingungsunterlagen sind e[...] der Regieverwaltung der K. Eisenban[...] direktion München, Arnulfstr. 19, zu [...] halten, und zwar gegen Einsendu[...] von 1 ℳ mit den allgemeinen und [...] sonderen Vertragsbedingungen, we[...] eine Änderung nicht erfahren ha[...] oder gegen Erlag von 50 ₰ ohne d[...] Bedingungen.

Die sämtlichen Angebote müssen [...] den Bewerbern unterschrieben und [...] schlossen, spätestens am Dienstag, [...] 2. Oktober d. J., abends 6 Uhr, bei [...] K. Eisenbahndirektion München, [...] nulfstraße 19, eingereicht sein.

Die Eröffnung der Angebote erf[...] im Gebäude des Verkehrsministeriu[...] Arnulfstr. 32, Aufgang I, Saal Nr. [...] im I. Stock am 3. Oktober lfd. J[...] und zwar:

früh 9 Uhr für Föhrenstammho[...] und Föhrenschwellen, nachmitta[...] 3 Uhr für Eichenschwellen.

Buchenstammholz und Buchensch[...] len werden nicht angekauft. (1[...])

Frank.

5. Offene Stellen.

Zum möglichst baldigen Dienstan[...] wird ein im Güterabrechnungsw[...] erfahrener (1[...])

Kontrollassistent

gesucht. Bewerbungen mit Zeugni[...] schriften und Angabe der Gehalt[...] sprüche sind zu richten an die Direktion der Brandenburgische[...] Städtebahn-Aktiengesellschaft zu B[...] denburg (Havel), Werderstr. 2[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 72. | 15. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Riga.

eit dem 3. September, dem glorreichen Tage der Errmung der alten Hansastadt durch deutsche Truppen, ist Name dieser über 700 Jahre alten, deutschen Siedlung an n breiten Dünastrom in der Welt auf aller Leute Lippen. nn nirgendwo auf dem weiten Erdkreise hat es sich jemand umen lassen, daß es deutscher Tapferkeit, deutscher Feldrnkunst und deutschem Wagemut jetzt gelingen könnte, sen immerhin stark befestigten Punkt mit stürmender Hand so kurzer Zeit zu bewältigen. Während die Welt sich aber t dem großen Ereignisse, als einer bewunderungswürdigen, oßangelegten und kühn durchgeführten kriegerischen Leing beschäftigt, steht das deutsche Volk doch noch mit anen Gefühlen diesem Vorgang gegenüber. Es ist nicht nur Stolz über die gewonnene, große Schlacht, über die Errung eines militärisch hochwichtigen Punktes, was deute Herzen höher schlagen läßt, sondern hier taucht eine gst dahingeschwundene Vergangenheit als Erzählerin und Zukunft als eine Mahnerin auf. Es kann dem deutschen lksbewußtsein nie ganz entschwunden sein, daß vor mehr 700 Jahren Riga von deutschen Männern, zum Nutzen und en des deutschen Volkes gegründet worden war, daß die dt und ihr Handel einst unter deutschem Schutze blühten daß dieser Schutz schon lange nicht mehr der deutschen öpfung zu teil werden konnte, weil sich eine Fremdherraft der schönen Stadt, des schiffereichen Hafens und des henden Handels seit vielen Jahren bemächtigt hatte. Der nsch, was einst von den Vorfahren geschaffen, wieder dem terlande dienstbar zu machen, kann daher, bewußt oder unwußt, sicher nie ganz aus der Volksseele entschwunden n. Heute aber, wo Riga von dem tapferen Heere seinem gestammten Mutterlande wiedergegeben ist, heute mögen uns bewußt sein, daß Riga die älteste, deutsche Kolonie daß nur die traurige Machtlosigkeit, in der das deutsche lk so lange Jahre dahinleben mußte, die Veranlassung war, Riga und die Ostsee nicht zu Deutschland gehören konnten, endlich 1870 die Stunde der Erlösung für Deutschland lug. Und der 3. September hat jetzt einen Markstein get. Am 7. September hat der Deutsche Kaiser seine Anache an die siegreichen Truppen und die versammelten Vertreter von Stadt und Land mit dem königlichen Worte eingeleitet: „Riga ist frei!“ Damit ist die Vergangenheit abgeschlossen, die Zukunft tritt in ihre Rechte. Sie wird sich aufbauen zunächst auf dem, was vorhanden ist, soweit der Krieg nicht zerstört hat. Aber auch die Zerstörungen, namentlich soweit sie sich auf dem Gebiet von Handel und Verkehr bewegen, werden nicht so groß sein, daß sie nicht in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder zu beheben sein werden. Neues Leben wird dann erblühen.

Riga, als Handelsplatz und Verkehrsmittelpunkt für ein weit ausgedehntes Gebiet, ist vor allem als Eisenbahnknotenpunkt bedeutend. Von ihm geht in erster Reihe die zweigleisige Hauptbahn über Dünaburg in südöstlicher Richtung hinunter bis Zarizyn an der Wolga und bildet einen der wichtigsten Zufuhrwege aus dem Innern Rußlands nach dem alten, großen Hafenplatz. Getreide, Hanf, Flachs, Eier und was sonst die reichgesegneten Äcker bieten, auch Holz, fließen auf diesem Wege Riga zu. Aber nicht nur aus diesem Grunde ist diese Eisenbahnverbindung von so großer Bedeutung für Riga, sondern ebenso, weil von ihr nach Norden und Süden Eisenbahnen ins Land führen, auf denen der Bahn Riga-Zarizyn Güter zugeführt werden. Nach Norden wird die Verbindung in der Richtung nach Petersburg durch die Bahnen Riga-Pleskau, Kreuzburg-Rjeshiza (Rossitten) und Dünaburg-Pleskau, in der Richtung nach Moskau über die vorbezeichneten Wege und außerdem über Dünaburg-Smolensk hergestellt. Nach Süden zweigen Bahnen von der großen Eisenbahnlinie Riga-Zarizyn bei Dünaburg, Polotzk, Witebsk, Smolensk usw. ab und tragen dazu bei, das Zufuhrgebiet von Rigas Handel weit in den fruchtreichen Süden und Osten Rußlands zu erweitern.

Bei der Stadt Riga selbst aber laufen außer der Linie Riga-Pleskau, nebst deren Abzweigung von Walk über Taps nach Reval, noch die Bahnen Riga-Bolderaa (Dünamünde), Riga-Mitau, Mitau-Windau, Mitau-Libau, Mitau-Schaulen-Tilsit, Riga-Mühlgraben, Riga-Tuckum-Windau zusammen. Auch sei noch darauf hingewiesen, daß von Stockmannshof aus eine Schmalspurbahn einen Teil von Liv- und Estland durchzieht und zu den Hafenorten Pernau und Reval führt. In Riga

selbst befindet sich eine große Eisenbahnbrücke, die den mächtigen Dünastrom überbrückt, zurzeit allerdings von den Russen bei deren Rückzug gesprengt. Aus der Zeit vor Ausbruch des Krieges ist es noch bekannt, daß der Hauptbahnhof Riga, sowohl der Personen- als auch der Güterbahnhof, einem vollständigen Um- und Ausbau unterzogen wurde. Diese Arbeiten waren noch im Gange, als der Krieg ausbrach, und es ist nicht bekannt geworden, ob die Bauarbeiten ihren Fortgang genommen haben und zu Ende geführt worden sind.

Aus allem Vorangeführten geht nun deutlich genug hervor, daß Riga als Eisenbahnmittelpunkt eine sehr große Bedeutung hat. Die Eisenbahnen machen es gleichzeitig zu einem außerordentlich wichtigen Handelsplatz, dem durch sie ein weites, sehr leistungsfähiges Hinterland erschlossen wird. Der Hafen und Handel von Riga vermittelten daher auch einen sehr wichtigen Teil des bisherigen russischen Außenhandels. Für das Jahr 1913 liegen mir die Angaben über den russischen Außenhandel vor, danach betrug in Millionen Rubel:

	Ausfuhr	Einfuhr	zusammen
	1421,0	1220,0	2641,0
Daran war beteiligt:			
Deutschland mit	452,6 (31,9 %)	642,8 (52,7 %)	1095,4 (41,5 %)
England mit . .	266,9 (18,8 %)	170,4 (14,0 %)	437,3 (16,6 %)
alle übrigen Staaten mit .	701,5 (49,3 %)	406,8 (33,3 %)	1108,3 (41,9 %)

An diesem gesamten Außenhandel waren beteiligt:

	Millionen Rubel		
die baltischen Häfen mit . .	341,9 (24,0 %)	479,0 (39,2 %)	820,9 (31,0 %)
die Schwarzmeerhäfen mit . .	645,0 (44,0 %)	62,1 (5,1 %)	707,0 (26,8 %)
alle übrigen Grenzen mit .	434,1 (32,0 %)	678,9 (55,7 %)	1113,0 (42,2 %)

Zweierlei geht aus diesen kurzen Zahlenreihen hervor, nämlich daß die Ostsee zweifellos die wichtigste Grenze für den Außenhandel Rußlands ist, denn sie faßt auf einer verhältnismäßig kurzen Ausdehnung annähernd ein Drittel des Außenhandels zusammen, und sodann daß Deutschland weitaus die größte Bedeutung für den russischen Außenhandel hat, denn kein anderer Staat reicht auch nur annähernd an den großen Umsatz heran, der zwischen Deutschland und Rußland vor dem Kriege stattgefunden hat. Ganz besonders verdient das Verhältnis betont zu werden, in dem England bisher zum russischen Außenhandel stand. Nur 16,6 %, gegenüber 41,5 % Deutschland, entfielen auf seinen Anteil. Es ist b greiflich, daß das dem handelsgewaltigen Britenreiche ei Dorn im Auge war, und ebenso begreiflich, daß es alles au bot, die Rollen zu tauschen. Fast gewann es schon den A schein, als sollte ihm der große Schlag, den es den deutsche Interessen an der Ostsee versetzen wollte, gelingen, als d herrliche Eroberung Rigas die Hoffnungen in Scherben schlu und die deutsche Fahne vom alten Ordensschloß in Riga wei hin verkündete, daß Riga, wie es einst von deutschen Mä nern gegründet wurde, so auch in Zukunft wieder von deutsche Männern geleitet werden soll. Es geht hierbei in erster Rei nicht um engbegrenzte Lebensinteressen der baltischen Land sondern sehr viel mehr um die weit größeren Interessen d deutschen Vaterlandes. Nur der Sieg von Riga hat es ermö licht, daß Deutschland davor bewahrt geblieben ist, von En land handelspolitisch eingekreist zu werden. Denn Engla an der Ostsee war gleichbedeutend mit dem Ausschl Deutschlands vom russischen Markt. Was das bedeutet, ze gen die Zahlen, die ich vorn mitgeteilt habe.

Der Sieg von Riga ist aber nicht nur auf handelspolitisch Gebieten für Deutschland eine rettende Tat, er ist es für d baltischen Lande auf jeglichem Gebiete. Dieser Sieg hat ei alte deutsche Kolonie, mit alter deutscher Kultur, von d Balten mit der größten Zähigkeit und Treue verteidigt, g rettet. Den baltischen Landen ist nach 700jährigem Kamp jetzt endlich der Kampfespreis zuteil geworden, sie können Zukunft sich ihrer deutschen Güter ungestört freuen, sie ihrer eigenen Erhebung ausgestalten und zum Nutzen d deutschen Vaterlandes verwenden.

Es war zu Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunder als die deutschen Männergesangvereine aus Riga eine Sä gerfahrt nach Deutschland machten, da ereignete sich ei ergreifende Szene. Als das Schiff, das die Sänger aus Ri nach Lübeck brachte, die Anker in deutschen Boden geworf hatte und festlag, da erscholl aus 1000 Männerstimmen vo Boote her Hoffmann von Fallerslebens:

„Deutsche Worte hör' ich wieder;
Sei gegrüßt mit Herz und Hand,
Land der Freiheit, Land der Lieder,
Schönes, deutsches Vaterland!"

Das war der Ausdruck der Sehnsucht, die jedes Baltenhe 700 Jahre beherrschte. Und heute hat diese Sehnsucht E füllung gefunden!

Dr. Mertens

Frankreichs Seeschiffahrt und ihre Zukunft.

Als Ergänzung zu dem in Nr. 51 gegebenen Bericht über die Lage der französischen Privatbahnen und als Gegenstück zu der früher an dieser Stelle veröffentlichten Studie „Deutschlands Seeschiffahrt nach dem Kriege" erscheint ein Aufsatz über „Die französische Handelsflotte und ihre Zukunft" bemerkenswert, der kürzlich in der „Zürcher Post" veröffentlicht wurde. Wir entnehmen daraus, daß die französischen Schiffahrtsgesellschaften nicht in so gleichmäßiger Weise wie die Bahnen von den Kriegsereignissen betroffen worden sind. Die einen haben mehr, die andern weniger unter dem unmittelbaren Einfluß des Krieges gestanden, je nachdem sie ihren Frachtendienst fortsetzen konnten oder ihre Dampfer für den Kriegsdienst hergeben mußten. Über die Betriebsergebnisse der drei größten Gesellschaften in den letzten Jahren weiß unsere Quelle folgendes zu berichten:

Die „Compagnie Transatlantique" hat von 1914 bis 1916 ihre bilanzmäßigen Reinerträge von 4 434 521 Fr. im Jahre 1914 über 24 464 812 Fr. im Jahre 1915 auf 47 167 287 Fr. im Jahre 1916 steigen sehen. 1914 fiel die Dividende aus; 1915 betrug sie 9 Fr. (auf 150 Fr. Nennwert); für 1916 sind 18 Fr. vorgeschlagen, die 4 680 000 Fr. erfordern. Angesichts des zehnmal höheren Bilanzgewinns und der im Vergleich zum Aktienkapital (27 000 000 Fr. Stammaktien und 12 000 000 Francs Vorzugsaktien) ungewöhnlich großen Bilanzziffern, deren Gesamtsumme von einer Seite 351 Millionen beträgt, wäre es ein müßiges Beginnen, sich an der Hand der Bilanz in weitere Erörterungen über die vorläufig noch ganz ungeklärte Lage der Gesellschaft einzulassen.

Das gleiche gilt für das zweitgrößte Unternehmen, d „Messageries Maritimes", deren Bilanz bei ein Kapital von 45 000 000 Fr. eine Gesamtsumme von etwa 3 Millionen zeigt und die seit 1913 keine Dividende mehr a schütten konnten. Die Gesellschaft hat einen Streitfall m dem Staat, bei dem es sich um Ansprüche von 38 Million Franken handelt. Der bilanzmäßige Reinertrag belief sich i Jahre 1916 auf 12 431 356 Fr. gegen 10 410 752 i. J. 1915.

Die an dritter Stelle stehenden „Chargeurs réuni" haben anscheinend am besten abgeschnitten. Bei einem K pital von 18 750 000 Franken, das inzwischen auf 25 000 000 erhöht worden ist und einer Gesamtbilanz von etwa 130 M lionen belief sich ihr Reinertrag zum 30. Juni 1916 a 11 906 000 Fr. gegen 1 611 565 Fr. im Vorjahr. Die demnäc zu erwartende Bilanz 1916/17 dürfte eine weitere Steigeru aufweisen. Die letzte Dividende betrug 75 Fr. (auf 500 Nennwert), gegen 35 Fr. im Vorjahr.

Daß Frankreich mit der Größe und Güte seiner Hande flotte schon längst nicht mehr zufrieden ist, und daß Schaffung einer größeren und leistungsfähigeren Flotte ei der wichtigsten wirtschaftlichen Aufgaben darstellt, die d ihrer Lösung nach Friedensschluß harren, ist bekannt. Die Umstand läßt es dem Verfasser des in Rede stehenden A satzes zweckmäßig erscheinen, Betrachtungen über die fin ziellen Aussichten der einzelnen Gesellschaften, die zurz unter ganz außergewöhnlichen Bedingungen arbeiten, zu u terlassen, um dafür die wesentlichen Punkte der gesam Frage kurz zusammenzufassen und die Ursachen zu erläute

e für die unbefriedigende Lage der französischen Handelsotte vor dem Kriege verantwortlich sind; hieraus lassen sich nn in Bezug auf die Zukunft einige Schlüsse ziehen.

Die gedachten Ursachen zerfallen in zwei Gruppen, deren ste den Schiffbau und die zweite die Schiffahrt als solche ıfaßt. In die erste Gruppe gehört außer der unglücklichen ämienpolitik der Regierung, die dem Schiffbau nicht gelfen hat, obwohl sie in seinem Interesse gedacht war, der ettbewerb des fremden Schiffbaues, während die zweite die ge der Häfen, der Frachten, der Besatzung sowie die auf Besatzung anwendbare Gesetzgebung umfaßt. Wir lassen rbei den Schiffbau — bzw. den Mangel hieran — während s Krieges ganz außerhalb der Erörterung. Lahmgelegt hat Schiffbau vor allem das Fehlen der Arbeitskräfte und des hmaterials, mit denen es so schlecht bestellt war, daß bst die bei Kriegsausbruch auf den Werften liegenden hiffe nicht fertiggestellt werden konnten. Ob bei rechtzeier Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Frage und bei zielwußtem Vorgehen des Staates und der beteiligten Kreise ankreich nicht wenigstens Neubauten in nennenswertem ıfang hätte bewerkstelligen können, mag dahingestellt blei1. Eine jüngst getroffene Verfügung, daß alle Verhandıgen wegen Ankaufs fremder Schiffe einer vorher einzuenden ministeriellen Genehmigung bedürfen, erscheint ht dazu angetan, das gesteckte Ziel zu erreichen; sie rd im Gegenteil eher dazu beitragen, die Fäden aller bereits geleiteten Verhandlungen zu zerreißen, denn die Nachfrage h Schiffen ist dem geringen Angebot gegenüber so ß, daß die Verkäufer kaum gesonnen sein dürften, auf die füllung langwieriger Formsachen zu warten.

Nach Lloyds Register besaß Frankreich vor dem Kriege 987 mpfer mit 1 029 113 Netto-Registertonnen, 565 Segler mit 854 Netto-Registertonnen, insgesamt 1552 Schiffe mit 36 967 Netto-Registertonnen.

Die 987 Dampfer stelten einen Rohtonnengehalt von 1 793 310 nnen dar. Eine Statistik französischen Ursprungs gibt die öße der Handelsflotte auf 1 325 000 t (gemeint sind zweifelRein-Registertonnen) an, während eine andere Schätzung, von zuständiger französischer Seite herrührt, auf 2192 iiffe und 2 498 000 Roh-Registertonnen kommt. Diese Anıe, bei der vermutlich auch die kleinen Schiffe (die Fischeflotte) mitgezählt sind, und die die landläufige Ziffer von a 2½ Millionen Tonnen bestätigt, entspricht einem Protsatz von 5,2 des Welttonnengehalts vor dem Kriege.

Die in Frankreich gebaute Flotte hat ein Monopol für den stendienst (monopole de cabotage); ein ähnliches Monopol teht für den Verkehr mit Algier zugunsten der Flagge onopole de pavillon), die auch für Transporte von und h den Kolonien gewisse Vorzugsbedingungen genießt.

Zur Begünstigung der nationalen Schiffahrt führte die franische Regierung im Jahre 1881 die sogenannte Prämienitik ein, die sowohl den Werften wie den Reedern Prämien vährt. Das erste diesbezügliche Gesetz wurde von den edern in der Weise zu ihrem Vorteil ausgenutzt, daß sie Schiffe fremder Herkunft aufkauften. Ein neues Gesetz 1893 änderte die Prämiensätze zugunsten der Werften; aber die Sätze für Segler höher waren als für Dampfer, rde eine unverhältnismäßig große Anzahl von Seglern aut, was die Leistungsfähigkeit der Gesamtflotte nicht ade hob. Im Jahre 1902 wurde die Lage durch ein drittes etz nochmals umgestaltet, das den Bau von Frachtschiffen nen und mittleren Tonnengehalts förderte; die natürliche ge war, daß niemand große Frachtschiffe baute, obwohl se Form die praktischste ist. Bereits im Jahre 1906 war Lage so verfahren, daß versucht werden mußte, durch en neuen gesetzlichen Eingriff Besserung zu schaffen. smal wurden die Prämien sowohl für die Werften wie für Reeder in einem Maßstab erhöht, der beide vom ausländien Wettbewerb unabhängig machen sollte. Die Reeder en auf diese neue Begünstigung in der Weise geantwortet, sie durch möglichst lange Fahrten ohne Rücksicht auf en Zweckmäßigkeit möglichst hohe Summen für Prämien der Staatskasse zu erhalten trachteten. Die Prämientik hat hier wie anderwärts (z. B. im französischen Seibau) völlig ihr Ziel verfehlt, denn Frankreichs Handelste hat zwischen 1875 und 1903 nur um 20 % zugenommen, rend der Staat seit 1881 nicht weniger als 381 Millionen nken an Prämien zahlte. Die Regierung begünstigte abitlich den Bau von Segelschiffen, da sie der Ansicht war, könne nur an Bord von Seglern brauchbare Matrosen für Kriegsschiffe heranziehen; anderseits leistete sie dem von Postdampfern Vorschub, weil diese im Kriegsfalle Kreuzer gebraucht werden konnten. Die Einmischung des ates, die Unsicherheit der Gesetzgebung, deren Wirkung sich hier nur andeutungsweise behandeln läßt, sowie die Neigung der Werften und Reeder, die Lösung aller Schwierigkeiten von der Staatshilfe zu erwarten, bilden demnach die Hauptgründe für die allgemein anerkannte Rückständigkeit des französischen Schiffbaus.

Was die Aufgaben der zweiten Gruppe angeht, so ist zunächst darauf hinzuweisen, daß die französischen Hafenanlagen unzulänglich waren, die Häfen waren nicht geräumig und nicht tief genug; ihre technische Ausstattung entsprach den modernen Anforderungen nicht. Um in Havre einen unzureichenden Erweiterungsplan durchzuführen, brauchte es nicht weniger als 26 Jahre Werbetätigkeit, gesetzgeberische Arbeit und Bauzeit. Daß die französische Handelsflotte angesichts dieser Gesamtlage in dem Wettrennen um die Fracht ins Hintertreffen kommen mußte, liegt auf der Hand.

Was schließlich die Frage der Besatzung angeht, so ist festzustellen, daß die beständige Einmischung des Staates und die demagogischen Bestrebungen bei der Regelung aller Verhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer die Betriebskosten der Reeder außergewöhnlich verteuert, deren Lage erschwert sowie die Disziplin im Personal bedenklich gelockert haben. Das Gesetz verlangt, daß drei Viertel der Offiziere und Mannschaften französischer Nationalität sein müssen, was bei Ersatzfragen oft zu großen Weitläufigkeiten führte; die Gesetzgebung über den zwangsweisen Schulbesuch hat die Handelsschiffahrt um den Nachwuchs an jungen Burschen gebracht; zudem war das Gesamtpersonal an Bord der französischen Schiffe im Vergleich zu denen anderer Nationen verhältnismäßig groß, weil zum Beispiel die Heizer statt in zwei, in drei Schichten arbeiteten. Auch das Gesetz über die Sonntagsruhe gab zu Schwierigkeiten Anlaß; das Personal verlangte an Land soviel bezahlte freie Tage, als es Sonntage an Bord verbracht hatte. Nicht weniger belastend für den Reeder war die Gesetzgebung über die Verpflegung und Bezahlung kranker Matrosen oder Arbeiter, die außer den Bezügen aus der Krankenkasse Anrecht auf Verpflegung bis zur Wiederherstellung hatten und bis zu einer Höchstdauer von vier Monaten volle Bezahlung beanspruchen konnten. Die Gesamtheit dieser Umstände machte die Reeder in so hohem Maße von dem guten oder bösen Willen ihres Personals abhängig, daß starke Lockerung der Disziplin die unausbleibliche Folge war. Die Matrosen und Arbeiter (die sogen. Inscrits maritimes) sind ausgezeichnet organisierte Wählergruppen, die ganz unter dem Einfluß politischer Hetzer stehen und einen so starken Druck, namentlich durch Wahlmachenschaften und Streiks, auszuüben imstande sind, daß seit Jahren das maritime Strafgesetz so gut wie nicht mehr angewendet werden kann. Auch hierin liegt für die Reeder ein so starkes Moment der Unsicherheit, daß auf die Dauer auch der beste Wille zum Erlahmen gebracht werden muß. Bei den durch den U-Bootskrieg bewirkten starken Verlusten, die unsere Quelle bis zum Juni 1916 auf mindestens 500 000 Roh-Registertonnen schätzt und bei der Ausnutzung und Abnutzung der Schiffe, die sich zu keiner Reparatur Zeit lassen können, wird die Handelsflotte Frankreichs ohne Zweifel stark geschwächt aus dem Kriege hervorgehen. Man darf als sicher annehmen, daß die Regierung und die Schiffahrtsgesellschaften (von den bereits genehmigten Krediten und Kapitalserhöhungen ganz abgesehen) große Mittel zur Wiederinstandstellung und zum Ausbau der Flotte bereit stellen werden. Es erscheint aber ausgeschlossen, daß das Land den Vorsprung anderer Nationen — selbst wenn man nur die neutralen und die Ententeschiffe als für den Wettbewerb am französischen Frachtenmarkt in Betracht kommend gelten läßt — einholt. Frankreich wird demnach auch weiterhin für seine Ein- und Ausfuhr dem Ausland abgabepflichtig bleiben und zwar in noch höherem Grade als früher.

Die restlose Lösung der beschriebenen Frage hängt davon ab, ob Frankreich auf dem Wege der nationalen Disziplin ein ordentlich' regiertes Land wird oder nicht, denn an Bord eines Schiffes, wo Vorgesetzte und Untergebene, Kapitän und Fahrgäste auf Leben und Tod verbunden sind, ist kommunistische Agitation nicht am Platz. Sicherheit und Pünktlichkeit sowohl für die Fahrgäste wie für Waren sind unentbehrliche Bedingungen für das Gedeihen von Schiffahrtsunternehmungen, denn Monopolstellungen, wie sie die nationalen Eisenbahnen im Rahmen der Landesgrenzen selbst besitzen, gibt es auf dem weiten Meere nicht. Wie bei den französischen Eisenbahnen, so hängt auch bei der französischen Schiffahrt die Gestaltung der Zukunft davon ab, ob es möglich ist, die Einmischung des Staates einzuschränken oder ganz abzuschütteln und an Stelle des Protektionismus freie und werktätige Unternehmungslust zu setzen. Zurzeit sind die Aussichten dafür sehr gering.

F. R.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Reichskanzler zur Frage der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen.** Wir teilen über die Äußerungen des Reichskanzlers zu dieser Frage noch folgendes nachträglich mit: Zu Dr. Elben sagte er außer dem schon in Nr. 71 S. 596 d. Ztg. Mitgeteilten: Als früheres Mitglied der preußischen Finanzverwaltung habe er (der Reichskanzler) nicht zu den Freunden der Übertragung der Eisenbahnen an das Reich gehört. Zunächst habe das Deutsche Reich, wenn einmal ein glücklicher, siegreicher Friede geschlossen ist, in seinem Innern gewaltige Aufgaben anderer Art zu lösen. — Auch der Hauptschriftleiter des „Stuttgarter Neuen Tagblatts", E. Keil, erwähnte bei der Zusammenkunft unter den Württemberg besonders berührenden Fragen an erster Stelle die Frage der Reichseisenbahnen und wies dabei auf die vielen Verdrießlichkeiten hin, denen Württemberg durch den Wettbewerb der Nachbarverwaltungen von jeher ausgesetzt gewesen sei. Der Reichskanzler antwortete ihm nach dem „Stuttgarter Neuen Tagblatt", er sei in seiner früheren Stellung im preußischen Ministerium gegen die Einführung der Reichseisenbahnen gewesen; auch jetzt und gleich nach dem Kriege werde die Frage nicht so gelöst werden, wie es sich die Freunde der Reichseisenbahnen denken. Aber es sei gar keine Frage, daß die ganze Verkehrs- und Wirtschaftspolitik Deutschlands einen einheitlichen Charakter annehmen müsse und daß man also auch auf dem Gebiete der Eisenbahnen dem Ideal der Reicheisenbahnen näher kommen werde.

Übergang von der Sommer- zur Winterzeit. Hierüber sind jetzt die ersten Bekanntmachungen der Eisenbahnverwaltung erschienen, die demnächst auf den Berliner Fernbahnhöfen zum Aushang gelangen werden. Gemäß der Bundesratsverordnung vom 16. Februar endet die Sommerzeit in diesem Jahre in der Nacht vom 16. zum 17. September um 3 Uhr, zu welcher Zeit die Uhren auf 2 Uhr zurückgestellt werden müssen. Infolgedessen erscheint die Stunde von 2—3 Uhr nachts zweimal und wird die erste Stunde, ähnlich wie im Vorjahre, in den Bekanntmachungen als 2 A, 2 A 01, usw. und die zweite Stunde als 2 B, 2 B 01 bis 2 B 59 bezeichnet. Zur Überleitung aus der Sommer- in die Winterzeit treten in den Fahrplänen der einzelnen Verwaltungen natürlich entsprechende Änderungen ein, die überall rechtzeitig bekannt gegeben werden.

— **Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts.** Nach dem für die preußisch-hessischen Staatsbahnen gültigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A (S. 15) wird bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15—19,9 bzw. von 20 t und mehr und Frachtzahlung hierfür die tarifmäßige Fracht um folgende Beträge ermäßigt: auf Entfernungen von 1—24 km 1 bzw. 1,40, von 25 bis 52 km 2 bzw. 2,70, von 53 km und mehr 3 bzw. 4 ℳ für den Wagen. Die Handelskammer zu Hildesheim machte, wie „Handel und Gewerbe" schreibt, in Eingaben an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 27. Juli und 21. August darauf aufmerksam, daß diese 1912 auf ihren Antrag eingeführte Bestimmung in ihrer Wirkung dadurch beeinträchtigt werde, daß der Frachtnachlaß, der früher dem Verlader ausgezahlt worden sei, neuerdings dem Frachtzahler angerechnet werde. Dadurch entfalle für den Verlader, sofern er nicht selbst die Fracht zahle, das Interesse an der vollen Ausnutzung des Ladegewichts eines großen Wagens. Eine erhöhte Bedeutung habe diese Änderung dadurch gewonnen, daß von der Reichsgetreidestelle und den Kommunalverbänden, die Selbstversorger seien, die unfrankierte Verladung des Getreides vorgeschrieben werde. Es habe sich infolgedessen bereits gezeigt, daß weniger große Wagen angefordert würden als früher. Zwar habe sich die Reichsgetreidestelle erboten, die Vergütung dem Verlader zu erstatten; die Kommunalverbände seien aber nicht dazu bereit. Die Kammer bat daher den Minister, dafür zu sorgen, daß die Vergütung um 50 % erhöht und wieder, wie früher, dem Verlader ausgezahlt werde.

— **Zu der geplanten Tariferhöhung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen** hat der Verein der Vororte Berlins zur Wahrung gemeinsamer Interessen dem preußischen Eisenbahnminister eine Denkschrift überreicht, die folgende Leitsätze und Anträge über die zukünftige Gestaltung der Tarife enthält: Die Tariferhöhung im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr darf insgesamt die für den allgemeinen Personenverkehr vorgesehene Erhöhung nicht überschreiten. Vor allem ließe es sich nicht rechtfertigen, im Gegensatz zum allgemeinen Personenverkehr bei dem Nahverkehr eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals zu verlangen. Eine besonders nachsichtige Erhöhung der Preise für die Dauerkarten wäre im Interesse der Groß-Berliner Siedelung zu begrüßen. Jedenfalls ist kein Grund vorhanden, die Dauerkarten allgemein prozentual stärker zu belasten, als die einfachen Fahrkarten. Durch die Steigerung der Preise für die einfachen Fahrkarten von 10 zu 10 Pf. sind wichtige Strecken übermäßig verteuert. Es ist eine Steigerung nach einem Grundpreise von 10 Pf. von 5 zu 5 Pf. anzustreben. Der bestehende Vorzugstarif der Monatskarten auf der Stadt- und Ringbahn entbehrt heute der inneren Berechtigung. Bei der Erhöhung der Preise der Monatskarten ist zu berücksichtigen, daß die Monatskarten auf nahe Entfernungen bedeutend stärker ausgenutzt werden, als die auf weitere Entfernungen. Es ist deshalb nicht von der Hand zu weisen, den Grundpreis des Tarifs für die Monatskarten nach der Entfernung stärker und früher abzustufen. Es liegt kein Grund vor, die Arbeiterwochenkarten von einer Erhöhung der Fahrpreise auszuschließen, da die Arbeiter finanziell nicht schlechter gestellt sind, als der Mittelstand, der die Masse der Monatskarteninhaber stellt. Nachdem sich der Verkehr auch nach den weiteren Vororten im Laufe der Jahre so außerordentlich gehoben hat, ist der Zonentarif für einfache Fahrkarten nicht bei 15 oder 20 km, sondern erst bei 30 km abzuschließen. Mit der Erweiterung des Zonentarifs würde kein Einnahmeausfall, sondern eine Einnahmesteigerung verbunden sein. Unter Berücksichtigung der für alle Fahrten ständig gleichbleibenden Kosten des Bahnhofsdienstes, sind die Kilometer-Tarifsätze für kurze Strecken sowohl bei den einfachen als bei den Dauerkarten um ein vielfaches billiger als für längere Strecken. Es entspricht daher nur dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung, wenn die aufzubringenden Mehrkosten in stärkerem Maße den Fahrpreisen für kurze Strecken, als für längere Strecken aufgebürdet werden. Die Einführung eines Einheitspreises auf der Stadt- und Ringbahn ist zu verwerfen. Die Berücksichtigung dieser Leitsätze würde nach Ansicht des Vereins zu einer gerechten und gesunden Entwicklung des Verkehrs in Groß-Berlin führen.

— **Vorlesungen über Verkehrspolitik, besonders Eisenbahnpolitik an der Universität Berlin.** In diesem Winterhalbjahr (Oktober—Januar) werden an der Universität Berlin Vorlesungen über Grundzüge und Entwicklung der Verkehrspolitik, besonders der Eisenbahnpolitik, von dem Wirklichen Geheimen Rate Professor Dr. v. der Leyen abgehalten. Die Vorlesungen finden am Dienstag und Donnerstag vormittags 10 bis 11 Uhr im Hörsaal 57 statt und beginnen am 4. Oktober.

— **Ausdehnung des Netzes der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.** Bei der von der Verwaltung beantragten Ausdehnung des Unternehmens handelt es sich um den Bau und Betrieb einer vollspurigen Zweigbahn von Mirow nach dem Müritzsee. Gleichzeitig steht der Antrag der Verwaltung zur Beschlußfassung, die bisherigen Stammaktien Lit. A Nr. 1—1356 vom 1. April 1924 ab mit einem jährlichen Gewinnanteil von 4 % anstatt wie bisher von 3 % auszustatten, wogegen die Großherzoglich Mecklenburgische Landesregierung das ihr zustehende Erwerbsrecht nicht vor dem 1. April 19[illegible] ausübt.

— **Fürsorge für die Verpflegung des württembergischen Eisenbahnpersonals.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat in einer Verfügung an die Dienststellen darauf hingewiesen, daß die besondere Fürsorge, die der Verpflegung des Personals nach den Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten zuzuwenden ist, zurzeit doppelt geboten ist. Die Verwaltung hat daher auf sechs großen Bahnhöfen und in drei größeren Werkstätten Suppenküchen eingerichtet; weitere Suppenküchen für größere Bahnhöfe sind geplant. Die Suppenküchen geben warme, kräftige und nahrhafte Suppen, denen 2 bis 3 mal in der Woche Fleisch zugesetzt wird, zum Preise von 10 Pf. das halbe Liter an alle Unterbeamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung ab. Dienststellen an Orten ohne Suppenküche können ihren Bedarf an Suppen in Mindestmengen von 10 Liter von der Hauptsuppenküche einer Werkstätte beziehen. Besonderer Wert wird darauf gelegt, daß das auf auswärtige Verpflegung angewiesene Fahrpersonal bei Zugaufenthalten, beim Übergang auf einen anderen Zug oder nach Schluß der Dienstfahrt das erforderliche Essen einnehmen kann. Wo es die Fahrplanverhältnisse irgendwie zulassen, dürfen Eßkörbe oder Kochkisten von der Heimatstation des Personals zur Ab-

ıthaltsstation unentgeltlich befördert werden. Ist der Bezug ‹s Essens von der Heimat nicht möglich, so hat der Stationsırsteher des Aufenthaltsorts auf Wunsch des Personals ıppen aus bahneigener Suppenküche bereit zu halten. Zur ›friedigung eines größeren Nahrungsbedürfnisses ist mit ıhnhof- oder anderen Wirten wegen Abgabe eines guten ittag- oder Abendessens zu mäßigen Preisen ein Abkommen treffen. Das Stationspersonal ist zur Empfangnahme und weit erforderlich zur Verbringung der Speisen an den Zug ranzuziehen; Vorausbestellung mit Telegraph oder Fernrecher durch Vermittlung der Stationsvorsteher ist zussig. In besonders dringenden Fällen wird dem Fahrrsonal auch Essen aus den Kriegsverpflegungsanstalten gen Bezahlung der Selbstkosten verabfolgt. Warmer affee (ohne Milch und Zucker) kann bei Tag und Nacht . alle Beamte und Arbeiter unentgeltlich abgegeben werden. ım Bezug von Sauer- und Saftwasser ist allen Beamten ıd Arbeitern Gelegenheit zu bieten. Frisches Trinkwasser ; in Dienst- und Aufenthaltsräumen bereit zu stellen. Bahnfwirte und -schenken haben dafür zu sorgen, daß sie dem ıhrpersonal stets eine kleine Erfrischung (Suppe, Kaffee, ·ot, Wurst, Käse usw.) auch ohne Vorausbestellung verabichen können.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt** wird in der „Köln. Ztg." vom d. M. berichtet:

Der Versand im Monat August hat, wie im Vormonat, nicht nügt, die auf dem Brennstoffmarkt zwischen Bedarf und rfügbaren Mengen bestehende Spannung auszugleichen. ıgünstig beeinflußt wurde der Versand durch einen vorergehend hervorgetretenen Wagenmangel. Während die agengestellung in der ersten Monatshälfte fast lückenlos folgte, zeigten sich im weitern Verlauf des Monats an einin Tagen bedenkliche Ausfälle, die aber zum Glück gegen ›natsschluß wieder nachgelassen haben. Daß der Wagenıngel gegenüber frühern Jahren sich etwas früher eingellt hat, ist, abgesehen von der gewaltigen Inanspruchhme durch die Kriegswirtschaft, im wesentlichen darauf rückzuführen, daß die Kriegsindustrie einen erheblichen ehrbedarf an Brennstoffen beansprucht und neben der Verrgung solcher Gebiete mit Ruhrkohlen, die in Friedensiten mit andern Brennstoffen versorgt wurden, noch zu oße Mengen täglich auf dem Schienenweg nach weit abgegenen Bezirken zum Versand gebracht werden. Nach einer zwischen auf Anregung des Kohlensyndikats mit der Geral-Betriebsleitung West getroffenen Verständigung soll Teil der täglichen Bahnsendungen nach weit abgelegenen tionen Süddeutschlands nach und nach abgebaut und in den sten Tagen des Septembers beginnend ein entsprechend verrkter regelmäßiger Zulauf nach den Duisburg-Ruhrorter fen aufgenommen werden. Bekanntlich sind die Umschlaglagen in diesen Häfen befähigt, große Mengen zu bewälen, und der Umlauf der Wagen zwischen den Häfen und Ruhrkohlenzechen vollzieht sich außerordentlich schnell, daß durch die Benutzung dieses Abfuhrwegs einmal ein nellerer Umlauf der Wagen und damit eine erhebliche tlastung der Bahnen gewonnen wird, namentlich aber die chtige Wasserstraße des Rheinstroms wieder zu ihrem cht kommt: den Kohlenversand nach Süddeutschland in sgedehnterm Umfang, als es seither möglich war, vermitteln können. Es ist dies um so notwendiger, als gerade der ldeutsche Markt, infolge verschiedener Umstände, besons große Anforderungen stellt und hier tatsächlich bisher e empfindliche Vernachlässigung vorliegt, die des balrsten Ausgleichs bedarf, um so mehr, als es hier nicht nur Industriekohlen, sondern auch besonders an Druschkohlen ıd Hausbrand mangelt. Die weiter im Laufe des Monats gust in Wirkung getretene Maßnahme der Einschränkung der Koksherstellung macht sich schon langsam bemerkbar d wird mit jedem Tage zunehmend größere Kohlenmengen i machen, die nicht nur dem demnächst stärker hervortenden Bedarf der Gasanstalten, sondern auch namentlich bessern Hausbrandversorgung zugute kommen werden. nz besonders segensreich wird die ebenfalls im August beınnene Einschränkung des Kohlenverkaufs der Zechen im nddebit wirken. Durch diese durchaus zweckentsprechende ßnahme soll erreicht werden, daß solange der Wagenngel nicht hindernd eingreift, entsprechend größere Men- Brennstoff für den Hausbedarf für den Bahnverıd frei gemacht werden, damit es gelingt, dem vorgenden Bedarf soweit zu entsprechen, daß Notstände möghst vermieden werden. . . . Die Förderung der Zechen dank der Verstärkung der Belegschaften in ruhiger Vorrtsentwicklung, und es ist zu hoffen, daß mit Hilfe der rwähnten Maßnahmen es ermöglicht werden und gelingen rd, die notleidenden Verbraucher vor Beginn des Winters vor Eintritt von Verkehrsstörungen einigermaßen ausıchend mit Brennstoffen zu versorgen.

Die Wasserverhältnisse im Rheinstromgebiet waren der Schiffahrt im Monat August andauernd günstig, so daß im Verkehr rheinaufwärts bis Karlsruhe und Lauterburg eine unbehinderte Fahrt, ohne Gefahr einer notwendigen Aufleichterung, ausgeführt werden konnte. Auch im Verkehr nach Kehl-Straßburg stand den ganzen Monat hindurch ein Fahrwasser von reichlich 2,30 m zur Verfügung, so daß für die Kohlenversorgung der am Oberrhein gelegenen Umschlagplätze für die vorgeschrittene Jahreszeit besonders günstige Verhältnisse vorlagen. Leider genügten die über den Kanal und die Rhein-Ruhrhäfen zum Umschlag gekommenen Mengen nicht, um die in diesem Jahr so günstig gelegenen Wasserverhältnisse restlos ausnutzen zu können. Die Anfuhren von Kohlen und Koks nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren in der ersten Monatshälfte zwar wesentlich höher als im Vormonat, ließen aber in der zweiten Hälfte, unter der Einwirkung eines unerwartet aufgetretenen Wagenmangels, wieder erheblich nach; immerhin ergab die Gesamtanfuhr eine kleine Zunahme gegenüber dem Vormonat. Im Kohlenumschlag in den am Rhein angeschlossenen Zechenhäfen, soweit die Versorgung Süddeutschlands in Betracht kommt, ist dagegen ein nicht unerheblicher Rückgang zu verzeichnen.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Rechnungsrat Schweitzer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Eisenbahnbetriebsinspektor des inneren Dienstes bei dieser Behörde befördert und dem Eisenbahninspektor Gußmann bei der gleichen Behörde der Titel und Rang eines Oberfinanzassessors verliehen. Der Regierungsbaumeister Geißler wurde zum Maschineningenieur bei der Generaldirektion ernannt.

Österreich.

— **Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans.** Der bisherige Leiter des Eisenbahnministeriums, Dr. Karl Freiherr v. Banhans, ist mit A. H. Handschreiben vom 30. August nunmehr in dem endgültigen Ministerium Seidler zum Eisenbahnminister ernannt worden. Aus diesem Anlaß hat er an alle Organe der Staatseisenbahnverwaltung einen Erlaß gerichtet, in dem es heißt: „Durch meine langjährige Berufslaufbahn aufs innigste mit der Staatseisenbahnverwaltung verwachsen, trete ich ihrem Personalkörper nicht als Fremder gegenüber; aus eigener Erfahrung kenne ich die von Standesbewußtsein getragene opferwillige Ausdauer und pflichttreue Dienstleistung des Personals, welche während der Kriegszeiten den höchsten Anforderungen gerecht geworden ist. Mit voller Zuversicht rechne ich darauf, daß ich bei der Durchführung der jetzt und in der nächsten Zukunft noch zu bewältigenden Aufgaben auch fernerhin auf die bewährte Mitarbeit und altgewohnte hingebende Pflichttreue der Eisenbahnbediensteten zählen darf. Indem ich somit die Gesamtheit des Personales wie jeden einzelnen zu werktätiger Mitarbeit an den ihrer Lösung harrenden Aufgaben eindringlichst auffordere, gebe ich meinerseits die Versicherung ab, daß ich mir die wohlwollende Förderung der berechtigten Wünsche der Gesamtheit wie des einzelnen zur Aufgabe mache und mir namentlich die wirtschaftliche Fürsorge für das Personal jederzeit besonders werde angelegen sein lassen."

Freiherr v. Banhaus gehört dem Beamtenstande der österreichischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1884 an, er hatte in dieser langen Zeit Gelegenheit, in den verschiedensten Dienstzweigen tätig zu sein; 1903 zum Ministerialrat ernannt, wirkte er in der verantwortungsvollen Stellung des Vorstandes des Präsidialbureaus des Eisenbahnministeriums und wurde 1906 unter gleichzeitiger Ernennung zum Sektionschef Direktor der k. k. Nordbahndirektion. In dieser Stellung hatte Freiherr v. Banhans ein großes und weites Arbeitsfeld, es galt, die eben verstaatlichte Nordbahn dem staatlichen Betriebe organisch anzuschließen, dem steigenden Verkehr entsprechend die Ausgestaltung dieser ältesten österreichischen Eisenbahn zu beschleunigen, neue Investitionen durchzuführen und frühere Versäumnisse einzuholen. In der Führung der Nordbahndirektion hat Freiherr v. Banhans sich als Organisator ebenso wie als Verkehrsfachmann bewährt und sein Geschick bewiesen, die hunderterlei Schwierigkeiten, die der Lösung seiner Aufgabe im Wege standen, glücklich zu überwinden. Freiherr v. Banhans hat nun das Eisenbahnministerium in einer Zeit übernommen, wo die Eisenbahnen mehr als je die allerwichtigsten Pulsadern des Staates sind, sie dienen nicht nur als die großen militärischen Nachschublinien, sondern auch als unentbehrliche Verfrachter aller Lebensbedürfnisse des Hinterlandes, der Kohle, aller Rohstoffe, deren das Heer und die schaffende Bevölkerung bedarf. Daß Freiherr v. Banhans sich in dieser harten Zeit bewähren und dem öster-

reichischen Eisenbahnwesen ein sicherer, fester Lenker sein wird, dafür bietet seine bisherige Tätigkeit, seine natürliche Begabung und seine reiche Erfahrung gute Bürgschaft.

— **Verkehrsnot und Abhilfe.** Amtlich wird mitgeteilt: Die Erfahrungen dreier Kriegsjahre haben die Ursachen der Verkehrsschwierigkeiten in ihren vielfach verschlungenen Zusammenhängen aufgedeckt und die fachliche Beurteilung zur Erkenntnis geführt, daß Verwaltungsmaßnahmen sich nur dann fruchtbar erweisen, wenn sie im Vertrauen zu ihrer Zweckmäßigkeit und in der Einsicht aller ihre Stütze und Beachtung finden. Dem würde also entsprechen, daß sich Eisenbahnen und jene, die die Bahnanstalt für sich in Anspruch nehmen, in Absicht auf die Erfüllung von Forderung und Aufgabe die Hand zur Hilfe reichen. Die Eisenbahnen beobachten jedoch nicht ohne Besorgnis, daß ihr wiederholt ergangener Mahnruf keine Beachtung gefunden hat, daß vielmehr allenthalben, vollends aber im Lokalverkehr um größere Städte eine selbst die Friedensverhältnisse überbietende Steigerung des Verkehrs auftritt. Dabei häufen sich die Beschwerden über unzureichende Beförderungsverhältnisse, die vom Standpunkt der betroffenen Reisenden an sich begründet, vom allgemeinen der Eisenbahnen jedoch, die unter der Last des Kriegsverkehrs ihr Äußerstes aufbieten, gewiß nicht gerechtfertigt sind. Gleiches gilt vom Frachtenverkehr, bei dessen Abwicklung die Eisenbahnen vielfach noch die Unterstützung der Verfrachter vermissen. Die jüngst in der Öffentlichkeit erörterte Kohlenfrage hat gewiß dazu beigetragen, den Ernst der Verkehrslage und die Dringlichkeit wirksamer Gegenmittel darzutun. Nun unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die einsichtsvolle Mitwirkung aller beteiligten Kreise und ein freiwilliges strenges Maßhalten mit den zur Verfügung stehenden Transportmitteln eine weit zweckmäßigere Ausnützung der Verkehrsmöglichkeiten gewährleistet als der notwendig mit Einseitigkeiten und Härten verbundene behördliche Zwang. Der große Verfrachter, der bei Vermittlung des Güteraustausches durch zweckmäßige Wahl der Transportwege und größte Sparsamkeit in der Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und des Frachtraumes sich freiwillig Beschränkungen auferlegt, muß hierin seinen eigenen Vorteil ebenso erkennen wie der Einzelreisende, der seine Fahrten nur im Falle zwingenden Bedarfes unternimmt. Ohne zu behördlichen Einengungsmaßnahmen greifen zu müssen, werden wir, wenn jeder das Seine dazu beiträgt, wie mit den Nahrungs-, so auch mit den Transportmitteln durchhalten bis zum Wiedereintritt geregelter Verhältnisse. Es ist daher die Pflicht aller, zusammenzuhelfen, um der dohenden Verkehrsnot durch einsichtsvolle Mitarbeit und gebotene Selbstbeschränkung nach Kräften vorzubeugen.

— **Vereinfachung der Wagenklassen.** Mancherlei Nachrichten lassen darauf schließen, daß für die Zukunft auf den Eisenbahnen eine Vereinfachung der Wagenklassen geplant wird, und zwar, wie das „Österreichische Eisenbahnblatt" berichtet, in der Weise, daß die bisherige erste Klasse ganz entfällt und Fernzüge nur mehr zwei Klassen führen, während im Nahverkehr allenfalls noch eine dritte Klasse zum billigsten Tarif dazukommen soll. Besonderen Bequemlichkeitsbedürfnissen soll dann in Fernzügen durch Einführung von Luxuswagen entsprochen werden, deren Benutzung gegen Zahlung einer nicht zu niedrig bemessenen Zuschlagsgebühr den Reisenden beider Wagenklassen gestattet wäre. Die Bestrebungen nach Vereinfachung der Wagenklassen scheinen ihren Ausgang von den deutschen Bahnverwaltungen zu nehmen, die zum Teil heute auch noch eine vierte Wagenklasse im Betrieb haben. Die „Demokratisierung" der Wagenklassen ist natürlich nicht nur eine Verkehrsfrage, vielmehr auch eine finanzielle Frage, die zunächst unter dem Gesichtspunkte beurteilt werden muß, ob die Betriebsergebnisse aus dem Personenverkehr daraus auch tatsächlich den von vielen Seiten erwarteten Nutzen bringen würden. Die technische Durchführung des Überganges von dem gewohnten Dreiklassensystem auf das Zweiklassensystem würde keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereiten. Dagegen dürfte die Einführung von Luxuswagen einer Reihe von Bedenken begegnen. Für den Nahverkehr empfiehlt sich von selbst das Einklassensystem, wie es auf den Straßenbahnen besteht.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im August d. J. infolge der geringeren Leistungsfähigkeit der Kohlenwerke und des niedrigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 33 601 t Kohle (gegen 97 930 t) im Vorjahre) also 64 329 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. eine Minderverfrachtung von 519 775 t ergibt (1917: 170 787 t gegen 1916: 690 562 t). Die größte Beistellung im August d. J. betrug 145 Wagen (1916: 307 Wagen), die durchschnittliche 85 Wagen (1916: 225 Wagen). An Gütern wurden im August d. J 362 Wagen (1916: 346 Wagen), also 16 Wage mehr umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. August d. J beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenübe dem Vorjahre 730 Wagen, da der gesamte Umschlag in der an geführten Zeit des laufenden Jahres 3028 Wagen gegen 375 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— **Die Fahrbetriebsmittelindustrie in der Kriegszeit.** Di Leistungsfähigkeit der österreichischen Wagenfabriken ist i den letzten Jahren vor dem Kriege nicht annähernd ausge nutzt worden; die Ablieferungen waren vor dem Kriege ii Jahre 1912 mit rd. 7000 am größten, eine Anzahl die be weitem nicht 50 % der damaligen Leistungsfähigkeit de Werke darstellt. In den Kriegsjahren konnte man erstmali im Jahre 1915 eine stärkere Beschäftigung der Fabriken fest stellen, aber auch in diesem Jahre wurden nur rund 11 20 Wagen abgeliefert. Im Jahre 1916 war die Ablieferung be reits dringlich geworden, und die Fabriken boten alles au um den Anforderungen gerecht werden zu können. Es ge langten 18 000 Wagen zur Ablieferung. Im laufenden Jahr macht sich, trotzdem naturgemäß alles geschieht, um de Werken das erforderliche Material zukommen zu lassen, of mals unzureichende Anlieferung von Eisen sowie auch vo Holz fühlbar. Der Mangel an Facharbeitern ist gleichfall nicht leicht zu beheben, zumal besonders im Wagenbau di verschiedensten Arten von Handwerkern benötigt werde Die Lokomotivfabriken konnten im Jahre 1916 mit rund 40 Maschinen noch nicht die volle normale Leistungsfähigke ihrer Werksanlagen ausnutzen; sie haben damit die Abli ferungsziffern der Jahre 1908 und 1909 noch nicht erreich Die Kriegskonjunktur hat den Unternehmungen größtenteil erhöhte Gewinne gebracht. Insbesondere die reinen Lok motivfabriken und Wagenbauanstalten konnten ihre Div denden erhöhen. Wie verlautet, sind gegenwärtig wiede Verhandlungen, betreffend die Neuvergebung von Fahrbe triebsmitteln, mit der Staatsbahnverwaltung dem Abschlu nahe. Jedenfalls verfügen die Fabriken über hinreichend Arbeitsgelegenheit auf längere Zeit hinaus.

— **Förderungszunahme im nordwestböhmischen Kohle revier.** Die Förderung im nordwestböhmischen Braunkohle revier ist im Juli dieses Jahres erheblich gesteigert worde und übertrifft die Förderung der vorhergegangenen Mona bedeutend. Infolgedessen zeigt auch die gesamte öste reichische Braunkohlengewinnung des Juli gegen die frühere Monate eine Zunahme um rund 1 500 000 Meterzentner. Geg die Juliförderung von 1916 ergab sich bei der Gesamtförd rung des vergangenen Monats in Braunkohlen nur mehr ei nicht bedeutender Ausfall. Die Steigerung betrif ausschließlich das Brüx-Teplitz-Komotauer Revier, währe das Falkenau-Elbogener Revier noch immer keine Zunahn in der Förderung aufzuweisen hat.

Ungarn.

— **Die ungarische Seefahrts-A.-G. Atlantika** beschloß kür lich, sich in Zukunft am Donauverkehr zu beteiligen und den entsprechend ihren Flußschiffspark auszubauen. Zu diese Zwecke erhöhte sie ihr Kapital von 6 auf 8 Millionen Krone Mit den durch die Kapitalsvermehrung gewonnenen Mitte errichtet die Gesellschaft auf den käuflich erworbenen Dona inseln Haros und Hunyadi eine eigene Werft, die vorwiege für den eigenen Betrieb beschäftigt werden soll.

Übrige europäische Länder.

— **Die skandinavischen Transportarbeiter und die Ne bildung der internationalen Organisation.** Die vom 27. b 29. August abgehaltene Versammlung der skandinavisch Transportarbeiter betonte in einer Entschließung die No wendigkeit, die internationalen Verbindungen wieder anz knüpfen. Wegen der herrschenden Mißstimmungen müs die Versöhnungsarbeit besonders taktvoll betrieben werde weshalb alles zu vermeiden sei, was als Parteilichkeit b zeichnet werden könnte. Die Versammlung war aus diese Gründen für entschiedene Mißbilligung der Parole der England abgehaltenen Tagung der Seeleute, die die Bildun einer neuen internationalen Organisation unter Ausschluß d Mittelmächte fordert. In dieser Entschließung wird auch d Einladung zu dem allgemeinen Gewerkschaftskongreß Bern gemißbilligt, weil zu befürchten sei, daß kein allg meiner Anschluß möglich werde.

— **Lokomotivenheizung mit Holz in Schweden.** Das Eise bahnwesen in Schweden hat sich bereits seit geraumer Ze

ıf Feuerung der Lokomotiven mit Holz vorbereitet, mit der ı Laufe des September auf verschiedenen Staatsbahnlinien ordschwedens der Betrieb geleistet wird. Zu diesem Zwecke nd mit einer Anzahl Lokomotiven der Staatsbahnen die nö- gen Änderungen vorgenommen worden, um sie für Holz- uerung herzurichten. Da sich diese Feuerung etwas umständ- cher als die mit Kohle gestaltet, müssen die Lokomotiven att einen Heizer zwei Heizer erhalten. Im nächsten Jahr ird die Holzfeuerung auch auf verschiedene Staatsbahn- nien in Mittel- und Südschweden ausgedehnt werden. In- ssen ist bei den Staatsbahnen die Funkenlöschfrage noch cht gelöst, was jedoch bis zum nächsten Sommer gelingen rfte. Die Privatbahnen beschäftigen sich ebenfalls eifrigst t Erprobung der Holzfeuerung. Von ihnen hat die Eisen- hn Upsala-Enköping die besten Ergebnisse aufzuweisen. i dieser Bahn sanken die Ausgaben für Feuerung mit einem hlag um 3000 Kr. im Monat, und im Betrieb machten sich inerlei Ungelegenheiten bemerkbar. Sowohl Güter- wie rsonenzüge hielten ihre gewöhnlichen Fahrzeiten inne, und Dampfbildung geschah schnell und in befriedigender eise. Dies wird dem Umstand zugeschrieben, daß stets olz erster Güte zur Verwendung kommt und eine besondere ıordnung für Herbeiführung einer wirksamen Dampfent- cklung getroffen worden ist. Der Verbrauch wird als ıßig bezeichnet. Nach den bisherigen Erfahrungen geben derthalb Klafter trockenes Kiefern- oder Birkenholz (ein hwedischer Klafter gleich 147 Kubikfuß) eine Wärmemenge, derjenigen einer Tonne mittelguter englischer Steinkohlen tspricht. Bedingung ist jedoch, daß das Holz völlig trocken , sonst muß es mit Steinkohlen vermischt werden. Der bei r Upsala-Enköpingbahn konstruierte Funkenlöscher hat h so bewährt, daß er nach Gutheißung durch die Behörden allen Privatbahnen, die Holzfeuerung anwenden, vorge- rieben sein soll. Betreffs dieser Feuerung im Staatsbahn- trieb sei noch erwähnt, daß gegenwärtig an Stationen der Frage kommenden Linien eine Menge Schneidemaschinen m Sägen des Holzes aufgestellt werden. M.

— **Zum Kohlenmangel in Frankreich.** „Matin" meldet aus est: Infolge der schlechten Beschaffenheit der der Elek- zitätsgesellschaft zur Verfügung gestellten Kohlen mußte ese den Betrieb einstellen, der Straßenbahnverkehr ist voll- mmen unterbunden, die mit Elektrizität betriebenen Unter- hmungen sind lahmgelegt, Theater und Lichtspiele sind ge- hlossen, und die Straßenbeleuchtung ist stark eingeschränkt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion r Bundesbahnen beantragt, wie W. T. B. aus Bern vom d. M. meldet, beim Verwaltungsrat zu Händen des Bundes- s eine Reihe von Tarifänderungen zur Einschränkung des iseverkehrs, zur Ersparung von Kohlen und Vermehrung der nahmen. Sie empfiehlt vorübergehende Aufhebung der ckfahrkarten und Zuschläge für den Schnellzug- und Güter- kehr und berechnet die Mehreinnahmen daraus auf 050 000 Franken. Die neuen Tarife sollen am 15. Oktober sammen mit dem abermals eingeschränkten Fahrplan in aft treten, der die Personenzüge um 60 % einschränkt. Die nzliche Einstellung des Zugverkehrs an Sonn- und allge- inen Feiertagen wird erwogen.

— **Ein neues Projekt für den Ärmelkanal-Tunnel** soll nach em italienischen Bericht durch den amerikanischen Inge- ur Hencken der englischen Regierung vorgelegt worden n. Hencken will mit acht Maschinen, die imstande sein len, in der Stunde 30 Meter zu bohren, binnen weniger nate vier Tunnel herstellen, zwei für den Bahn- und zwei den Kraftwagenverkehr. Als wichtigster Vorteil einer so nellen Fertigstellung wird in unserer Quelle das Freiwer- des heute im Kanal notwendigen Schiffsraumes für ander- itige Verwendung hervorgehoben. Der Vierverband würde n mit einem Schlage über eine Handelsflotte für den Welt- kehr verfügen, wie sie durch Neubauten in Jahren nicht erstellen wäre. Außer Acht gelassen hat der Bericht- tatter nur, daß sich der größte Teil der für den Kanalver- r benutzten Schiffe für den Überseeverkehr nicht eignet. (er ganze Plan ist eine Utopie! Die Schriftl.) F. R.

— **Nachrichten von den russischen Eisenbahnen.** Aus Pe- sburg, 6. d. M., wird gemeldet: Die erste Konferenz zur lastung von Petersburg hat unter dem Vorsitz des Post- nisters Nikitin beschlossen, daß es notwendig sei, unver- zlich Maßnahmen zu ergreifen, durch die Personen, die der ihren Wohnsitz in Petersburg noch dort dienstlich zu haben, von der Hauptstadt ferngehalten werden. Der nister für Verkehrswege wird den Verkauf von Fahrkarten h Petersburg oder über Petersburg an alle diejenigen Per- en untersagen, die nicht eine besondere Erlaubnis zur se nach der Hauptstadt besitzen. Personen, die sie ohne eine solche betreten würden, sollen ausgewiesen werden. Um zu verhindern, daß Flüchtlinge aus den kürzlich vom Feinde besetzten Gebieten nach Petersburg strömen, werden die Züge mit solchen an Petersburg vorbei geleitet werden. Die Flüchtlinge werden auch nicht in Moskau zugelassen werden.

Wie der Moskauer Berichterstatter des „Giornale d'Italia" vom 1. September meldet, hat die Unordnung der russischen Eisenbahnen einen solchen Umfang erreicht, daß jeden Augen- blick ein völliger Stillstand des Betriebes eintreten könnte. So ist zum Beispiel die Leistungsfähigkeit der transsibirischen Linie um volle 90 % zurückgegangen. Da die Regierung die- ser Unordnung gegenüber machtlos ist, wird der Gedanke der Militarisierung der Eisenbahnen erwogen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnstockungen in Amerika.** Wie die „Norwegische Seefahrtszeitung" berichtet, sind aus Amerika Nachrichten eingelaufen, daß nach dem Inkrafttreten des Ausfuhrver- botes die amerikanischen Häfen am Atlantischen Meer mit Waren überfüllt sind. Von vielen Städten wird gemeldet, daß eine Menge Güter sich auf den Eisenbahnwagen befinden, ohne abgeladen zu werden. Mehrere Firmen haben sich dahin geäußert, daß es unmöglich sein werde, in den nächsten Mo- naten Güter in größerer Masse nach den atlantischen Häfen in Amerika zu verschicken. Erst seien die ungeheuren Wa- renmengen fortzuschaffen, die auf den einzelnen Eisenbahn- strecken und Stationen lagern und teilweise anfangen zu verderben. Dabei liegen in den Häfen zahlreiche Schiffe und warten auf Ausfuhrerlaubnis nach neutralen Bestimmungs- häfen, die bis jetzt noch nicht erteilt worden ist.

— **Knappheit an Frachtwagen in den Vereinigten Staaten.** Wie der „Manchester Guardian" berichtet, macht sich auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, die schon im Frieden mit rollendem Material schlecht ausgestattet waren, seit dem Kriege die Knappheit an Frachtwagen stark fühlbar. In einer Erklärung eines Beamten des Railway War Board werden die Bestrebungen zur Bevorzugung der notwendigen Lebensmittel beim Transporte gekennzeichnet. Es wird festgestellt, daß die Eisenbahngesellschaften in den letzten anderthalb Jahren Hervorragendes geleistet haben, um ihr rollendes Material zu vergrößern, und daß mit den Frachtwagen und Maschinen, die im April bestellt wurden, in der Zeit vom November 1916 bis Ende 1917 ungefähr 149 000 Wagen und über 3000 Ma- schinen zugewachsen sind. Es gibt jetzt 2 500 000 Fracht- wagen in den Vereinigten Staaten. Der nationale Verteidi- gungsrat soll den Ankauf von 100 000 Frachtwagen für die Regierung in Erwägung gezogen haben und es heißt, daß die Stahlwerke das Material für diese Wagen der Regierung zu einem geringeren als dem gewöhnlichen Marktpreis zu ver- kaufen beschlossen haben. Die dadurch erzielte Ersparnis wird für 100 000 Wagen 50 Millionen Dollar betragen.

— **Eine neue Schiffahrtslinie Rio de Janeiro-Wladiwostok.** Der „Temps" meldet aus Rio de Janeiro, 31. v. M., daß der erste Dampfer einer neueingerichteten Schiffahrtslinie nach Wladiwostok von dort ausläuft. — Wenn die neue Linie nach Jokohama ginge, könnte man darin einen Erfolg der Japaner sehen, die in Südamerika den Nordamerikanern den Rang ab- laufen möchten. Da sie nach Wladiwostok geht, ist sie nur eine Folge unsers U-Bootkrieges, eine Verbindung mit Europa über Ostasien und die Sibirische Bahn.

Allgemeines.

— **Tränkverfahren für Holzmaste während der Kriegszeit.** Um die Dauerhaftigkeit der hölzernen Leitungsmaste zu er- höhen, werden bekanntlich verschiedene Tränkverfahren an- gewendet, durch die die Lebensdauer der Maste — die bei rohen Masten etwa 5 bis 7 Jahre beträgt — auf das drei- bis vierfache gesteigert werden kann. Dr.-Ing. Friedrich Moll verbreitet sich über diese Frage in Heft 28 der „Elektrotechn. Ztschr." Danach bestehen nach wie vor Zweifel über die Be- wertung der einzelnen Schutzverfahren, von denen bereits die verschiedenartigsten unter Verwendung von Ölen und Salzen erprobt seien. Vor dem Kriege war die Tränkung mit Teeröl nach dem Sparverfahren oder mittels Sublimat sehr beliebt, da aber die Vorräte hierin zurzeit auf anderen Ge- bieten nutzbringender verwendet werden können, ist nach Ersatzmitteln gesucht worden. Von den Tränkverfahren mit- tels Salzen sind nicht weniger als rund 100 bereits patentiert.

Nach den Erfahrungen der Telegraphenverwaltungen stellt sich die mittlere Lebensdauer der Telegraphenstangen bei Tränkung mit Zinkchlorid auf 12 Jahre, mit Kupfervitriol

auf 12 bis 14½ Jahre, mit Natrium- und Zinkfluorid auf 16 Jahre; mit Sublimat auf 17 Jahre; nach dem Teeröl-Sparverfahren auf 20 Jahre. Für Maste mit stärkeren Abmessungen sei die Lebensdauer noch etwas höher zu veranschlagen.

Nach der Quelle erscheint es während der Kriegszeit am vorteilhaftesten, die Tränkung mittels Zinkchlorid, das in genügenden Mengen zu erhalten ist, vorzunehmen, obwohl das Verfahren in Deutschland seit 1890 durch andere Mittel überflügelt worden ist. Österreich und Nordamerika, die weder Teeröl noch Sublimat in ausreichenden Mengen erzeugen können, haben überhaupt bis heute noch an dem Zinkchloridverfahren festhalten müssen, dessen Anwendung durch keinerlei Schutzrechte beschränkt ist. Selbstverständlich sei die Tränkung durch Natrium- und Zinkfluorid vorzuziehen, wenn es gelingen sollte, unter den obwaltenden Verhältnissen das Mittel bereitzustellen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 10. September d. J. ist der an der Bahnstrecke Mörs-Cleve zwischen den Stationen Mörs und Rheinkamp neuerrichtete Haltepunkt Utfort für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet und am gleichen Tage der Haltepunkt Rheinpreußen geschlossen worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 15. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Rheine–Münster (Westf.), zwischen den Stationen Emsdetten und Greven neuerrichtete Haltepunkt Hembergen für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen zwischen Hembergen und Greven 5,43 km, zwischen Hembergen und Emsdetten 5,29 km.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 10. d. M. ist das Mitglied der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen

Herr Oberbaurat **Peter Karl Vogt,**

Ritter I. Kl. des Verdienstordens und des Albrechtsordens m. d. Krone,

nach kurzem Leiden entschlafen.

Der Dahingeschiedene hat in 40jähriger Dienstzeit seine Kräfte mit hervorragendem Erfolg den Sächsischen Staatsbahnen gewidmet und sich ebenso als verdienstvoller Fachmann, wie als liebenswürdiger Charakter die Hochschätzung aller mit ihm Arbeitenden erworben. Die Generaldirektion beklagt seinen Verlust tief und wird dem Entschlafenen das ehrendste Andenken bewahren.

Dresden, am 11. September 1917. (1345)

Der Präsident und die Mitglieder der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Deutsche Güterverkehrssteuer.

Infolge der mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 eintretenden Änderung der Frachtsätze für die allgemeinen Tarifklassen des deutschen Gütertarifs werden mit dem gleichen Zeitpunkt die für die Berechnung der deutschen Reichsabgabe in den internationalen Güterverkehren mit Mark- und Frankenwährung eingeführten Tafeln neu ausgegeben. Die Tafeln sind als zweite Ausgabe bezeichnet. Die bisherigen Tafeln werden mit dem 1. Oktober 1917 aufgehoben.

Berlin, den 10. September 1917. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion, namens aller deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

a) Heft 7 B. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifentfernung zwischen Salzburg und Voitersreuth in 351 km geändert.

b) Heft 7 C. Am 15. September 1917 wird der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält die bereits bekanntgemachten Änderungen der Allgemeinen Kilometertariftafeln sowie verschiedener Ausnahmetarife.

Dresden, am 11. Septemb. 1917. (1341)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1917 wird der Ausnahmetarif 4 c für Rübenerde zum Düngen ohne Ersatz aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 10. Sept. 1917. (1340)
Königliche Eisenbahndirektion — K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 ist bei der Seehafenstation Harburg U. E. das Dienstbeschränkungszeichen „W" nachzutragen.

Hannover, 8. September 1917. (1338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 30. November 1917 treten die Ausnahmetarife 30 D Holz (enthalten im Nachtrag III—VII zum Tarifheft 1) und 30 C Holz (enthalten im Nachtrag III und IV zum Tarifheft 2) einschließlich der zu diesen Ausnahmetarifen im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, 9. September 1917. (134[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Die Station Erlenbach (Main) ist seit dem 1. September für den Güterverkehr geschlossen und wird auf Seite 18 des Tarifheftes 7 B gestrichen.

Dresden, am 12. Sept. 1917. (134[illegible])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Vom 1. Oktober 1917 ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71, Zement, von Lobositz Staatsbhf. bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Breslau, 12. September 1917. (13[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1917 gültigen Lokal-Gütertarif, Teil II, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den auf Gebiete der Länder der ungarischen heiligen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält u. a. die Durchführung der mit 1. September 1917 in Kraft getretenen Aufhebung der Ausnahmetarife 9 a, 9 b, 9 e und f (Holz), die Aufhebung des Ausnahmetarifes 7 (Zucker) und die Einführung einer neuen Gebührenberechnungstabelle für den Ausnahmetarif [illegible] (Braunkohle).

Wien, 11. September 1917. (13[illegible])
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 73. | 19. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Exzellenz v. Breitenbach hat im preußischen Abgeordnetenause den Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes ls dringend bezeichnet, wenn der Eisenbahnverkehr nicht ns Stocken geraten solle. Und hüben und drüben werden ntwürfe für jene Wasserwege gefördert, die dem Weltverehr der nächsten und ferneren Zukunft am besten dienen ollen, Wege, die geeignet sind, die Eisenbahnen zu entasten und ihnen insbesondere den Massengüterverkehr mit angsamer Förderung abzunehmen.

In der Nummer 47 vom 20. Juni l. J. ist von Lauer-Kattovitz sehr übersichtlich eine Durchschnittsberechnung darüber ngestellt, welche Leistungen im Mittel vollspurigen (einnd zweigleisigen) Bahnen, sowie Schmalspurbahnen zugeautet werden können. Diese Untersuchung ist bezüglich der Hauptbahnen auf die maßgebende Leistung der Hauptranierbahnhöfe gegründet. Mit Recht, da es sich um die Zuammenstellung der Züge für den Massenverkehr handelt. Ian gewinnt mit den Ergebnissen der auf Erfahrungen getützten Untersuchung Lauers ein anschauliches Bild der vahrscheinlichen Leistungsfähigkeit verschiedener Linien, as aber natürlich nur angenäherte Werte enthalten kann.

Auch bei der Beurteilung der Binnenkanäle ist scharf herusgegriffen, daß die Leistungsfähigkeit aller Wasserwege nd Kanalverbindungen von der Leistungsfähigkeit der in den Kanälen vorkommenden Schleusen oder Hebewerke abhängen vird. Bei der Beurteilung, inwieweit die Eisenbahnen durch ie Wasserstraßen eine wertvolle Entlastung erfahren können, ind zwei Gesichtspunkte nicht außeracht zu lassen. Bei der Beförderung der Massengüter auf den Eisenbahnen sind vegen der zulässigen Zuggeschwindigkeiten, Zuglängen Achsenzahl) und der vorkommenden Steigungsverhältnisse roße Schwankungen im durchschnittlichen Zuggewicht auch ann möglich, wenn alle übrigen begleitenden Umstände auf erschiedenen Bahnen gleich angenommen werden können. Anderseits sind durch vereinbarte Bestimmungen der Vergrößerung der Zuggewichte Grenzen gesetzt. Die Leistungsähigkeit ist dadurch beeinflußt.

Dem Kanalschiffsverkehr, der sich — von der Schiffshebung abgesehen — auf wagerechter nasser Bahn fast reibungslos vollzieht, liegen andere Beförderungsbedingungen zugrunde, deren Ausmaß durch den Fassungsraum der Beförderungsmittel mehr beeinflußt wird, als durch die Grenzen der Zugkraft und der Widerstände der Bahn und Betriebsmittel.

Allgemein verbindliche technische Vereinbarungen für den Bau der Wasserstraßen liegen noch nicht vor, so daß in dieser Hinsicht gültige Durchschnittswerte für die Leistung nicht leicht aufgestellt werden können. Sie werden daher zweckmäßig der wirtschaftlichen Bedeutung der zu befahrenden Wasserstraßen anzupassen, bzw. mit den dafür gewählten Baumaßen in Einklang zu bringen sein.

Aber ganz hervorragend beeinflußt wird unter allen Umständen die Leistungsfähigkeit der Kanäle durch die Art der eingeschalteten Schiffshebeeinrichtungen sein, wie dies der Herr Verfasser des Aufsatzes in der Nummer 47 d. Ztg. mit Recht hervorhebt.

Es werden nicht allein — wie bei der Beförderung der Güterzüge auf Eisenbahnen — Anzahl und Dauer der Aufenthalte an den Ladestellen, sondern auch an den Schiffshebestellen die Fahrtdauer und Gesamtleistung der Kanalschiffe beeinflussen und dabei die Launen der Jahreswitterung in gewissen Fällen den Umfang der Förderung durch Minderung des Wasserlaufs in Frage stellen können.

Das ist bisher noch nicht genügend gewürdigt, weil die Grenzen der Leistungsfähigkeit auf den Binnenwasserstraßen bisher kaum noch erreicht waren. Es wird aber anders werden, denn man rechnet mit Recht auf eine gewaltige Steigerung des Verkehrs auf den Wasserwegen Mitteleuropas.

Um so bedauerlicher wäre es, wenn bei den großen Entwürfen von Wasserstraßen, die in der nächsten Zeit wichtigen Entscheidungen zugeführt werden sollen, neben den gewöhnlichen und verbesserten Systemen der Kammerschleusen abermals alle übrigen Neuheiten von Schiffshebewerkbauarten unberücksichtigt bleiben sollten. Exzellenz v. Breitenbachs Eröffnung im preußischen Abgeordnetenhause, daß bezüglich der wichtigen Kanalstrecke Berlin-Stettin eine Entscheidung

über die notwendig gewordene zweite Art der Überwindung der Gefällstufen bei Hohenfinow noch immer nicht getroffen ist, läßt nicht erraten, was dabei zu hoffen oder zu befürchten sein wird. In einer Zeit, wo die Wunder der Technik die ganze Welt in Staunen zu setzen vermögen, kann es doch an Mut nicht mangeln, eine oder die andere der bekanntgewordenen Eisenkonstruktionen der praktischen Erprobung zuzuführen. Kein Eisenbahntechniker der Neuzeit wird heute noch sonderlich erregt sein, wenn ein Zug Millionenwerte oder Hunderte von Menschenleben mit geringerer oder größerer Geschwindigkeit über schwindelnd hohe Eisenbahnbrücken führt, die von der Ferne Spinngeweben gleichen. Und manche hervorragenden Wasserbautechniker scheuen sich ängstlich, einer Eisenkonstruktion von weit geringerer Höhe und solider Gestalt das betriebsichere Heben eines Schiffes zuzutrauen, das Weizen oder Kohle schleppt und zu einer begreiflichen geringeren Fahrgeschwindigkeit — unnötigerweise — an zahlreichen Haltestellen überflüssig lange dauernden Hebungen unterworfen werden soll. Hierdurch wird notwendigerweise die Leistungsfähigkeit des Kanals herabgedrückt.

Daß auf solche Weise die Leistungsfähigkeit der demnächst zur Ausführung gelangenden künstlichen Wasserstraßen zu gering ausfallen könnte, wird in einem Fachblatte *) eingeräumt, aber auch das Mittel dagegen bekanntgegeben. Es wird an jener Stelle freilich nicht der Bau einer e i n f a c h e n, in neuzeitlicher Weise für erhöhte Leistung hergestellten Eisenkonstruktion empfohlen, sondern, wenn zwei Schleusen nicht ausreichen sollten, die V e r d r e i f a c h u n g der Schleusen an den Gefällstufen angeraten. Zugleich werden um deswillen Lauer-Kattowitz Unrichtigkeiten in der Berechnung der Grenzen der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen vorgehalten. Bei richtiger Berechnung könnte man also durch Vergrößerung der Kanalhaltungen und durch weitere Vervielfachung der nebeneinander liegenden Kammerschleusen die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen beliebi[g] erhöhen.

Bei ungeahnter Steigerung des Eisenbahnverkehrs auf ge[-] wissen Linien wurde allerdings durch Vermehrung der Gleis[e] auf offener Strecke und auf Zwischenbahnhöfen die Leistung[s]fähigkeit der Bahn gestreckt. Durch größeren Aufwand a[n] Material und Baukosten ist diese Steigerung in gewisse[n] Grenzen erreichbar. Der Wasserstraßenverkehr läßt abe[r] eine solche auch sonst anfechtbare Nachahmung durch Ve[r]vielfachung der Anlagen ohne weiteres nicht zu. Denn selbs[t] bei Errichtung der allergrößten einsturzsicheren Talsperre[n] und Behälter wird die sichere Beschaffung der zum Erfol[g] gehörigen Wassermenge eine fragliche Größe bleiben. Könnt[e] also die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen überhau[pt] nicht durch mechanische Schiffshebewerke in sicherer Weis[e] erhöht werden? Gewiß!

In einer Zeit, da der unselige Krieg eine Reihe technische[r] Wunder hervorgebracht und das deutsche Volk eine Le[i]stungsfähigkeit von nie geahnter Höhe gezeigt hat, werde[n] derartige technische Schwierigkeiten doch zu besiegen sein.

Und, um im Bilde zu bleiben — was ist denn das Hebe[n] und Schwenken eines beladenen, im Troge schwimmende[n] Schiffes viel anders als das Heben und Verkehren eines be[-] ladenen Eisenbahnwagens? Das Schiff setzt man in ein[e] obere Haltung und den Wagen entleert man über einem Kol[-] lenrumpf. Oder man hebt auf andere Weise, immer ohn[e] Mehrverbrauch an Wasser, das Schiff über das Verkehrshin[-] dernis, die Gefällstufe hinüber und spart zugleich an Wass[er] und Zeit.

Vielleicht wäre in der wirtschaftlich so wichtigen Fra[ge] des Ausbaues der mitteleuropäischen Wasserstraßen auch ein[e] Neuorientierung nicht unangebracht. Denn neues Leben wi[rd] überall aus den Ruinen des Krieges und der althergebrachte[n] Anschauungen sprießen, und da wäre es besser, zur rechte[n] Zeit Einkehr zu halten — man hemme sie auch hier nich[t,] sondern begrüße sie, die anbrechende neue Zeit, und gebe de[n] großen Erfindungen des jungen Deutschland die Bahn fre[i.]

Wien, August 1917. Professor v. S t o c k e r t.

*) „Die Wasserwirtschaft", Wien-München, 1. August 1917, S. 247.

Sicherheitsverschluß für gedeckte Eisenbahnwagen (System Lándzsa).

Infolge der Beförderung wertvoller Waren in gedeckten Eisenbahnwagen ist ein verläßlicher Verschluß von besonderer Wichtigkeit. Obgleich die Aufgabe nicht neu ist, können doch die im Laufe der Zeit entstandenen verschiedenen Ausführungsformen noch bei weitem nicht als in jeder Hinsicht entsprechend bezeichnet werden. Der technische Ausschuß der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen hat schon am 19. Oktober 1895 die an die Lösung eines Verschlusses zu stellenden Anforderungen wie folgt festgelegt: 1. Unmöglichkeit des Öffnens des Verschlusses seitens Unbefugter ohne bedeutenden Zeitverlust, größeren Kraftaufwand und weithörbares Geräusch. 2. Unmöglichkeit eines Irrtums bezüglich des bewerkstelligten Öffnens des Verschlusses. 3. Vermeidung der Anwendung einzelner, mit dem Wagen lose zusammenhängender Bestandteile. 4. Möglichste Einfachheit und Billigkeit in Konstruktion und Bedienung. 5. Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit der Konstruktion auch gegenüber Witterungsverhältnissen, und endlich, 6. das wünschenswerte selbsttätige Anzeigen der den Verschluß öffnenden Station beim Öffnen.

Zufolge Raummangels ist es nicht möglich auf die obengenannten Anforderungen näher einzugehen, jedoch hat die Erfahrung bewiesen, daß die meisten der oben genannten Anforderungen nur gleichzeitig erfüllt werden können.

Die Hauptschwierigkeit der Aufgabe liegt darin, den verschiedenen Anforderungen mit den einfachsten Mitteln und dementsprechend möglichst billig zu genügen. Der jetzt allgemein übliche Türverschluß, der Bleiplombenverschluß mit Anhängeschloß muß als ein rein symbolischer Verschluß betrachtet werden, welcher dem zwangsweisen Öffnen gar keinen Widerstand zu leisten vermag.

Nach Entfernung des Bleiverschlusses wird der Inhalt des Wagens, sofern gleichzeitig nicht auch das Hängeschloß angewendet wird, Unbefugten zugänglich. Bei einiger Geübtheit läßt sich der Bleiplombenverschluß sogar entfernen, ohne den Bindfaden zu verletzen, z. B. durch vorsichtig[es] Öffnen des zusammengedrückten Bleies, oder bei zu lang he[r]gestelltem Bindfaden. Nach derartigem Öffnen und na[ch] vollzogenem Diebstahl kann bei einiger Geschicklichkeit d[er] Bleiverschluß wieder angebracht werden.

Infolge dieses Mangels müssen bei Beförderung wertvoll[er] Sendungen außer dem Bleiverschlusse auch andere wide[r]standsfähige Verschlüsse, gewöhnlich das Hängeschloß a[n]gewendet werden.

Diese vereinigte Anordnung gewährleistet jedenfalls ein[e] größere Sicherheit, doch kann auch das Hängeschloß de[m] Einbrecher kein größeres Hindernis bedeuten. Die Han[d]habung des Hängeschlosses, namentlich bei längeren Züge[n] ist aber insofern umständlich, als das Heraussuchen des b[e]treffenden Schlüssels unter Umständen bedeutende Zeitve[r]geudung verursachen kann.

Im Laufe der Zeit sind natürlich auch zahlreiche ande[re] Ausführungsformen entstanden, auf deren Einzelheiten hi[er] nicht eingegangen werden kann. Den angeführten Bedi[n]gungen können nur mechanische, also nicht rein bildlic[he] Bauarten entsprechen. Die Zahl der Arten der mechanisch[en] Schlösser ist gleichfalls sehr mannigfach, z. B. gi[bt] es solche, welche ohne Schlüssel durch besondere Han[d]griffe geöffnet bzw. geschlossen werden können, oder ande[re] bei welchen zu diesem Zweck Kombinationselemente entspr[e]chend eingestellt werden müssen usw.

Eine andere Gruppe der mechanischen Verschlüsse bild[en] die sog. Kombinationsschlösser, welche vor dem Schließ[en] auf eine gewisse Zahlenkombination eingestellt werd[en] müssen. Die unstreitbaren Vorteile der Kombinationsve[r]schlüsse können nur dann zur Geltung kommen, wenn d[as] Einstellen der Kombinationen zwecks Bedienung des Ve[r]schlusses von dem eigentlichen Schließen oder Öffnen d[es] Verschlusses räumlich und zeitlich getrennt vorgenomm[en] werden kann. Diesem Grundsatze entsprechend ist d[...]

chloß Bauart Lándzsa (Ingenieur der ungar. Staats-
isenbahnen) ausgeführt worden.

Bei dieser Anordnung (siehe die Textabbildung) wird die
ewünschte Zahlenkombination an einem mit vier Schiebern
ersehenen Steckschlüssel *G* eingestellt; die einzelnen Schie-
er sind mit den Zahlen 0 bis 9 versehen und dementsprechend
ind 10 000 vierstellige Zahlenkombinationen möglich. Mit
em derart eingestellten Schlüssel kann der Verschluß durch
infaches Hineinschieben geöffnet oder geschlossen werden.
wecks Vermeidung von Zweifeln gelegentlich der Einstel-
ung der Kombinationen, können auf der Rückseite des
chlüssels ein, oder durch Anwendung von Indigopapier,
ehrere Abdrücke der eingestellten Kombinationen erhalten
erden. Zu diesem Zwecke sind die Schieber auf ihrer
ückseite mit den entsprechenden Stempelformen der Zahlen
ersehen.

Im Verschlusse selbst werden die Kombinationselemente
urch den einfach hineingeschobenen Schlüssel so geordnet,
aß der Verschluß nur mit dem auf gleiche Kombination ein-
estellten Schlüssel durch wiederholtes Hineinschieben ge-
ffnet werden kann. Die Verschiedenheit beim Öffnen und
chließen durch dieselbe Bewegung besteht nur darin, daß
ine der beiden Führungsleisten l^1 und l^2 einfach abgeklappt
ird.

Zum mechanischen Verschluß des Wagens werden der üb-
che Haken mit einiger Abänderung, sowie auch die Ösen
es Plombenverschlusses beibehalten. Der zugeklappte Haken
ird in der Verschlußstellung derart festgelegt, daß in der
erschlußstellung der um die Welle *w* drehbare Daumen *D*
i die gezeichnete senkrechte Lage gebracht wird und dieser
un durch Auflage des Hakens (durch Vermittlung der Auf-
gefläche, auf der Verlängerung des Hakens) dessen
urückklappen verhindert.

Im geschlossenen Zustande kann der Daumen *D* aus der
ezeichneten Lage nicht nach abwärts verdreht werden; erst
ach Öffnen des Verschlusses kann der Daumen mit Hilfe
es Griffes *g* umgedreht und der Haken geöffnet werden.
lle mechanisch stark beanspruchten Teile des Verschlusses,
wie der Drehpunkt des Hakens (Welle *d*), der eigentliche
Verschluß samt Daumen und Welle sind auf einem gemein-
samen Gußstück montiert, welches mittels zwei durchgehender
Schrauben auf der Tür befestigt wird. Die gußeiserne Unter-
lagplatte bildet mit dem Gehäuse des Verschlusses ein ge-
meinsames Gußstück. Auf der unteren Seite des Gehäuses
ist eine zur Einführung des Schlüssels dienende Öffnung
vorgesehen, welche durch den aufwärts aufklappbaren
Blechrahmen *r* abgedeckt ist. Durch den Blechrahmen wird
ein darunter gelegtes Papierblatt derart festgeklemmt, daß
mit dem Öffnen, d. h. Aufklappen des Blechrahmens, zugleich
auch das Papierblatt beschädigt werden muß.

Da nun der Schlüssel nicht in die untere Öffnung einge-
führt werden kann, bevor der Rahmen *r* aufgeklappt und da-
mit zusammenhängend auch das Papierblatt beschädigt wird,
liefert das unverletzte Papierblatt zugleich auch den Beweis
dafür, daß das Öffnen des Verschlusses nicht versucht wurde.

Das Sicherheits-Papierblatt wird zweckmäßig mit laufender
Nummer, dem Stempel der Sendestation und dem Datum-
stempel und ferner mit der Unterschrift des verschließenden
Angestellten versehen. Wenn nun bei derartiger Ausstattung
des Papierblattes auf irgend einer Zwischenstation der Er-
satz des Blattes versucht wird, kann dieser Versuch durch
die Bestimmungsstation sicher festgestellt werden.

Bei näherer Untersuchung des oben gekennzeichneten Ver-
schlusses ergibt sich, daß er den eingangs angeführten Haupt-
bedingungen vollkommen entspricht. Der Verschluß kann
nämlich nur durch größeren Kraftaufwand, verbunden mit
starkem Geräusch, durch Unbefugte geöffnet werden. Das
Auffinden der gewählten Zahlenkombination ist fast un-
möglich. Der Zustand des Papierblattes läßt keinen Zweifel
darüber übrig, ob das eigenmächtige Öffnen versucht wurde.
Ein weiterer Vorzug ist der vollkommene Mangel loser Be-
standteile. Die Teile des Verschlusses sind unempfindlich,
die Unterhaltungskosten sehr gering. Die Witterungswidrig-
keiten vermögen fast gar keine nachteilige Wirkung auf den
Verschluß auszuüben. Die Bestimmungsstation kann das
Vorhandensein des ursprünglichen Papierblattes aus den Vor-
merkungen kontrollieren.

Über die angeführten Bedingungen noch hinausgehend,
bildet einen weiteren besonderen Vorteil des Verschlusses
der Umstand, daß bei ihm der allgemein übliche Hakenver-
schluß beibehalten wird. Hierdurch wird ermöglicht, daß
nach Belieben der Wagen einfach auf die frühere Art oder
bei wertvollem Inhalte des Wagens durch das Kombinations-
schloßsystem Lándzsa abgeschlossen werden kann.

Jede Station, auf der ein solcher Wagen verschlossen oder
geöffnet wird, muß mit einem Schlüssel versehen sein.

Von der beim Verschluß jeweilig gewählten Zahlenkombi-
nation werden zwei Abdrücke hergestellt. Ein Exemplar des
Abdruckes wird zweckmäßig durch die Versandstation in eine
Vormerkung geklebt, aufbewahrt, ein anderes Exemplar den
Begleitpapieren, z. B. dem Frachtbriefe beigefügt, um auf
der Bestimmungsstation das Öffnen des Verschlusses durch
entsprechende Einstellung des Schlüssels zu ermöglichen. Die
Kontrollpapierblätter werden dagegen zweckmäßig gleich in
vier Exemplaren hergestellt. Zwei Exemplare werden in die
Blechrahmen *r* der beiden Türverschlüsse des Wagens ein-
geklemmt, ein Exemplar den Begleitdokumenten beige-
schlossen.

Bei Sammelgüterzügen wird der Vorgang dadurch beson-
ders vereinfacht, daß alle Verschlüsse des Zuges auf die-
selbe Zahlenkombination eingestellt werden können.

Wenn aus irgend einem Grunde das gewalttätige Öffnen des
Verschlusses nötig erachtet wird, kann auch dies auf ein-
fache Weise geschehen. Es muß dann der obere runde Niet-
kopf n^1 mittels Meißel und Hammer abgeschnitten werden, wo-
nach der Verschluß um die untere Schraube n^2 in der Richtung
des Uhrzeigers verdreht werden kann. Dadurch wird es er-
möglicht, daß der Haken nun auch zurückgeklappt und ge-
öffnet werden kann. Nach Öffnen der Türe kann die
Schraube n^1 vom Inneren des Wagens herausgezogen werden,
und hiernach von der Innenseite des Wagens eine mit
Nietkopf versehene neue Schraube n^1 hereingezogen und
innenseitig durch eine Mutter festgezogen werden. L. K.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verweisung von Steinsalz und Kali aus dem Güterver-
ehr auf den Wasserweg.** Im Eisenbahndirektionsbezirk
annover treten, wie die „B. B. Ztg.“ mitteilt, folgende für
ie Kaliindustrie und ihre Abnehmer wichtigen Änderungen
im Güterverkehr vom 15. September d. J. ab in Kraft: Zur
Entlastung der Eisenbahnen werden vom genannten Tage ab
Steinsalz und Kali in nachstehenden Verkehrsbeziehungen
zur unmittelbaren Beförderung mit der Eisenbahn nicht mehr
angenommen. Die Sendungen werden mit der Eisenbahn nur
noch bis zum nächstgelegenen Wasserumschlagsplatz beför-
dert. Die Häfen in Misburg, Linden und Vinnhorst können
indes beliebig gewählt werden, ohne Rücksicht darauf, wel-
cher Hafen der Versandstation am nächsten liegt. Von der

Sperre sind Einzelsendungen bis zu 20 t im Monat ausgenommen. Unter die Sperre fallen a) nach dem Auslande: 1. Steinsalz für Speisezwecke, mit Ausnahme der Sendungen, die in Papiersäcke verpackt sind, 2. Steinsalz für Industrie und Gewerbe, 3. Kalidüngsalz und Kainit, nach allen belgischen und holländischen Stationen; b) nach inländischen Stationen: Steinsalz für Gewerbe und Industrie nach folgenden Stationen: Altenessen, Andernach Beendorf, Benrath, Beuel, Bonn, Borbecke, Brohl, Büderich, Cleve, Coblenz, Cöln (sämtliche Bahnhöfe), Crefeld, Dormagen, Düsseldorf, Duisburg (sämtliche Bahnhöfe), Duisburg-Meiderich, Emmerich, Engers, Erpel, Fahr-Irlich, Gelsenkirchen, Griethhausen, Haaren, Hamm, Herne, Hiltrup, Hönningen, Homberg, Honnef, Kettwig, Königswinter, Leverkusen, Linz (Rhein), Lüdinghausen, Lünen, Mehlen, Millingen, Mülheim (Ruhr), Mülheim (Rhein), Münster (Westfalen), Neuß, Neuwied, Niederbreisig, Niederdollendorf, Obercassel, Oberhausen, Osterfeld, Remagen, Rheinbrohl, Urdingen, Unkel, Urnitz, Vallendar, Waltrop, Weißenturm, Wesel, Wesseling, Witten, Worringen sowie nach sämtlichen südlich Coblenz am Rhein und an der Mosel gelegenen Stationen.

— **Bestellung neuer Eisenbahnwagen.** Das Königliche Eisenbahnzentralamt hat sich an den Verband der Waggonfabriken wegen der nächsten Halbjahresbestellung gewandt, da für die allernächste Zeit die Auftragserteilung bevorsteht. Die in Betracht kommenden Kreise der Eisenbahnwagenindustrie sind zurzeit mit Besprechungen hinsichtlich der Preisfrage beschäftigt, insbesondere mit der Durcharbeitung der Kostenanschläge. Die Preise, die der letzten Bestellung zugrunde gelegt wurden, werden als unzulänglich bezeichnet, und es ist die Frage entstanden, ob bei der jetzt bevorstehenden Bestellung überhaupt feste Preise zu vereinbaren sind, oder ob nicht die Preise nach denjenigen der Baustoffe zu regeln sind. Die Wagenfabriken sind, wie der „Nordd. Allg. Ztg." erklärt wird, stark in Anspruch genommen, könnten aber bei erhöhter Zuweisung von Material ihre Fabrikation noch ganz gewaltig steigern.

— **Eisenbahnunfall in Vorhelm (Westfalen).** In der Nacht vom 14. zum 15. d. M. fuhr auf Bahnhof Vorhelm (Eisenbahnstrecke Hannover-Hamm) ein Eilgüterzug bei der Ausfahrt einem im Nachbargleis haltenden zu weit vorgefahrenen Güterzug in die Flanke. Bei dem Unfall wurden ein Schaffner getötet, ein Schaffner schwer und eine Hilfsschaffnerin leicht verletzt. Der Materialschaden ist nicht sehr hoch. Es entgleisten eine Lokomotive und sechs Wagen.

— **Brohlthal-Eisenbahn.** Die Gesellschaft erzielte 1916/17 eine Betriebseinnahme von 254 622 ℳ (i. V. 192 468 ℳ). Die Betriebsausgaben erforderten 211 747 ℳ (175 752 ℳ). Nach Abzug der Unkosten, Zinsen und Rücklagen ergibt sich ein Verlust von 67 727 ℳ (i. V. 96 787 ℳ), der sich um den Verlustvortrag aus 1915/16 von 27 806 ℳ auf 95 524 ℳ erhöht. Der Generalversammlung wird vorgeschlagen, 20 000 ℳ aus dem Bilanzreservefonds zu decken und den Rest von 75 563 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.** In dem am 31. März d. J. abgelaufenen Geschäftsjahr betrug, dem Bericht des Vorstandes zufolge, die Zahl der beförderten Personen (ausschl. Militär) 190 355 gegen 105 411 im Vorjahre und die erzielte Einnahme 145 998 ℳ gegen 110 670 ℳ. Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 151 094 ℳ gegen 122 001 im Vorjahre. Im Güterverkehr betrug die Anzahl der beförderten Tonnen 68 740 gegen 79 833 t im Vorjahre und die Einnahme 97 513 ℳ gegen 110 552 ℳ. Der Durchschnittsertrag stellt sich auf 1,42 ℳ für die Tonne gegen 1,38 ℳ im Vorjahre und 6,96 und 8,05 ₰ im Vorjahre für das Tonnenkilometer. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 299 260 ℳ (i. V. 261 636 ℳ) und die Ausgaben auf 176 956 ℳ (171 409 ℳ). Nach den Rücklagen in den Erneuerungsfonds ergibt sich ein Reingewinn von 110 213 ℳ (114 074 ℳ), aus dem wie im Vorjahr 4½ % Dividende für die Prioritätsstammaktien und 5 % Dividende für die Stammaktien (wie i. V.) gezahlt werden sollen.

— **Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Bericht des Vorstandes übersteigen die Einnahmen in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Geschäftsjahr zwar durchweg die des Vorjahres, ihnen standen aber erhöhte Ausgaben durch die Steigerung der Betriebs- und Baustoffpreise sowie der Personalkosten und Kriegsunterstützungen gegenüber. Letztere betrugen im Berichtsjahre 444 486 ℳ gegen 367 016 ℳ im Vorjahre, seit Kriegsbeginn im ganzen 1 034 038 ℳ. Der stärkeren Abnutzung der Betriebsmittel und Bahnanlagen infolge der durch Mangel an Personal und Material bedingten Einschränkung von Unterhaltungsarbeiten mußte durch erhöhte Ab schreibungen Rechnung getragen werden. Nach Deckun dieser notwendigen Ausgaben bleibt ein Gewinn, der ein Erhöhung der Dividende vorzuschlagen gestattet. Es wir vorgeschlagen, aus dem zur Verfügung der Generalversamm lung stehenden Überschuß von 1 888 785 ℳ (i. V. 1 603 027 ℳ 6½ % Dividende zu verteilen.

— **Aufrechterhaltung des Winterfremdenverkehrs in Bayern** Aus München wird der „B. B.-Ztg." berichtet: In einer Be sprechung der beteiligten amtlichen Stellen und der Vertrete der Verkehrsvereine, die dieser Tage im bayerischen Staats ministerium stattfand, wurde von den meisten der anwesende Bezirksamtmänner mitgeteilt, daß die Befürchtungen, di vielfach wegen eines ungünstigen Einflusses des Fremden verkehrs auf die Ernährung der einheimischen Bevölkerun gehegt worden waren, sich erfreulicherweise nicht erfüll hätten. Es wurden zwar hier und da Klagen über Ernäh rungsschwierigkeiten in gewissem Umfange laut, aber in großen und ganzen sei die bayerische Bevölkerung durch de Fremdenverkehr nicht in irgend einem fühlbaren Maße be einträchtigt worden. Auf Grund dieser Erklärungen und amt lichen Ermittlungen wurde festgestellt, daß auch für de nächsten Winter eine Sperrung des Fremdenverkehrs i Bayern nicht erfolgen solle. Unter dem Druck der Verhält nisse wird aber mit gewissen Beschränkungen des winter lichen Fremdenverkehrs zu rechnen sein. Die Ortsbehörde sollen befugt sein, im Notfalle den Aufenthalt der Fremde auf eine bestimmte Zeit zu kürzen und einen längeren Auf enthalt von einem amtsärztlichen Zeugnis abhängig z machen. Dagegen wird der eigentliche Kurbetrieb völlig un beschränkt bleiben. Besondere Maßnahmen sollen nur gege Übergriffe und Ausschreitungen von Hamstern getroffe werden.

— **Eisenbahnunfall in Augsburg.** Der Korrespondenz Hoff mann wird amtlich aus Augsburg mitgeteilt: Heu (14. September) früh, 3 Uhr 10 Min., stieß auf dem hiesige Hauptbahnhof ein ausfahrender Militärzug zwei Güterwage seitlich an, die im Nebengleis über das Merkzeichen hinaus standen. Infolge des Aufstoßens wurden der Packwage und der nachfolgende Personenwagen des Militärzuges u geworfen und schwer beschädigt. Ein Vizewachtmeist wurde getötet; außerdem wurden jedoch nur geringfügig Hautabschürfungen bei einzelnen Mannschaften festgestell Der Materialschaden ist ziemlich beträchtlich. Die Gleis werden voraussichtlich nachmittags wieder befahrbar sein.

— **Fahrtausweise zur Leipziger Messe.** Die Leipziger Herbs Mustermesse hatte diesmal einen Besuch von über 40 000 Me fremden aufzuweisen, eine Zahl, die alle bisher zu verzeich nen gewesenen Besuchsziffern weit übersteigt. Von diese haben etwa 39 000 Personen die von den deutschen Eisenbah verwaltungen gewährte Fahrpreisermäßigung auf Grund d vom Meßamte ausgestellten Fahrtausweise in Anspruch g nommen.

— **Vermehrter Verkehr auf Hochbahn und Straßenbahn i Berlin.** Der Verkehr auf den elektrischen Straßenbahnen u der Hoch- und Untergrundbahn hat sich während der Krieg zeit, ganz besonders im letzten Jahre, erheblich gesteige Die monatlich herausgegebenen Berichte zeigen z. B. im Ju d. J. auf der Hoch- und Untergrundbahn eine Verkehr zunahme von etwa 36 % gegen den gleichen Monat im Vo jahre, ohne daß eine entsprechende Bevölkerungszunahme z verzeichnen wäre. Der Grund für diese starke Steigerun liegt zum Teil in der Verringerung der Omnibusse u Droschken.

— **Oberbaurat Vogt in Dresden †.** Am 10. September 19 ist in Dresden das Mitglied der Königlichen Generaldirekti der sächsischen Staatseisenbahnen, Oberbaurat Pete Karl Vogt, verschieden. Er wurde im Jahre 1852 in G schen bei Eisenberg im Herzogtum Sachs.-Altenburg gebore nach seiner Ausbildung in den technischen Wissenschaften tr er im Jahre 1877 als Hilfsingenieur bei der sächsischen Staat eisenbahnverwaltung ein, wurde später Regierungsbaumeist und Bauinspektor und als solcher Vorstand verschieden Neubauämter. Im Jahre 1911 trat er als Finanz- und Baur zur Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz über und wurde 19 Mitglied der Königlichen Generaldirektion. Im Jahre 19 erfolgte seine Ernennung zum Oberbaurat. Der Verstorbe hat der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung währe seiner langjährigen Tätigkeit, insbesondere im Bauwese sehr wertvolle Dienste geleistet. Seine geschickte Leitu des schwierigen Bahnhofsumbaues in Chemnitz fand allg meine Anerkennung. Im Kreise seiner Kollegen war wegen seiner Tüchtigkeit und seines liebenswürdigen Wese hochgeschätzt und sehr beliebt.

– **Personalnachrichten.** Bei der badischen Staatseisenbahn-
-waltung wurde der Obermaschineninspektor Max Eich-
rn in Heidelberg zum Inspektionsbeamten bei der Ver-
ltung der Hauptwerkstätte in Karlsruhe und Obermaschinen-
pektor Hermann Nuß in Karlsruhe zum Vorstand der
rkstätteninspektion Schwetzingen ernannt.

Österreich.

– **Einschränkung des Schnellzugverkehrs auf den Staats-
nen.** Aus betriebstechnischen Rücksichten hat auf den
ien der österreichischen Staatsbahnen kürzlich der Schnell-
verkehr eine Einschränkung erfahren. So wurde der Inns-
cker Tagesschnellzug über Selzthal, der bisher von Wien
stbahnhof um 9.15 abging, seit 17. d. M. in der Strecke
en-Bischofsheim aufgelassen; umgekehrt wurde vom glei-
n Zeitpunkt an der Verkehr des Tagesschnellzuges Inns-
ck-Wien über Selzthal, Innsbruck ab 7.15, in der Strecke
chofsheim-Wien eingestellt. Die Tagesverbindung Wien-
sbruck wird jetzt durch den Schnellzug Wien-Salzburg-
chofshofen vermittelt: Wien Westbahnhof ab 8,50, Salzburg
3.50, Bischofshofen ab 5.03, Innsbruck H. B. an 9.15. In der
enrichtung verkehrt der Tagesschnellzug Innsbruck-
chofshofen weiter über Salzburg nach Wien: Innsbruck ab
, Bischofshofen an 11.55, Salzburg an 1.15, Wien West-
nhof an 8.25.

erner wurden der im Anschlusse an den Tagesschnell-
Wien Südbahnhof (Marburg)-Leoben, Wien Südbahnhof ab
verkehrende Schnellzug Leoben-St.Michael-Villach und der
schlußschnellzug St. Veit a. d. Glan-Klagenfurt aufge-
sen: Leoben H. B. ab 12.38, Villach H. B. an 4.55, Klagen-
t H. B. an 4.18; ebenso unterbleibt seit dem gleichen Tage
ler Gegenrichtung der im Anschlusse an den Tagesschnell-
Leoben-Wien Südbahnhof verkehrende Schnellzug Villach-
Michael-Leoben und der Anschlußschnellzug Klagenfurt-
Veit a. d. Glan: Villach H. B. ab 12.35, Klagenfurt H. B.
1.00, Leoben H. B. an 4.55.

ußerdem sind eine Anzahl anderer Schnellzüge in Böhmen
Mähren aufgelassen worden.

ndlich entfielen die Nachtschnellzüge Wien-Eger und um-
ehrt samt Anschlußzügen nach und von Karlsbad: Wien
nz Josefs-Bahnhof ab 10.15, Marienbad an 6.25, Eger an
, Karlsbad an 8.45, zurück Karlsbad ab 8.28, Eger ab 10.05,
ienbad ab 10.55, Wien Franz Josefs-Bahnhof an 6.55.

– **Österreichische Südbahn.** In einer am 13. d. M. stattge-
ten Verwaltungsratssitzung berichtete der Generaldirektor
tionschef Dr. v. Weeber, daß die Einnahmen des ersten
bjahres um 1,8 Millionen Kronen niedriger waren als in
gleichen Zeit des Vorjahres, während die Ausgaben um
Millionen Kronen wuchsen. In den Einnahmen ist die
iferhöhung bereits berücksichtigt, sie konnte aber nur
e mäßige Wirkung äußern, da der Verkehr um 13 % zu-
kgegangen ist.

– **Schnellzugreisen auch unter 100 km gestattet.** Die für die
ier des Sommerfrischenverkehrs eingeführte Beschränkung
Schnellzugbenutzung auf Reisen über 100 km ab Wien
stbahnhof, Wien Franz Josefsbahnhof und Wien Nordwest-
nhof trat mit 10. September außer Kraft. Jetzt können
nellzüge in den genannten Verkehrsrichtungen auch für
rten unter 100 km benutzt werden. Die für bestimmte
nellzüge hinsichtlich der Benutzung der dritten Wagen-
sse in den Fahrplänen vorgesehenen Beschränkungen
ben auch weiterhin aufrecht.

– **Der böhmische Braunkohlenversand nach Deutschland.**
Versand von böhmischer Braunkohle auf der Elbe nach
tschland betrug im Monat August etwa 50 000 t gegen
00 t im Juli d. J. und 110 000 t im August 1916.

– **Die österreichischen Eisenindustriegesellschaften.** Der
„Fr. Pr.“ entnehmen wir auf Grund einer von ihr veröf-
tlichten Übersicht über die Betriebsergebnisse der drei
ßen Bergwerksgesellschaften Österreichs das Folgende:
ei der Alpinen Montangesellschaft hat schon im Jahre 1916
Rohgewinn gegen 1915 zwar erheblich zugenommen, der
ngewinn ist jedoch (bei fast gleichen Abschreibungen) nur
1,8 Millionen gestiegen. Im ersten Vierteljahr 1917 ergibt
bereits ein Ausfall gegenüber der gleichen Zeit des Vor-
res. Aber auch bei der Prager Eisenindustriegesellschaft
sich die Gewinnsteigerung im laufenden Geschäftsjahr,
mit Ende Juni 1917 schließt, beträchtlich vermindert.
s dritte Vierteljahr ergab ein Mehr von 2 Millionen Kronen
gen je 3 Millionen Kronen in den beiden ersten Viertel-
jahren) und für das letzte Vierteljahr wird ein weiterer Mehr-
gewinn kaum mehr erwartet. Ein Vergleich der zur Aus-
zahlung gebrachten Dividenden zeigt, daß die Alpine Montan-
gesellschaft mit der zuletzt gezahlten 25prozentigen Dividende
zwar die letzte Friedensdividende bedeutend überschritten hat,
aber noch um 1 % hinter der bisherigen Höchstdividende von
1912 zurückbleibt. Bei der Prager Eisenindustriegesellschaft
wird im laufenden Geschäftsjahr die bisherige Höchstdividende
(1911/12: 206 K.) wohl mindestens erreicht werden. Die
Österreichische Berg- und Hüttenwerksgesellschaft hat bereits
vor Ausbruch des Krieges umfangreiche Investitionen durch-
geführt und sie während desselben fortgesetzt. Im Jahre
1913 hat die Unternehmung noch eine ganz beträchtliche Pro-
duktionssteigerung in Kohle und Roheisen erzielt, und im
ersten Kriegsjahr war nur ein unbedeutender Rückgang der
Erzeugung zu verzeichnen, der im zweiten Kriegsjahr mehr
als wettgemacht werden konnte. Im Jahre 1916 zeigt die
Eisenerzeugung der Gesellschaft Ziffern, die über jene der
Jahre 1912 und 1913 beträchtlich hinausgehen. Hinsichtlich
der Kohlengewinnung ist die Berg- und Hüttenwerksgesell-
schaft in der Kriegszeit nach der im Vorjahre erfolgten Über-
nahme der Salmgruben zum größten Kohlenerzeuger Öster-
reichs geworden, da eine Förderung von 30 Millionen Meter-
zentner im Jahre 1916 auch von keiner Braunkohlenbergbau-
unternehmung erreicht wurde. Aber auch ohne Einbeziehung
der Salmgruben zeigt die Kohlenproduktion der Gesellschaft
in den Kriegsjahren ebenso wie die Kokserzeugung eine
wesentliche Zunahme. Der Rohgewinn der Gesellschaft ist
von 16,5 auf 29,3 Millionen Kronen gestiegen, der Reingewinn
hat sich fast verdoppelt. Zu berücksichtigen ist, daß die
Gesellschaft im Jahre 1916 über ein Aktienkapital von 45 Mil-
lionen Kronen verfügte, gegen 38 Millionen Kronen in den
Vorjahren und 35 Millionen im Jahre 1912, und für Abschrei-
bungen für 1915 und 1916 8,8 und 9,2 Millionen Kronen ver-
wendete (gegen nur etwas über 5 Millionen in den Jahren
1912 bis 1914). Die Dividende ist im Vorjahre auf 22 %
erhöht worden, einen Satz, der in keinem der Vorjahre er-
reicht worden war. Einen Einblick in die Entwicklung des
Geschäftsumsatzes der Eisenhüttenwerke bieten die Fakturen-
summen. Die Alpine Montangesellschaft wies für 1912
98 Millionen Kronen aus, im Jahre 1916 hatte die Fakturen-
summe 138 Millionen Kronen erreicht; die Prager Eisen-
industriegesellschaft hat im Geschäftsjahre 1912/13 einen Um-
satz von 90 Millionen Kronen, im Jahre 1915/16 einen solchen
von mehr als 105 Millionen Kronen zu verzeichnen. Bei der
Österreichischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft war im
Jahre 1912 eine Fakturensumme von rund 62 Millionen
Kronen erreicht worden, im Jahre 1915 stellte sich der Um-
satz auf 74,5 Millionen, für 1916 auf 119,5 Millionen Kronen.

Was die übrige Eisen- und Stahlindustrie betrifft, so haben
insbesondere die Qualitätsstahlwerke in den Kriegsjahren die
Dividenden wesentlich erhöht. Die Aktiengesellschaft Böhler
& Co. hat mit einer 30prozentigen Dividende für 1916 jene des
Vorjahres (24 %) sowie die Friedensdividende (16 %) über-
troffen. Die Poldihütte hat die Dividende verdoppelt und
zahlte von 1913 bis 1916 je 10, beziehungsweise 15 und 20 %.
Die Skoda-Werke A.-G. haben die Friedensdividende (15 %)
im Jahre 1916 mit 17½ % zwar nur unbedeutend überschritten,
doch ist bei dieser Gesellschaft die erfolgte Aufstempelung
der Aktien zu berücksichtigen; der Gewinn des Jahre 1916
zeigt fast eine Verdoppelung gegenüber dem Vorjahre. Die
Krainische Industriegesellschaft ist im letzten Geschäftsjahre
mit einer 6prozentigen Dividende noch erheblich hinter der
bisherigen Höchstdividende zurückgeblieben, hat aber die
Sätze der beiden vorangegangenen Jahre (je 5 %) über-
schritten. Von der eisenverarbeitenden Industrie hat die
Schrauben- und Schmiedewarenfabriksgesellschaft Brevillier-
Urban die Friedensdividende von 12,5 % im Jahre 1915 auf
17,5 % und für 1916 auf 25 % erhöht. Die St. Egydyer Eisen-
und Stahlindustriegesellschaft hat ihre Dividende in den
Kriegsjahren von 6 % allmählich auf 20 % gesteigert, das
Eisenwerk Libschitz konnte im letzten Geschäftsjahr gleich-
falls 20 % ausschütten (gegen 12,8 und 12 % in den Vorjahren).
Die Kabelfabriks- und Drahtindustriegesellschaft hat mit
einer 15prozentigen Dividende die vorjährigen Gewinnquoten
gleichfalls erheblich überschritten, Felten & Guilleaume zahl-
ten für 1916 20 % (gegen 12,5, 10 und 15 % in den Vorjahren).
Auch die mittleren Unternehmungen arbeiteten unter ziemlich
ähnlichen Verhältnissen.

Solche Ergebnisse konnten bei den Eisenwerken nur da-
durch erzielt werden, daß die Preise während des Krieges
sehr stark erhöht worden sind. In der ersten Zeit sind sie
weit über die Zunahme der Gestehungskosten hinaus gewach-
sen; jetzt vergrößern sich die letzteren verhältnismäßig mehr;
die Werke haben jedoch neuerlich Preiserhöhungen durchge-
führt. Im Frieden war der Stabeisenpreis etwa 22 K., am
Anfange des Jahres 1917 stellte er sich schon auf 32 bis 35

Kronen und jetzt ist er für die großen Werke auf ca. 36¾ K., für die mittleren und kleineren Werke auf mehr als 40 K. festgesetzt worden.

Für die Übergangszeit hat die gesamte Eisenindustrie, namentlich im letztvergangenen Geschäftsjahr erhebliche Mittel zurückbehalten, die den laufenden Gewinnen entnommen worden sind. Diese Rückstellungen sollen den raschen Übergang zur Friedenswirtschaft erleichtern.

— **Personalnachrichten.** Der Kaiser hat dem Eisenbahnminister des letzten Kabinetts, Körber, Generalmajor Ernst Schaible, den österreichischen Adelsstand verliehen und ihm die Führung des Ehrenwortes „Edler" bewilligt.

Ungarn.

— **Erhöhung der Gütertarife der Staatsbahnen und die Verbesserung der Lage der Staatsbahnangestellten.** Eine Antwort, welche der Handelsminister Graf Béla Serényi auf die an ihn gerichtete Begrüßungsansprache des Präsidenten der Budapester Handels- und Gewerbekammer erteilte, läßt darauf schließen, daß die Erhöhung der Gütertarife in naher Zukunft zu gewärtigen ist, und zwar scheinen die Äußerungen, denen der Handelsminister seit seinem Amtsantritte Ausdruck gab, darauf hinzudeuten, daß diese Reform noch vor dem Friedensschlusse in Kraft treten werde. Die Erhöhung der Tarife soll zumeist auf Massengüter angewendet werden. Ferner wird beabsichtigt, diejenigen Refaktien und Tarifbegünstigungen aufzuheben, welche nicht ausschließlich im öffentlichen Interesse stehen.

Der Handelsminister sieht sich bemüßigt, die Erhöhung der Einnahmen um so eher durchzuführen, als die dringend notwendige Reorganisation der Staatsbahnen erhebliche Aufwendungen erheischt und auf diese Art auch die Verbesserung der Lage der Staatsbahnangestellten ermöglicht wird. Ferner beabsichtigt der Handelsminister, eine Beteiligung der Angestellten an dem Erträgnisse der Staatsbahnen einzuführen. Schließlich versprach er, die Schulden der Staatsbahnangestellten konvertieren zu lassen.

— **Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen.** Die Direktion der Staatsbahnen hat sich zum Zwecke der Tariferhöhung mit dem Ersuchen an die Budapester Handels- und Gewerbekammer gewendet, die Preissteigerungen einzelner Güter festzustellen. Die von der Kammer in dieser Richtung eingeleiteten umfangreichen Erhebungen sind nun zum Abschluß gelangt und die Angaben der Direktion übermittelt worden, welche die Vorschläge für die Erhöhung der Tarife dem Handelsministerium bereits unterbreitete.

Übrige europäische Länder.

— **Raupenplage für die Straßenbahnen.** Nach einer Meldung des „Temps" hat im ganzen Bezirk von Lyon die Raupenplage einen solchen Umfang angenommen, daß man von einer wirklichen Landplage sprechen müsse. In Bellegarde konnte sogar die Straßenbahn streckenweise nicht mehr verkehren. In Haute-Loire sind in der Umgebung der Stadt Puy die Wege ungangbar. Die Raupen drangen selbst in die Häuser ein. In der Gemeinde Aiguilhe waren die Bewohner gezwungen, vor den Raupen zu flüchten. Der angerichtete Schaden ist außerordentlich hoch und vergrößert sich tagtäglich. Alle Mittel gegen die Raupen versagen.

— **Aus der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens.** Am 7. August hat das schweizerische Eisenbahnwesen seinen 70. Geburtstag gefeiert, denn an diesem Tage des Jahres 1847 fand die Eröffnung der ersten Bahnlinie in der Schweiz, der Strecke Zürich-Baden, statt. Die „N. Z. Ztg." bringt aus diesem Anlaß einen Erinnerungsaufsatz, dem wir folgende Einzelheiten entnehmen: Neben den Behörden aus den Kontonen Zürich und Aargau nahmen die „vornehmsten Aktionäre" an der Eröffnungsfeier und der ersten Fahrt teil, die trotz schlechter Witterung tadellos verlief und die etwa 140 Fahrtteilnehmer einschließlich einer Blechmusik von 12 Mann und zwei Lokomotivführern, die in schwerer Ritterrüstung auf der Lokomotive „Aare" standen und die beiden kantonalen Banner hielten, unversehrt in die Bäderstadt und zurück brachte. Die Strecke Zürich-Baden war das erste Teilstück der geplanten Linie Zürich-Basel mit Anschluß an die dort einmündenden französischen und Großherzoglich Badischen Eisenbahnen. Die Aktiengesellschaft der Nor[illegible] bahn, wie sie sich ursprünglich nannte (die Bezeichnu[illegible] Nordostbahn kam erst später), wurde von den Zürche[illegible] Martin Escher-Heß, C. Ott-Imhof, Schultheß-Landolt, S. [illegible]stalozzi und Schultheß-Rechberg gegründet. Die Beschaffu[illegible] der notwendigen Geldmittel (etwa 17 Millionen Franken [illegible] die ganze Linie Zürich-Basel) machte erhebliche Schwier[illegible]keiten, ebenso der Bahnbau selbst, dessen schwierigst[illegible] Stücke der 300 Fuß lange Tunnel durch den Schloßberg [illegible] Baden und die etwa 200 Fuß lange Brücke über die Sihl be[illegible] Bahnhof Zürich bildeten. Der erste Bahnhof von Züri[illegible] der ungefähr am gleichen Platze stand wie der heutige, [illegible] saß bei fünf Gleisanlagen eine Ankunfts- und Abfahrtshal[illegible] das obere Stockwerk, 7 Zimmer enthaltend, war für die V[illegible]waltung bestimmt. Der erste Wagenpark bestand aus [illegible] in Karlsruhe gebauten Lokomotiven amerikanisch[illegible] Systems*), 28 Personen-Sitzwagen, 2 Personen-Stehwag[illegible] 3 Equipagewagen, 2 Viehwagen, 1 Güterwagen, 3 Gepä[illegible]wagen, 1 Kohlenwagen und 4 Omnibussen zur Vermittlu[illegible] des Verkehrs zwischen Bahnhof und Stadt. Die erste [illegible]amten- und Angestelltenliste wies 74 Namen auf, darun[illegible] 23 Bahnwärter, 3 Kofferträger und 2 Wagenschieber. [illegible] ersten Betriebsjahr wurde die Bahn von 165 000, im zwei[illegible] von 204 000, im dritten von 223 000 Personen benutzt. [illegible] 20. August ging der erste Sonderzug nach Dietikon, [illegible] 18. August erließ die Nordbahn ihre erste Anzeige, in der [illegible] anzeigte, daß sämtliche Verwaltungsbureaus und die Hau[illegible]kasse täglich von 10—12 Uhr geöffnet seien! F. F[illegible]

— **Zugzusammenstoß in Borgo San Domino.** Nach ei[illegible] Berner Mitteilung vom 15. d. M. meldet „Secolo" aus Par[illegible] In vergangener Nacht stießen vor der Station Borgo San D[illegible]mino zwei Güterzüge zusammen. Acht Personen sind tot, [illegible] verwundet.

— **Russische Eisenbahnen.** Wie „Sydsvenska Dagbla[illegible]" aus Petersburg meldet, führt „Rjetsch" folgendes aus: [illegible] wird berichtet, daß der Eisenbahnverkehr, dieser Lebensn[illegible] und treibende Motor des Verteidigungsmechanismus, im V[illegible]gleich zum vorigen Jahre eine Unterbilanz von 700 000 Wag[illegible] aufweist. Das galt bis zum Juli. Jetzt aber, am 28. Aug[illegible] (neuen Stils), beträgt die Unterbilanz bereits 1 200 000 Wag[illegible] also eine kaum glaubliche Zahl. Rechnet man nun, daß [illegible] jeder Wagen 1000 Pud aufnehmen kann, so würde die [illegible]samtsumme 1,2 Milliarden Pud betragen. Bedenkt man [illegible] daß dieses Ergebnis im Sommer, also in der für den Eis[illegible]bahnverkehr günstigsten Zeit erreicht wurde, muß man [illegible] Schrecken sich vor Augen halten, was im Herbst und [illegible] Winter erst geschehen wird. Auch darf man nicht vergess[illegible] daß die Zahl der „kranken" Lokomotiven immer mehr [illegible]nimmt, und daß die Brennmaterialien zur Heizung der Lo[illegible]motiven statt zu- immer mehr abnehmen. Sämtliche Bah[illegible] haben nur über 20 Millionen Pud Brennmaterialien zu [illegible]fügen gegen 50 Millionen im letzten Jahr. Aber schon [illegible]mals hatten die Eisenbahnen unter einer schweren Kohl[illegible]krise zu leiden. Jetzt kann sie direkt mit einem Zusamm[illegible]bruch enden. Im Monat August war ein Fehlbetrag an Kol[illegible] von 2489 Wagen auf den Tag vorhanden. Am traurig[illegible] aber sieht es mit der Verpflegung aus, denn die Zufuhr [illegible] die Armee hat ein Weniger von 40—45 % gegen das verg[illegible]gene Jahr aufzuweisen. Das ist gleichbedeutend damit, [illegible] ein gutes Drittel der Armee von den alten Vorräten le[illegible] muß, falls sich überhaupt noch solche finden, oder auf eig[illegible] Faust sich das Nötige holen muß. Geradezu hoffnungs[illegible] aber sieht es mit der Verpflegung der Bevölkerung aus. [illegible] vielen Stellen ist man bereits an der Hungergrenze angela[illegible] Augenblicklich stehen auf sämtlichen Eisenbahnstatio[illegible] im europäischen Rußland und in Sibirien alles in allem [illegible] Wagen Getreide, die des Transportes harren. Der Leb[illegible]mitteltransport auf den Wasserstraßen sieht ebenso trau[illegible] aus. Ein jeder weiß, daß die Wasserstraßen Rußlands wä[illegible]rend des Krieges nicht genügend ausgenutzt worden s[illegible] Aber was sich jetzt abspielt, übersteigt unsere Begr[illegible] Bauern, Gutsbesitzer, Müller und Lebensmittelhändler pfleg[illegible] um diese Zeit alles in Bewegung zu setzen, um das Land [illegible] den Vorräten zu versehen. Aber wo sollen wir jetzt Getr[illegible] und Lebensmittel für die Armee und die Bevölkerung [illegible]schaffen? In wenigen Wochen ist ja der Herbst mit[illegible] seinen Schwierigkeiten da, und wenn die Bauern keine Tr[illegible]portmittel besitzen, so gibt es keine Kraft der Welt, die [illegible] Lebensmittel und das Getreide vom Lande in die Stadt sch[illegible]fen könnte.

*) Vergl. dazu die Angaben in dem Aufsatz über „Nikol[illegible] Riggenbach" in Nr. 56 d. Ztg.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinskilometerzeiger.

)er Vereinskilometerzeiger Nr. 10 (Georgsmarien-tten-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

'um Vereins-Güterwagenparkverzeichnis Nr. 8 (Reichs-enbahnen in Elsaß-Lothringen) ist der Nachtrag III il zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeich-sen" der Nachtrag II herausgegeben worden.

tundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-sen worden:

Ir I 115 vom 13. September d. J. an die z. Z. noch am Ver-sreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den reinsreiseverkehr (abgesandt am 16. September d. J.).

Nr. I 118 vom 13. September d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten deutschen Vereinsverwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 16. September d. J.).

Nr. III 105 vom 14. September d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betr. Vereinsstatistik (abgesandt am 16. September d. J.).

Nr. V 160 vom 6. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 14. September d. J.).

Nr. VI 33 vom 6. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 14. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. September d. J. verschied nach langer schwerer Krankheit im 63. Lebensjahre

der **Königliche Geheime Baurat**

Herr **Friedrich Schreiber,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona.

Der Verstorbene war seit 36 Jahren bei der Staatseisenbahnverwaltung tätig und hat der Königlichen Eisenbahndirektion Altona zuerst in den Jahren 1895 bis 1901 als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes Bad Oldesloe und seit dem 1. Oktober 1903 als Mitglied angehört.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen Amtsgenossen, der reiche technische Kenntnisse und Erfahrungen mit großer Pflichttreue und freimütiges Wesen mit reicher Herzensgüte verband. Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Altona, den 17. September 1917. (1361)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

nahmetarif für frische Feld- und tenfrüchte usw. — Tfv. 2 II z, vom 1. 10. 17. ab Tfv. 2 K 4. —

it Gültigkeit vom 17. September 1917 l die Frist für eilgutmäßige Beförung der mit weißem Frachtbrief aufeferten frischen Pilze usw., die mit 31. August abgelaufen war, bis 31. Oktober ausgedehnt. Diese Taaßnahme gilt zunächst nicht auf Strecken der badischen, bayerien, sächsischen und württembergin Staatsbahnen sowie einiger an e anschließenden Privatbahnen. eres enthält die am 17. September erscheinende Nummer des Tarifeigers. Auskunft geben auch die iligten Güterabfertigungen sowie Auskunftsbureau, hier, Bahnhof xanderplatz.

erlin, 12. September 1917. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

erverkehr zwischen deutschen Miliahnen des östlichen Kriegsschauatzes und deutschen Eisenbahnen.

Schnittafel II des Holztarifs sind bei Altenessen Rh., Bergkamen-Werne und Stoppenberg das Kreuz (†) und bei Leipzig Bayr. Bf., Mülheim (Ruhr), Osterfeld Süd und Überruhr der Stern (*) zu streichen, bei Duisburg Hafen, Essen West und Laurahütte vor dem Stationsnamen ein Stern (*) anzubringen. Die Berichtigungen gelten als Druckfehler vom 1. September 1917 ab.

Bromberg, 10. September 1917. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. werden die „Friedrichschächte" (Abfertigungsstation Groß Thurze) als Versandstation unter lfd. Nr. 69 der Versandstation oder Grube in den Tariftafeln für den Versand von Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenziegel (Briketts) einbezogen.

Kattowitz, 13. September 1917. (1349)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. November 1917 wird der Ausnahmetarif 10 c für Getreide usw. zur Ausfuhr nach dem Zollauslande aufgehoben. Über die eintretenden Erhöhungen gibt unser Verkehrsbureau in Dresden, Wienerstr. 4 II, Auskunft. (1347)

Dresden, am 12. September 1917.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Bayern rechts des Rheins — Österreich nördlich der Donau (ausgenommen Galizien und Bukowina). Gütertarif, Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1912.

Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Nachtrag V auf Seite 32 der Frachtsatz für Eilgut zwischen Asch Bay. St. B. und Wildstein von „117" auf „217" zu berichtigen.

München, 14. September 1917. (1356)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 wird die „Schachtanlage Sosnitza" (Abfertigungsstation Gleiwitz) unter lfd. Nr. 70 der Tariftafeln mit den um 14 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von „Gleiwitz" (lfd. Nr. 11 der Tariftafeln) einbezogen.

Kattowitz, 15. September 1917. (1355)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Vom 1. Oktober 1917 ab gelten die im Ausnahmetarif 1 (Frachtgüter aller Art) unter II und III für Berlin-Moabit vorgesehenen Frachtsätze auch im Verkehre mit der Station Ruhleben.

Breslau, 15. September 1917. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C 1, gültig vom 1. 10. 17.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
c) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Vom 1. Oktober 1917 ab treten folgende erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft:

Tarifkilometer	für die Strecke Niebüll-	Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsklassen A^1 und B	Wagenladungen: Spezialtarife A^2, I, II und III: a) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art	Wagenladungen: Spezialtarife A^2, I, II und III: b) für alle übrigen Güter	Fahrzeuge (nicht in Wagenladungen aufgegebene) wie im Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung B, § 25 unter A^2 b und d und C Nr. 1, 2, 11, 12, 14—16 genannt. (Fahrzeuge wie im § 25 unter C Nr. 9, 10 und 13 genannt, siehe Anmerkung.*)
		Frachtsätze in Pfennig für 100 kg					Mark für das Stück
38	Wittdün (Amrum)	279	196	104	78	84	12,30
24	Wyk (Föhr)	234	166	69	41	45	8,10
		Mindestbetrag der Anstoßfracht für die Frachtbriefsendung: 60 ₰	40 ₰				

Tarifkilometer	Zwischen Niebüll und	Pferde auch Ponies ausschl. Fohlen ℳ	₰	Sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen und dergl.) ℳ	₰	Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schweine, Schafe, Ziegen, Hunde ℳ	₰	Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere (das Stück nicht über 35 kg schwer). ℳ	₰
		Für das Stück							
38	Wittdün (Amrum)	13	60	9	40	3	10	2	00
24	Wyk (Föhr) . . .	9	40	6	75	2	20	1	45

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.
Altona, den 16. September 1917. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel S. B. B., Basel-St. Johann und Schaffhausen).

Der im Anhang II zum Gütertarif unter B. 3 festgesetzte Frachtzuschlag von 40 v. H. wird vom 15. Oktober 1917 an auf 80 v. H. erhöht.

Dresden, 15. September 1917. (1352)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 wird im Ausnahmetarif 9 s (Schiffsbaueisen) die Station Konstanz als Empfangsstation gestrichen. Ferner wird vom 15. September 1917 ab die Station Horheim der Badischen Staatsbahn in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, 12. September 1917. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. gültig vom 1. Oktober 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 wird die „Schachtanlage Sosnitza" (Abfertigungsstation Gleiwitz) einbezogen.

Kattowitz, 15. September 1917. (1354)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif, Hefte I, II und III, gültig vom 4. März 1912.

1. Mit Gültigkeit vom 22. September 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege werden die „Friedrichschächte" — Abfertigungsstation Groß Thurze — als Versandstation unter lfd. Nr. 72 der Tariftafeln mit den um 4 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von „Emmagrube" (lfd. Nr. 65 der Tariftafeln) in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die „Schachtanlage Sosnitza" — Abfertigungsstation Gleiwitz — als Versandstation unter lfd. Nr. 73 der Tariftafeln mit den um 14 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von „Gleiwitz" (lfd. Nr. 10 der Tariftafeln) in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

In den obigen Frachtsätzen sind die österreichische Frachtsteuer und österreichische Kriegszuschlag sov die ungarische Transportsteuer und ungarische Eisenbahnkriegssteuer reits enthalten.

Kattowitz, 15. September 1917. (13
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltung

Badisch-Bayerischer Gütertarif vo 1. Dezember 1909.

I. Wegen Sperrung der Stat Erlenbach (Main) für den Güterverk ab 1. September 1917 sind sämtliche gaben für diese Station über den K metertafeln I und II zu streichen.

II. Mit Gültigkeit vom 1. Okto 1917 sind folgende Entfernungen na zutragen:

A. in Kilometertafel I:

Amorbach-Wertheim . . . .
Bürgstadt-Wertheim . . . .
Dorfprozelten-Wertheim . . . . .
Faulbach (Main)-Wertheim . . .
Freudenberg. (Main)-Wertheim .
Großostheim-Wertheim . . . . .
Hainstadt (Kr. Erbach)-Wertheim .
Höchst (Odenw.)-Wertheim . . .
Miltenberg Nord-Wertheim . . .
Mömlingen Bahnhof-Wertheim . .
Neustadt (Odenw.)-Wertheim . .
Pflaumheim-Wenigumstadt-Wertheim . . . .
Reistenhausen-Fechenbach-Wertheim . . . .
Stadtprozelten-Wertheim . . . .
Weilbach (Ufr.)-Wertheim . . . .

B. in Kilometertafel II unter a) tionen der Grohh. Badischen Sta eisenbahnen:

Aschaffenburg Hbf-Wertheim . .
Aschaffenburg Süd-Wertheim . .
Hasloch (Main)-Wertheim . . .
Kleinwallstadt-Wertheim . . . .
Klingenberg (Main)-Wertheim . .
Laudenbach b. Kleinheubach-Wertheim . . . .
Miltenberg Hbf-Wertheim . . .
Obernau-Wertheim . . . . . .
Obernburg-Elsenfeld-Wertheim
Sandbach (Odenw.)-Wertheim .
Schneeberg b. Amorbach-Wertheim
Schönbusch-Nilkheim-Wertheim
Sulzbach (Main)-Wertheim . .
Wörth (Main)-Wertheim . . .

III. Mit Gültigkeit vom 15. Nove 1917 wird der Ausnahmetarif 30 Gasreinigungsmasse, gebrauchte ohne Ersatz aufgehoben.

München, 11. September 1917. (1
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Ausgabe von Fahrkarten bayerischen nach schweizeris Stationen wird ab 1. November 1917 gestellt; vom gleichen Zeitpunkt an den die Gepäckschnittfrachtsätze fü schweizerischen Strecken erhöht. Näheres durch unser Tarifbüro. Die N einhaltung der zweimonatlichen öffentlichungsfrist ist von der sichtsbehörde genehmigt.

Stuttgart, 13. September 1917. (
Generaldirektion der K. Württ. Sta eisenbahnen, namens der beteil deutschen Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 74. | 22. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Gleismeldesignale bei Ablaufbergen.

Von Regierungsbaumeister **Masur**, Nordhausen.

Auf allen Gebieten des Eisenbahnsicherungswesens ist ein lebhafter und freudiger Fortschritt zu bemerken, der durch den Krieg kaum gehemmt wird, sondern im Gegenteil durch ihn in mancher Beziehung einen kräftigen Ansporn erfährt. In wissenschaftlicher Beziehung sind lebhafte Meinungserörterungen im Gange, um die Grundlage unseres Signalwesens den erhöhten Ansprüchen des zeitgemäßen Betriebes anzupassen, und in der baulichen Durchbildung der mechanischen und elektrischen Anlagen selbst löst eine Verbesserung und Vervollkommnung die andere ab, so daß es hier manchmal scheint, als ob des Guten zu viel geschähe.

Um so verwunderlicher ist es, daß diese Bestrebungen bisher nahezu achtlos an einem Gebiet vorübergingen, das doch ebenfalls in hohem Grade die Aufmerksamkeit der verantwortlichen Stellen verdient. Gemeint ist die Gleismeldung bei Ablaufbergen an Weichensteller und Hemmschuhleger.

In welchem Maße neben vielen anderen Umständen die Leistungsfähigkeit eines Bahnnetzes von der Leistung seiner Verschiebebahnhöfe und diese wieder von der Leistung ihrer Ablaufberge abhängen, ist jedem Betriebsbeamten hinlänglich bekannt, und gerade der Krieg mit seinen noch in aller Erinnerung stehenden Stockungen im Güterverkehr hat diese Tatsache noch in besonders helles Licht gerückt. In der Praxis, der Literatur, in Verfügungen und Erlassen jeder Art wird denn auch auf die Wichtigkeit dieser Anlagen hingewiesen und es werden Fingerzeige zu ihrer baulichen Herstellung und betrieblichen Handhabung gegeben. Wenig oder gar nichts dagegen verlautet über eine Verbesserung der Verständigung zwischen den einzelnen an einem Ablaufberge tätigen Bediensteten. Im folgenden soll daher die Signalgebung an den die Verteilungsgleise bedienenden Weichensteller und an die in den Aufstellgleisen tätigen Hemmschuhleger behandelt werden; besonders in letzterer Beziehung ist bisher kaum etwas geschehen, um diesen Bediensteten ihr schwieriges Amt zu erleichtern und damit ihre Leistungen und die Betriebssicherheit zu erhöhen.

Das Abdrücken eines Zuges über einen Ablaufberg oder Eselsrücken geht bekanntlich in der Weise vor sich, daß die am hinteren Ende des Zuges befindliche Maschine ohne Pause und Unterbrechung in langsamer Schrittgeschwindigkeit den Zug vorwärtsschiebt, während in der Gegensteigung des Berges durch einen Bediensteten die Kuppelungen zwischen den einzelnen Wagen oder Wagengruppen gelöst werden. Die einzelnen Wagen rollen dann von der Höhe des Berges infolge der Schwerkraft durch die Verteilungsweichen in die einzelnen für sie bestimmten Aufstellungsgleise. Das Abdrücken eines vollen Zuges von 120 Achsen dauert je nach der Höhe des Rückens, der Gleislage und dem Wetter etwa 15—20 Minuten, die einzelnen Gänge folgen sich in 15 bis 30 Sekunden, die Entfernung zwischen den einzelnen Wagen oder Wagengruppen (höchstens 3 Wagen) beträgt beim Durchlauf durch die Verteilungsgleise etwa 50 bis 100 m, geht sogar unter Umständen noch weiter herunter, wenn ein Schnelläufer einem Schwerläufer folgt, wobei es natürlich nicht ausgeschlossen ist, daß letzterer den ersten einholt. Die Geschwindigkeit der Wagen am Fuß des Ablaufberges kann etwa zu 10 bis 20 km in der Stunde, unter Umständen noch mehr angenommen werden. Ein Wagen braucht für seinen ganzen Lauf etwa 45 bis 60 Sekunden. Von der Geschicklichkeit und Geistesgegenwart des die Verteilungsweichen bedienenden Weichenstellers, der seinen Platz meist auf einem erhöhten Weichenstellwerk am Fuß des Ablaufrückens hat, wird nun gefordert, daß er die Weichen zwischen den sich dicht folgenden und schnell laufenden Wagen richtig für das jeweilige Gleis umstellt. Hierzu ist erstes Erfordernis, daß ihm die Reihenfolge der einzelnen Gleise rechtzeitig und sicher bekanntgegeben wird, d. h., daß eine gute Verständigung zwischen dem Rangiermeister auf dem Kopfe des Ablaufberges und dem Weichensteller hergestellt wird. In den ersten Zeiten der Anwendung der Ablaufberge und auch heute noch beim Fehlen besonderer Signalanlagen erfolgt diese Mitteilung durch Kreideaufschriften auf die Puffer oder durch Überreichung eines Zettels, auf dem vor Beginn des Ablaufens von dem Abkuppler die Gleisnummern in ihrer richtigen Reihenfolge aufgeschrieben werden. Ersteres Verfahren leidet unter Ungunst der Witterung, wie Regen, Schnee, Nebel, Dunkelheit, durch alte Aufschriften, unleserliche oder kleine Ziffern usw., das Zettelverfahren hat den Nachteil, daß es viel Zeit erfordert und dadurch die Leistungsfähigkeit einer Ablaufanlage beeinträchtigt, auch hat ein leicht möglicher Irrtum des Weichenstellers durch Überspringen einer Zahl den von niemand leicht zu merkenden Fehllauf aller

übrigen Wagen zur Folge. Mit der steigenden Anwendung von Ablaufbergen und deren stärkerer Inanspruchnahme stellte sich daher bald zur Behebung dieser Mißstände das Bedürfnis nach besonderen Anlagen zur Übermittelung der Gleisnummern heraus. Große 2—3 auch 4 m hohe Räder, die die Nummern der Aufstellungsgleise der Reihe nach in großen Ziffern auf dem Stirnkranz trugen, dürfen wohl als die ersten Versuche in dieser Hinsicht betrachtet werden. Durch Drehen des Rades wird die gewünschte Nummer vor einen Ausschnitt in dem das Rad sonst verdeckenden Schirm gebracht, wodurch sie dem Weichensteller sichtbar wird. Diese Räder sind noch hier und da auf Verschiebebahnhöfen zu finden, ihre Neuanlage ist wegen ihrer ungefügen Größe und schweren Handhabung kaum zu empfehlen.

Dagegen hat die moderne Elektrotechnik Apparate in der verschiedensten Bauweise als Klappentafeln, Zeigertafeln, durchsichtige Lichtbilder usw. auf den Markt gebracht, die allen Ansprüchen genügen und in ihrer handlichen Bauweise und geringen Anlagekosten auch überall verwendbar sind. Neuerdings wird von einigen Verwaltungen auch gefordert, daß diese Gleisanzeiger nicht nur eine Nummer anzeigen, sondern gleichzeitig mehrere Nummern, die bei jedem Gang nach einer folgenden Zeile wandern, entsprechend der Zahl der gleichzeitig laufenden Wagengruppen, um das Gedächtnis des Weichenstellers zu unterstützen. Bei Zugrundelegung der oben genannten Zahlen werden im allgemeinen etwa 3—4 Wagengruppen gleichzeitig laufen: während die erste in den Aufstellgleisen aufgefangen wird, durchläuft die zweite die Verteilungsweichen, die dritte ist am Fuß des Ablaufberges angelangt und die vierte beginnt etwa ihren Lauf auf der Höhe des Berges. Die erstgenannte Gruppe hat für den Weichensteller bereits keine Bedeutung mehr, auch die zweite ist für ihn schon erledigt, da er für sie die Weichen schon eingestellt hat, wichtig ist für ihn dagegen die dritte Gruppe, und, da ihm deren Nummer bereits gemeldet wurde, als sie ihren Lauf auf der Höhe eben begann, und ihm weiter die nächste Nummer schon gemeldet wird, wenn er für jene die Weichen umstellen soll, muß er zwei höchstens drei Nummern im Gedächtnis behalten, eine Forderung, die, wie die Erfahrung lehrt, mühelos bewältigt wird. Wenn auch eine Einrichtung, die durch gleichzeitiges Anzeigen mehrerer Nummern dem Gedächtnis des Weichenstellers zu Hilfe kommt, ihre nichtverkennbaren Vorteile hat, so wird sie in ihrer baulichen Durchbildung doch bereits derart verwickelt und kostspielig, daß ihre Anwendung auf ganz bestimmte wenige Ausnahmefälle beschränkt bleiben wird. Jedenfalls dürfte es vorteilhafter sein, allgemein die Einführung von Gleismeldeanlagen nicht mit dieser Forderung zu belasten, um sie nicht wegen der hohen Kosten ganz zu gefährden.

Wenn sonach für die Verständigung des Weichenstellers bei Ablaufbergen bisher vollkommen ausreichende Einrichtungen bekannt sind und es hier nur noch vielfach an deren weiteren Einführung fehlt, ist für die Verständigung der Hemmschuhleger in den Aufstellungsgleisen bisher meines Wissens überhaupt noch nichts geschehen. Jedem Hemmschuhleger ist im allgemeinen eine Gruppe von 2, 3, 4, bisweilen 5 Gleisen zugewiesen mit der Weisung, bei Bedarf auch in seiner rechten und linken Nachbargruppe helfend zuzuspringen. Seine Aufgabe ist es nun, die in seinen Bezirk hineinrollenden Wagen mit dem Hemmschuh oder der Handbremse, bisweilen wohl noch mit der Wagenbremse oder dem Bremsknüppel aufzufangen, ehe sie auf die in dem Gleise schon stehenden Wagen aufgelaufen sind. Neben dem sicheren, stoßfreien Auffangen der Wagen wird außerdem von der Geschicklichkeit der Hemmschuhleger verlangt, daß sie die aufzufangenden möglichst dicht an die schon stehenden Wagen heranbringen, damit nicht die Gleise schon nach wenigen Gängen gefüllt sind und die Wagen in zeitraubender Arbeit durch eine besondere Maschine zusammengedrückt werden müssen. Der Hemmschuhleger muß daher imstande sein, aus vielerlei Umständen: der Gattung der anrollenden Wagen, ihrer Ladung, dem Gewicht, der Zahl der Wagen in der Gruppe, der Witterung, der Windrichtung und Windstärke die Bremslänge zu ermessen, um hiernach geistesgegenwärtig den Hemmschuh aufzulegen. Es können daher zu dieser Aufgabe nur jugendliche, gewandte, kräftige, entschlußfähige und — es ist nicht zuviel gesagt — kühne, eine Gefahr nicht scheuende Männer verwandt werden. Daß trotzdem hierbei sehr viel Unglücksfälle und Wagenbeschädigungen vorkommen, liegt im Wesen dieser Art des Rangierens. Erschwert wird den Hemmschuhlegern ihre an sich nicht leichte Aufgabe dadurch, daß ihnen durch keinerlei Einrichtung die Gleise bekanntgegeben werden, in die die Wagen hineinlaufen sollen. Sie sind da einzig und allein auf ihre eigenen Beobachtungen angewiesen, d. h. auf die Stellung der Weichen und das anrollende Fahrzeug selbst. Da es sich bei der Umstellung der Weichen zwischen den einzelnen Fahrzeugen um Sekunden handelt, kann man ermessen, daß der Hemmschuhleger im allgemeinen dem kommenden Wagen vollkommen unvorbereitet gegenüber steht. Besonders nachts, wo die Rangierarbeiten an sich schon erschwert sind, ist das Erkennen der Wagen nahezu unmöglich. Dies ist um so schwerwiegender, als der Hemmschuhleger zum Auffangen eines Wagens nicht nur die kurzen Querwege über die Gleise zurückzulegen hat, sondern die viel größeren, manchmal mehrere 100 m betragenden Längswege, um die Wagen, wie oben gesagt, dicht an die schon stehenden heranzubringen. In vielen Fällen wird ihm garnicht die Zeit für diese Längswege bleiben und er wird den Wagen an einer falschen Stelle im Gleise zum Halten bringen müssen.

Zur Abhilfe dieses Übelstandes sind die Bremser vielfach mangels besonderer Maßnahmen der Verwaltungen zur Selbsthilfe geschritten. Hierzu gehört das Zurufen der Gleisnummern entweder vom Weichensteller oder von besonderen Zuruferposten. Weiter haben sich die Mannschaften wohl auf allen Ablaufbergen selbständig besondere Signale ersonnen, die sich, vielfach nur mündlich, und fast als Geheimzeichen zu betrachten, von einer Generation auf die andere forterben. In ihrer Mannigfaltigkeit machen diese Signale der Erfindungsgabe zwar alle Ehre, sind aber in ihrer Ausführbarkeit und Erkennbarkeit doch derart unzuverlässig, arbeiten außerdem vielfach mit verbotenen Signalmitteln (rotes und grünes Licht), daß sie zu Recht verboten sind. Der Wissenschaft wegen werden nebenstehend die Signale eines Ablaufberges angegeben, wie sie auf einem größeren Verschiebebahnhofe in Gebrauch waren, und zwar nach dem Wortlaut der vorgefundenen Aufzeichnungen.

Diese Signale und die sonstigen im Gebrauch befindlichen Hilfsmittel zeigen, wie groß das Bedürfnis nach einer Übermittelung der Gleisnummern auch an die Hemmschuhleger ist. Daß es bisher noch nicht befriedigt wurde, mag daher rühren, daß zuverlässige bauliche Einrichtungen noch nicht bekannt sind. Als einzige mag das vorgenannte große Ziffernrad gelten, dessen Nummern bei entsprechender Größe und geeigneter Auswahl des Standortes auch den Hemmschuhlegern sichtbar gemacht werden können. Mir ist nicht bekannt, ob eine derartige Anlage mit diesem ausgesprochenen Zwecke besteht. Eine solche Lösung wird aber immer an dem Übelstand kranken, daß das Rad in sehr großer Entfernung von den Hemmschuhlegern aufgestellt werden muß. Es läge auch der Gedanke nahe, für die Hemmschuhleger als Außenmelder eine ähnliche Einrichtung zu treffen, wie sie als Innenmelder für den Weichensteller oben beschrieben ist, natürlich mit entsprechend großen Ausmaßen. Bei einer mittelgroßen Ablaufanlage von etwa 15 Gleisen haben die Hemmschuhleger ein Feld von etwa 70 m Breite und 500 m Länge zu beherrschen und müßten daher von jedem Punkte dieser Fläche die gemeldeten Gleisnummern erkennen können, was eine Größe der einzelnen Ziffern von etwa 1 m bedingt. Daraus kann man ermessen, welch große Tafel erforderlich wäre, die für 15 derart große im allgemeinen zwei-

Signale am östlichen Ablaufberg.

Gleis	bei Tag	bei Nacht
18	Mit einem Arm schlagen	mit der Laterne mehrere Male nach oben und unten schlagen
19	Mit beiden Armen gleichzeitig von oben nach unten schlagen	mit der Laterne rund schlagen
20	Mit beiden Armen abwechselnd schlagen	mit der Laterne nach der Stadt schlagen
21	Einen Arm in die Seite stellen	mit der Laterne nach oben schlagen
23	Einen Arm hoch und rund drehen	mit grünem Licht rund schlagen
24	Mit beiden Armen nach vorn schlagen	mit weißem Licht hin und her schlagen
25	Beide Arme nach oben	mit der Laterne nach dem Felde schlagen
26	Mit beiden Armen von oben nach unten und rund schlagen	mit grünem Licht nach oben und unten schlagen
27	Mit einem Arm nach unten drehen	mit der Laterne grünes Licht zeigen
28	Einen Arm links seitwärts strecken	Laterne mit weißem Licht kurz drehen und Licht verschwinden lassen
30	Einen Arm hochhalten	Laterne mit weißem Licht kurz hin und her
31	Beide Arme in die Seite stellen	Laterne mit rotem Licht kurz hin und her
32	Beide Arme hochhalten	Laterne mit rotem Licht nach oben und unten schlagen
33	Mit einem Arm von der Mütze rund schlagen	mit der Laterne rotes Licht zeigen

stellige Zahlen nebeneinander Platz bietet. Die Aufstellung einer solchen Tafel zwischen und über den Gleisen ist abgesehen von den hohen Kosten praktisch kaum durchführbar, sie sperrt jede Übersicht, auch wird die Forderung, die Nummern bei Tage wie bei Nacht gleich gut erkennbar zu machen, schwierig zu erfüllen sein.

Befriedigender scheint die Lösung, wie sie hier auf dem Verschiebebahnhof Nordhausen zum erstenmale versucht wurde. Anknüpfend an die bekannte Großstadtlichtreklame, die durch zweckmäßig verteilte Glühlampen auf der gleichen Stelle bei entsprechender Schaltung beliebige Buchstaben oder Bilder zum Aufleuchten bringt, ist auch hier eine Tafel von der Größe einer einzigen zweistelligen Gleisnummer aufgestellt, die so verteilt Glühlampen trägt, daß damit alle geforderten Gleisnummern in beliebiger Reihenfolge zum Aufleuchten gebracht werden können. Dieser Außenmelder wird gleichzeitig mit dem Innenmelder für den Weichensteller durch denselben Geber geschaltet und erfordert darum keinerlei besondere Bedienung. Durch entsprechende Blenden ist die Tafel so beschattet, daß die leuchtenden Nummern auch bei hellem Sonnenschein gut und weithin erkannt werden können. Mit dieser Nummerntafel ist eine Hupe verbunden, mittels der den Hemmschuhlegern auch hörbare Zeichen wie: Beginn und Ende des Ablaufens, vorsichtig zu behandelnde Wagen (zwei Hemmschuhe zur Hand nehmen), Wagengruppe mit besetzter Bremse (nicht auffangen) u. dgl. gegeben werden können. Da die Gleisnummern vom Geber bereits angezeigt werden, sobald der Wagen anfängt abzurollen, und nach obigen Zahlen die ganze Laufdauer etwa 45—60 Sekunden währt, wird dem Hemmschuhleger um die gleiche Zeit früher die Gleisnummer angezeigt, als der Wagen ihn erreicht.

Die Vorteile einer solchen Anlage sind einleuchtend. Während sonst der Hemmschuhleger mit gespanntester Aufmerksamkeit beobachten mußte, in welches Gleis der Wagen im letzten Augenblick hineingelassen würde, um dann ebenfalls in höchster Eile seine Maßnahmen zu treffen, wird ihm jetzt die Gleisnummer so reichlich früh angezeigt, daß er sich gemächlich nach seinem Platz begeben kann, oder, was ihm vielleicht lieber sein wird, er wird erkennen, was ihm sonst auch nicht möglich war, daß der Wagen seinem Nachbar gehört, er sich also ausruhen kann. Daß sich diese Erleichterung des Geschäftes letzten Endes in der Verminderung von Unglücksfällen und Beschädigungen ausdrücken muß, lehrt bereits hier bei dem ersten Versuch die Erfahrung. Auch wird bei all den Ablaufanlagen, bei denen jetzt dem einzelnen Hemmschuhleger infolge mangelnder Kenntnisgabe der Gleisnummern nur ein Bezirk von 3 oder nur 2 Gleisen zugewiesen werden konnte, ohne weiteres eine Vergrößerung dieses Bezirks und damit eine Verminderung der Hemmschuhleger möglich sein.

Allerdings muß bei dieser Anlage auch der Hemmschuhleger, wie oben der Weichensteller, sein Gedächtnis zu Hilfe nehmen. Da ihn der Wagen erst 60 Sekunden nach dem Anzeigen erreicht und sich die Wagen etwa in 20 Sekunden folgen, wird bereits die 3. oder 4. Nummer angezeigt, wenn er den 1. Wagen auffängt. Erleichtert wird den Hemmschuhlegern das Merken der Gleisnummer dadurch, daß sich die Wagen im allgemeinen gleichmäßig über das ganze Gleisbündel verteilen und jeder einzelne Mann sich nur die ihn angehenden Wagen zu merken hat. Aber auch mehrere Nummern hintereinander werden erfahrungsgemäß mühelos behalten, so daß auch hier kein Grund vorliegt, die Nummern in etwa 3 untereinander anzuordnenden Tafeln wiederholen zu lassen und damit eine einfache und billige Anlage einem unbegründeten Bedenken zu liebe mit einer nur durch hohe Kosten zu befriedigenden Forderung zu beschweren. Die beschriebene Versuchsanlage ist hier seit 2 Jahren in Betrieb und erfreut sich der uneingeschränkten Anerkennung aller Rangierbediensteten. Erst nach ihrer Einführung war es möglich, die oben genannten selbsterfundenen Arm- und Laternensignale wirksam zu unterdrücken.

Von den Eisenbahnverwaltungen werden nach dem Kriege gewaltige und dringende bauliche Aufgaben zu erledigen sein. Die Leistungserhöhung der Ablaufberge durch Einführung besserer Signalanlagen gehört zwar nicht zu den wichtigsten Aufgaben, wenn auch gerade auf diesem Gebiet in der Vergangenheit manches versäumt wurde. Man wird aber neben allem übrigen auch hier die bessernde Hand anlegen müssen, zumal durch verhältnismäßig bescheidene Geldaufwendungen eine erhebliche Verbesserung bestehender Anlagen möglich ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aufruf zur Zeichnung der 7. Kriegsanleihe.** Das Ringen um Deutschlands Zukunft, um unseres Volkes Bestand, Freiheit und Aufstieg, muß nach dem Willen verbissener Feinde weitergehen. So lange noch, bis auch verblendeten Augen endlich offenbar wird, daß allen Anstürmen, Kriegsbeschwerden und Gelderfordernissen unbeugsam stand zu halten, das deutsche Volk bereit und fähig ist.

Die herausfordernden Zweifel in unsere heimische Unerschütterlichkeit sind es, und sie sind es ganz allein, die den Krieg verlängern. Ja, mit einem Aufflammen unerbittlicher feindlicher Vernichtungswut, mit teurem Blut und Gut, mit einer Gefährdung des opfervoll bisher Erreichten hätten wir es alle schmerzlich und unersetzbar zu büßen, wenn wir jetzt in der geldwirtschaftlichen Kraftanspannung glaubten nachlassen zu dürfen. Je widerstandsfähiger aber wir des Reiches Geldwesen erhalten, um so stärkeren Widerhall wird dereinst das deutsche Wort bei den Friedensverhandlungen wecken, um so rascher werden wir in der Zeit friedlichen Wiederaufbaus den deutschen Geldwert im Ausland auf seine alte Höhe bringen — zu unser aller Vorteil.

Das Deutsche Reich bietet Gewähr für die Sicherheit Eurer unentziehbaren Ansprüche mit allen Vermögenswerten, mit

dem Einkommen und allen schaffenden Kräften der Gesamtheit seiner Bürger. Und machtvoll wie durch drei lange Jahre hindurch wird auch fernerhin zu Wasser und zu Land die Abwehr und Schwächung der Feinde sein. Hinzutreten muß aber als mitkämpfende Streitmacht das lückenlose Aufgebot aller freien Gelder. So ergeht in schicksalschwerer Zeit an die sämtlichen Volksgenossen mit großem, kleinem und kleinstem Geldbesitz in Stadt und Land der Ruf des schuldlos bedrohten Vaterlandes: Helft mit Eurem Gelde zu einem neuen stolzen, achtunggebietenden Zeichnungserfolg, zu einem ehernen Kraftbeweis, der uns dem ehrenvollen Frieden näherbringt!

Zeichnet die 7. Kriegsanleihe!

— **Einschränkung des Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehrs.** Die deutschen Eisenbahnen stehen in den nächsten Monaten vor besonders schweren Aufgaben. Neben den militärischen Anforderungen und den Anforderungen der Rüstungsindustrie müssen die umfangreichen Nahrungsmitteltransporte bewältigt werden. Auch die Versorgung der Bevölkerung mit Hausbrand beansprucht fortwährend den Wagenpark und den Betrieb der Eisenbahnen in besonders großem Umfange. Damit die Eisenbahnen diesen Aufgaben bis zu den Grenzen der Möglichkeit gerecht werden können, muß jeder nicht unbedingt notwendige Verkehr in der nächsten Zeit zurücktreten. Es ist aus diesem Grunde vom 20. d. M. ab der Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr auf solche Güter beschränkt, die im Interesse der Kriegswirtschaft und Volksernährung unbedingt befördert werden müssen. Ferner ist eine besondere Einschränkung darüber hinaus für den Eilstückgutverkehr vorgesehen. Die Lebensmittel, soweit sie nicht in Wagenladungen befördert werden, werden vornehmlich als Eilstückgut aufgegeben. Ihre Beförderung ist selbstverständlich dringend. Sie muß daher in großem Umfange mit Personenzügen erfolgen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, vielfach während des kurzen Aufenthalts der Personenzüge an den Bahnsteigen die Eilstückgüter ein- und auszuladen. Dies wird außerordentlich dadurch erschwert, daß vielfach einzelne Stücke von sehr großem Gewicht aufgeliefert werden. Die Behandlung dieser Stücke an den Zügen führt leicht zu Zugverspätungen, die ungünstig auf den gesamten Betrieb der Eisenbahnen einwirken. Aus diesem Grunde sollen vom 20. d. M. ab regelmäßig Eilstückgüter nur angenommen werden, wenn das Einzelgewicht nicht mehr als 100 kg beträgt.

Die Eisenbahnverwaltungen verkennen selbstverständlich nicht, daß diese Maßnahmen vielfach große Schwierigkeiten und Härten für die Verkehrtreibenden mit sich bringen. Im Interesse der Gesamtheit müssen diese Nachteile jedoch in den Kauf genommen werden, damit in der nächsten schweren Verkehrszeit die Eisenbahnen ihren Hauptaufgaben gerecht werden können. Selbstverständlich werden die Maßnahmen beseitigt, sobald die gesamte Inanspruchnahme der Eisenbahnen dies zuläßt.

— **Bezirkseisenbahnrat Frankfurt (Main).** Auf der Tagesordnung für die am 26. September d. J. in Frankfurt (Main) stattfindende 84. ordentliche Sitzung steht neben den geschäftlichen Mitteilungen und Fahrplanänderungen eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektionen, betreffend Aufhebung der Friedensausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl.

— **Folgenschwerer Zugzusammenstoß auf der Westerwaldbahn.** Nach amtlicher Meldung fand am 17. d. M., früh 6 Uhr, auf Bahnhof Willmenrod ein Zusammenstoß zwischen den Personenzügen 3982 und 3981 statt. Die Kreuzung der beiden Züge soll planmäßig in Wilsenroth erfolgen, war aber wegen Verspätung nach Willmenrod verlegt. 7 Personen sind tödlich verunglückt, 18 verletzt, zum Teil schwer. Hilfszüge von Limburg und Coblenz waren mit Ärzten und Hilfspersonal bald zur Stelle, um Tote und Verwundete zu bergen. Die Strecke Willmenrod-Limburg war infolge des Unfalls 10 Stunden gesperrt. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten. Die Schuld an dem Unfall trifft nach dem bisherigen Ergebnis der Untersuchung den Lokomotivführer des nach Limburg fahrenden Zuges 3982, der von Willmenrod abgefahren ist, trotz des ihm schriftlich ausgehändigten Befehls, Kreuzung mit dem Gegenzug abzuwarten.

— **Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes für das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr betrugen die Betriebseinnahmen ohne den Vortrag des Vorjahres 909 760 *M* (i. V. 750 883 *M*) und die reinen Betriebsausgaben 505 258 *M* (460 190 *M*). Demnach stellt sich der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf 404 501 *M* (290 693 *M*). Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt 251 920 *M* (234 590 *M*); jene aus dem Güterverkehr, einschließlich Nebeneinnahmen, 610 464 *M* (473 873 *M*). Nach Abzug der Zinsen und der satzungsmäßigen Rücklagen verbleibt ein Reingewinn von 270 546 *M* (192 328 *M*), aus dem 4½ % Dividende an die Prioritätsstammaktien (wie i. V.), 4 % Dividende an die Stammaktien Lit. A (wie i. V.) und 3 % Dividende an die Stammaktien Lit. B gezahlt werden sollen.

Kleinbahn Tangermünde-Lüderitz A.-G. Die Generalversammlung hat beschlossen, die Strecke Demker-Tangermünde stillzulegen und die hierdurch freiwerdenden Oberbaumaterialien und Betriebsmittel an den Staat zu verkaufen. Mit den so gewonnenen Mitteln will man später die Strecke Demker-Tangermünde neu bauen. Mit dem Abbruch der Linie soll sofort begonnen werden.

— **Prignitzer Eisenbahn.** In dem am 31. März beendeten Betriebsjahr hat nach dem Bericht des Vorstandes der Personenverkehr trotz Einschränkung der Personenzüge eine Zunahme erfahren, indem die Zahl der beförderten Personen (einschl. Militär) von 255 573 auf 299 205, mithin um 17,07 % gestiegen ist. Die Einnahme hat sich dadurch von 136 156 *M* auf 157 260 *M* (15,50 %) erhöht. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr betrug 4834 *M* gegen 4725 *M* und die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 164 966 *M* gegen 145 019 *M*. Der Durchschnittsertrag für den Reisenden stellt sich auf 55 ₰ gegen 57 ₰ und für das Personenkilometer auf 2,85 ₰ gegen 3,31 ₰. Im Güterverkehr ist die Zahl der beförderten Tonnen von 458 669 auf 522 752, also um 13,97 % gestiegen. Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr betrug 686 028 *M* gegen 559 775 *M*, d. s. 22,55 % mehr. Von diesem Mehrbetrage entfallen 68 383 *M* auf Einnahmen für Beförderung von umgeleiteten Staatsbahngüterzügen. Die übrige Mehreinnahme ist durch die Steigerung des gewöhnlichen Güterverkehrs verursacht. Der Durchschnittsertrag betrug 1,31 *M* für die Tonne gegen 1,22 *M* und 3,09 ₰ für das Tonnenkilometer gegen 3,10 ₰. Einschließlich 32 211 *M* Übertrag belaufen sich die Betriebseinnahmen auf 1 010 436 *M* (911 77[illegible] Mark) und die Ausgaben auf 663 354 *M* (604 009 *M*). Der Überschuß beziffert sich mithin auf 347 081 *M* (307 766 *M*). Nach Abzug der 11 739 *M* betragenden vorschriftsmäßigen Rücklagen stehen 335 341 *M* (316 459 *M*) zur Verfügung. Hierfür wird folgende Verteilung vorgeschlagen: zur Tilgung der Bahnanlagevorschüsse 2167 *M* (2278 *M*), Eisenbahnsteuer 12 825 *M* (wie i. V.), 6 % Dividende für Vorzugs-Stammaktien 102 600 *M* (wie i. V.), 6½ % Dividende für Stammaktien 111 150 *M* (wie i. V.), Reservefonds 12 239 *M* (8926 *M*). Gewinnanteile 19 582 *M* (10 469 *M*), Kriegssteuerrücklage 220[illegible] Mark (6000 *M*), Vortrag 52 777 *M*.

— **Errichtung einer Oberbetriebsleitung im bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten.** Hierüber enthält das bayerische Verkehrsministerialblatt folgende Verfügung vom 1. d. M.: „Um die Einheitlichkeit der Betriebsführung im Bereiche des rechtsrheinischen Netzes der Staatseisenbahnen zu erhöhen und den Geschäftsgang bei der Leitung des Betriebes zu beschleunigen, wird auf die Dauer des Krieges in der Eisenbahnabteilung des VM eine Oberbetriebsleitung („Oberbetriebsleitung im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“ = OBVM) eingerichtet. Diese h[illegible] unter der Leitung des Betriebsreferates der Eisenbahnabteilung des VM für den Bereich des rechtsrheinischen Netzes der Staatseisenbahnen die Regelmäßigkeit der Betriebsführung zu überwachen und im Einvernehmen mit den D die Gründe von Betriebsstörungen zu ermitteln und diejenigen Abhilfemaßregeln anzuordnen, die nicht in der Zuständigkeit der [illegible] liegen oder die einheitlich für mehrere Direktionsbezirke oder für das ganze rechtsrheinische Staatsbahnnetz getroffen werden müssen. Als solche Abhilfemaßregeln kommen insbesondere in Betracht: die gegenseitige Aushilfeleistung der D mit Lokomotiven und Fahrpersonal, die vorübergehende anderweitige Verteilung der Aufgaben der Rangierbahnhöfe und die Bildung durchgehender Güterzüge nach bestimmten Endpunkten, die Umleitung von Güterzügen, die Sperrung des Güterverkehrs in einzelnen Bezirken oder im ganzen rechtsrheinischen Netz der Staatseisenbahnen.

Die OBVM verkehrt mit den D, Ämtern und I in Schreiberform, mit den übrigen den D untergeordneten Dienststellen in Auftragsform. Sie übt innerhalb ihres Wirkungskreises die Zuständigkeit des VM aus; in den Zuständigkeiten der [illegible] und Ämter und im besonderen in den Zuständigkeiten der [illegible] Nürnberg und München hinsichtlich des Güterbeförderungs- und Güterwagendienstes tritt eine Änderung nicht ein. — M[illegible] der Führung der OBVM wird der Regierungsrat Drum[illegible] betraut.“

Österreich.

Tariferhöhungen auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. die „B. B.-Ztg.“ meldet, haben im österreichischen enbahnministerium Verhandlungen mit den Vertretern der n stattgefunden. Dabei wurde zum Ausdruck gebracht, im ersten Halbjahr 1917 die Einnahmen um weitere 000 K. gesunken, die Ausgaben aber um 1,2 Millionen nen gestiegen sind. Unter Berücksichtigung der ab uli eingetretenen Personalaufwendungen dürfte sich die nzielle Lage der Gesellschaft gegenüber dem Jahre 1916, mit einem Reingewinn von 860 000 K. abgeschlossen hat, nicht weniger als 4 Millionen Kronen verschlechtern. Die ige Möglichkeit einer Hilfe erblickt die Gesellschaft nur dem Gebiete von Tarifmaßnahmen, deren Durchführung Besserung der Betriebseinnahmen ermöglichen würde. solche bringt die Gesellschaft in Vorschlag: die Gleichlung ihrer Gütertarife, insbesondere der Kohlentarife, mit en der österreichischen Staatsbahnen und eine neuerliche giebige Erhöhung des Personentarifs. Wie verlautet, en die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium bis- zu keinem endgültigen Ergebnis geführt.

— **Die Fahrbetriebsmittelbestellungen.** In Ungarn wurden kurzem die Verhandlungen über die Vergebung von 9000 gen an die Wagenfabriken und von 400 Lokomotiven an Staatsmaschinenfabrik bereits zum Abschluß gebracht. h in Österreich gelangen immer im Herbst die Aufträge Wagen und Maschinen zur Vergebung. Im Herbst 1916 en die österreichischen Wagenbauanstalten bereits die tellungen für das Jahr 1917 zugewiesen erhalten und außer Aufträgen der Staatsbahnen verfügten die Fabriken auch r umfangreiche Privatbestellungen. Damals wurden den genfabriken von den zuständigen Behörden entsprechende nahmen in Aussicht gestellt, damit die Lieferfähigkeit Fabriken auf der gleichen Höhe erhalten werden könne. Vorjahre gelangten nun insgesamt 18 000 Wagen zur Abierung, d. s. 1500 Stück im Monat. Im Laufe des heurigen res wurde berichtet, daß die Monatsmenge, hauptsächlich erwagen, zeitweise nicht eingehalten werden konnte. Imhin dürften die Wagenfabriken im Jahre 1917 nicht viel ter der Ablieferung des Vorjahres zurückbleiben. Die zu vergebenden Bestellungen dürften, schon um den chmäßigen Betrieb der Fabriken nicht zu unterbrechen, l an die Unternehmungen hinausgehen.

— **Die Buschtiehrader Eisenbahn** weist für den August e Mehreinnahme von 313 200 K. aus, davon 184 800 K. für A- und 128 400 K. für das B-Netz. Diese Steigerung der nahmen wurde wieder fast ganz aus dem Personenverr erzielt. Es wurden nahezu um 200 000 Personen mehr ördert als im gleichen Monat des Vorjahres, und da auch erhöhten Fahrpreise wirksam sind, wurden aus dem Peren- und Gepäckverkehr um 263 000 K. mehr eingenommen im Jahre 1916. Die Kohlenverfrachtung war um rund 00 t geringer und erbrachte um etwa 120 000 K. weniger im Vorjahre. Bei den verschiedenen Gütern ergab sich mäßiger Rückgang, und zwar um etwa 150 000 t. Trotz aber stellt sich auf diese Verkehrsgebiete eine Mehreinme von etwa 170 000 K. heraus. Die Richtigstellung für ril brachte ein Weniger von 35 660 K. für A und ein solches 61 479 K. für B. Für die abgelaufenen acht Monate wird e Mehreinnahme von 638 000 K. für das A-Netz und eine dereinnahme von 101 000 K. für das B-Unternehmen ausviesen. Der Güterverkehr beider Netze blieb um etwa 000 t schwächer als im Jahre 1916 und erbrachte um 000 K. weniger, dagegen der Personenverkehr ein Mehr 1 200 000 K., so daß im ganzen eine Steigerung der Bebseinnahmen um 537 000 K. vorliegt, eine Summe, die lange ht hinreicht, die Mehrausgaben zu decken.

— **Eisenbahnunglück bei Edlitz.** Am Sonntag, den 9. Sepber abends hat sich auf der Strecke der Eisenbahn Wienpang ein schwerer Eisenbahnzusammenstoß ereignet. en 50 Personen wurden verletzt, die weitaus große Mehrl zum Glück nur leicht. Am schwersten betroffen sind Lokomotivführer der beiden Züge.

er Verkehr auf der Aspangbahn war nach den beiden ertagen, die dem Schneebergbebiet einen Massenbesuch geht hatten, überaus groß. Die Mehrzahl der Ausflügler Sonntag abend heimgekehrt. Ein Zug, dessen Wagen mit rgästen überfüllt waren, fuhr an diesem Abend in die Sta- Edlitz ein und sollte vor der Station halten. Auf dem ise in der Station stand ein Lastzug mit gegen Aspang ichteter Lokomotive. Der Zug war durch Signale geiert. Infolge des kurz vor der Station befindlichen starken älles konnte der Lokomotivführer den Personenzug nicht rechtzeitig zum Halten bringen, obwohl er Gegendampf gab und alles nur mögliche anwendete, um den ihm unvermeidlich erscheinenden Zusammenstoß abzuschwächen. Die beiden Lokomotiven fuhren gegeneinander und türmten sich auf. Die Wucht des Zusammenstoßes war durch die Anstrengung des Lokomotivführers wohl gemildert, konnte aber nicht ganz aufgehoben werden. Bei dem Personenzug wurden mehrere Wagen ziemlich stark beschädigt. Aus den Wagen ertönten Hilferufe und alsbald sah man die verletzten Fahrgäste aus den Wagen flüchten. Es meldeten sich ungefähr 50 Personen als verletzt. Die Mehrzahl der Verletzungen war so leicht, daß die Verletzten selbst die Fahrt nach Wien fortsetzen konnten. Am schwersten beschädigt wurden, wie erwähnt, die beiden Lokomotivführer, die in Edlitz bleiben mußten. Außer ihnen waren noch neun Personen derart verletzt, daß sie im Hilfszug nach Wien gebracht werden mußten.

— **Die Beschaffung und Zusicherung von Kohle.** Amtlich wird verlautbart: Bei verschiedenen militärischen und zivilen Dienststellen sowie bei Einzelpersonen herrscht noch immer die Ansicht, daß die Beschaffung von Kohle und Koks sowie Zuweisung und Bevorzugung der hierfür erforderlichen Wagen als auch deren Beförderung durch die k. u. k. Zentraltransportleitung erfolgt. Diese Ansicht ist irrig. Wie schon oft wiederholt auseinandergesetzt wurde, werden diese Angelegenheiten (ausnehmlich der Beförderung der Wagen) ausschließlich durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Wien für österreichische Kohle und Koks und durch die ungarische Landeskohlenkommission in Budapest für ungarische Kohle und Koks besorgt. Die Beförderung der Wagen hingegen fällt in den Wirkungskreis der Bahnverwaltungen. Eine militärische Verkehrsleitung von Kohle findet nur in ganz besonderen Ausnahmefällen statt. Die darauf bezüglichen Ansuchen werden, sobald sie reine Heereslieferungen betreffen, durch die 17. Abteilung des Kriegsministeriums, dagegen solche, die die Beschaffung von Kohle und Koks für Bahnen, Schiffahrtsgesellschaften, Lokalbahnen und Wagenfabriken betreffen, durch die Zentraltransportleitung lediglich unterstützt und befürwortend an das Ministerium für öffentliche Arbeiten bzw. an die ungarische Landeskohlenkommission geleitet. Gegenwärtig werden die von den Gruben für Kohle und Koks bestellten Wagen seit Monaten in voller Zahl der Bestellung beigestellt. Eine Einflußnahme auf die Art und Reihenfolge der Verladung von Kohle und Koks besitzt nur das Arbeitsministerium bzw. die ungarische Landeskohlenkommission, während die Zentraltransportleitung lediglich die nach Wünschen dieser Stellen erforderlichen Wagen den Revieren derart zuführt, daß die Bedeckung aller Reviere gesichert wird bzw. bei Eintritt ungünstiger Verhältnisse die Verteilung der Wagen nach deren Wichtigkeit geregelt wird.

Ungarn.

— **Anschaffungsvorschuß für Bedienstete und Arbeiter der Staatsbahnen.** Im laufenden Jahre wurde neuerdings ein Anschaffungsvorschuß für Eisenbahnbedienstete geleistet, welcher mit Rücksicht auf die neuerdings eingetretene Verschärfung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten ausgiebiger bemessen wurde als im Vorjahre. Der Vorschuß beträgt für solche Angestellten, die nicht eigenen Haushalt führen und nicht im Haushalt ihrer Eltern oder Verwandten usw. leben, 50 %, für solche Bediensteten, die eigenen Haushalt führen, aber den Unterhalt von weniger als zwei Familienmitgliedern bestreiten oder im Haushalt ihrer Angehörigen leben, 60 %, für diejenigen hingegen, welche im eigenen Haushalt mindestens zwei Familienmitglieder zu unterhalten haben, 70 % jenes Gehaltes, welches sie am 1. August 1917 bezogen hatten. Im übrigen bleiben die im Vorjahre hierüber getroffenen Grundsätze unverändert.

Um auch die infolge des Krieges herrschende wirtschaftliche Notlage der Eisenbahnarbeiter zu lindern, wurde durch einen Ministerialerlaß für vertragsmäßige ständige Arbeiter und Aushilfsbremser ein Anschaffungsvorschuß gewährt, der je nach dem Familienstande und dem Wohnort des Anspruchberechtigten bemessen wird. Der Vorschuß kann nur auf schriftliches Ansuchen des betreffenden Arbeiters beansprucht werden.

— **Der Außenhandelsverkehr Ungarns im ersten Kriegsjahre.** Die soeben veröffentlichten statistischen Mitteilungen des königlich ungarischen Statistischen Zentralamtes über den Außenhandel Ungarns im Jahre 1914 deuten unverkennbar auf die gewaltige Verschiebung des Wirtschaftsverkehrs in diesem Zeitraume. Während die Einfuhr im Jahre 1912 einen Wert von 2212,1 Millionen, im Jahre 1913 von 2075,3 Millionen Kronen vertrat, sank ihre Wertziffer im Jahre 1914

auf 1829,5 Millionen Kronen. Die Ausfuhr hingegen verminderte sich in denselben Jahren von 1962,8 Millionen bzw. 1904,8 Millionen auf 1757,9 Millionen Kronen; der Außenhandel mit den verbündeten und neutralen Staaten wies auch eine Einschränkung auf infolge der stets eingetretenen Ausfuhrverbote. Der Verkehr erlitt aber auch innerhalb des Zollgebietes mit Österreich einen Rückgang, indem in den ersten Kriegsmonaten die Eisenbahnen fast ausschließlich der Militärförderung zur Verfügung standen. Auch wurden große Frachtgütermengen, die sonst der Ausfuhr zur Verfügung standen, durch die Kriegsleitung in Anspruch genommen.

Der Wert der Einfuhr betrug in den Monaten Januar bis Juli 1914 rund 1261 Millionen, in den Monaten August—Dezember bloß 560 Millionen Kronen; der Wert der Ausfuhr betrug in dem entsprechenden Zeitraume 1024 Millionen bzw. 734 Millionen Kronen. Der Schuldbetrag des ungarischen Außenhandels belief sich im Jahre 1913 noch auf 171 Millionen Kronen, während derselbe im ersten Kriegsjahre auf 71 Mill. Kronen sank. Ungarns Außenhandelsstatistik hat im Verkehre mit Österreich seit dem Jahre 1913 keinen Ausfuhrüberschuß aufgewiesen. Hingegen belief sich der Handelsverkehr mit Österreich im Jahre 1914 auf ein Haben von 45 Millionen Kronen gegenüber einer Schuld von 108,69 Millionen Kronen im Vorjahre.

Während die Einfuhr aus Österreich in den Monaten Januar bis Juli von 858,5 Millionen auf 455,8 Millionen Kronen sank, ist die Ausfuhr nach Österreich in dem entsprechenden Zeitraume von 726,1 Millionen Kronen bloß auf 633,2 Millionen Kronen zurückgegangen. Der in den ersten Kriegsmonaten mit Österreich eingetretene erhebliche Ausfuhrüberschuß ist der wesentlichen Verringerung der Einfuhr zuzuschreiben; demgegenüber hat sich unsere Einfuhr aus den Ländern außerhalb des gemeinsamen Zollgebietes wesentlich gesteigert, dessen Ursache insbesondere darin zu suchen ist, daß aus Ungarn in diesem Zeitabschnitte wichtige Ausfuhrgüter, z. B. Zucker bloß in kleinster Menge ausgeführt werden konnten, Weizen hingegen und sonstige Waren in großer Menge eingeführt wurden.

Da unsere Ausfuhr aus solchen Gütern besteht, welche zumeist die Militärverwaltung benötigte, kamen die Ausfuhrverbote bedingungslos zur Geltung, während die überseeischen Rohstoffe, die der Kriegsverwaltung ebenfalls zur Verfügung gestellt werden mußten, unbedingt einzuführen waren. Es ist daher einleuchtend, daß während unsere Außenhandelsstatistik in den Kriegsmonaten des Jahres 1914 nur nach einigen Ländern und im beschränkten Maße eine Ausfuhr aufweist, der Einfuhrverkehr auch während der Kriegsmonate fast hinsichtlich aller Güter und aus den meisten Ländern bestehen blieb. Während im Jahre 1913 unser Wirtschaftsverkehr mit Deutschland einen Einfuhrüberschuß von 85 Millionen Kronen aufweist, verminderte sich dieser Betrag im ersten Kriegsjahr auf rund 30 Millionen Kronen.

— **Berufung zur Zentral-Transportleitung.** Staatsbahndirektor-Stellvertreter der Verkehrshauptabteilung, Hofrat Julius Horánzky, wurde zur Zentral-Transportleitung im Kriegsministerium als Bevollmächtigter der ungarischen Staatsbahnen berufen.

— **Auszeichnung höherer Staatsbeamter.** Der König hat in Anerkennung der während des Krieges geleisteten besonders hervorragenden Verdienste und segensreichen ersprießlichen Tätigkeit dem Staatssekretär, Präsidenten der Direktion der Staatsbahnen, Kornél v. Tolnay, ferner dem Ministerialrat. Eisenbahn- und Schiffahrt-Oberinspektor, Michael Kajlinger den Titel und Charakter eines Landsturm-Oberstingenieurs und dem in den Ruhestand getretenen Staatssekretär, gewesenen Präsidenten der Direktion der Staatsbahnen Ludwig v. Tolnay den Titel und Charakter eines Landsturm-Generalmajors verliehen.

— **Personalnachrichten.** Der Leiter der Eisenbahnsektion des Handelsministeriums Dr. Karl v. Neumann ist in den Ruhestand getreten. Er hat durch seinen unermüdlichen Fleiß und seine Pflichttreue auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hervorragende Dienste geleistet. An seiner Stelle wurde der bisherige Leiter der eisenbahntechnischen Sektion Ministerialrat Dionys Keleti ernannt, der die Leitung seines neuen Amtes bereits übernommen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Der dänische Winterfahrplan.** Gleichzeitig mit dem Aufhören der deutschen „Sommerzeit“ und den dadurch bedingten Veränderungen im Eisenbahnbetrieb haben die dänischen Staatsbahnen ihren Winterfahrplan in Kraft gesetzt, der s[illegible] erst vom 1. Oktober ab Geltung erlangt hätte. Demge[illegible] fährt u. a. der von Kopenhagen über Gjedser nach Deut[illegible] land gehende Schnellzug um 9.28 statt um 9.20 ab. In u[illegible] kehrter Richtung trifft die von Warnemünde komm[illegible] Dampffähre erst etwas später als sonst in Gjedser ein, [illegible] der nach Kopenhagen gehende Schnellzug, der dort bishe[illegible] 7.14 eintraf, kommt jetzt erst um 7.55 an. Der zwis[illegible] Kopenhagen und Malmö verkehrenden Dampffähre ist w[illegible] der hohen Kosten eine längere Fahrzeit eingeräumt, d[illegible] die Fähren nicht eine so starke Dampfkraft zu halten brau[illegible]

— **Vorschläge zum Umbau des Bahnhofs Luzern und [illegible] Verbesserung seiner Zufahrtsverhältnisse.** Die Frage [illegible] Umbaus des Bahnhofs Luzern beschäftigt schon seit läng[illegible] Zeit die technisch-kaufmännischen Kreise wie die Behö[illegible] der Stadt. Der erste, von der Zentralbahn beim Bau [illegible] Linie Olten-Emmenbrücke-Luzern beschlossene Bau war, [illegible] wir einem „Luzerner Verkehrsfragen“ betitelten Aufsatz [illegible] „N. Z. Ztg.“ entnehmen, ausdrücklich nur als vorläuf[illegible] Bauwerk bewilligt worden. Trotzdem erreichte die An[illegible] ein Alter von mehr als dreißig Jahren und blieb selbst [illegible] Eröffnung der Gotthardbahn in ihren Grundzügen erha[illegible] Der Stadtrat von Luzern trat aber schon bald mit Wünsc[illegible] die Verbesserungen bezweckten, auf. Im Jahre 1889 wie[illegible] auf ein Projekt des Ing. Lindner hin, das eine zw[illegible] mäßige Lösung enthalte. Lindners Vorschläge gründeten [illegible] auf die Annahme eines Kopfbahnhofs mit Einfahrt von S[illegible] und südlicher Umfahrung der Neustadt. Sie erschienen [illegible] Stadtrat als vorzüglich, wurden aber schließlich als zu g[illegible] artig fallen gelassen. Prof. Gerlich von der Ei[illegible] Polytechn. Hochschule entwarf dann eine wesentlich klei[illegible] Anlage. Im Anschluß an dieses Projekt wurde in den Ja[illegible] 1895 bis 1896 der Umbau, der jetzt noch steht, von der Zen[illegible] bahn ausgeführt. Heute, nach kaum 20 Jahren, hat sich [illegible] Zahl der im Bahnhof Luzern verkehrenden Züge mehr[illegible] verdoppelt (132 Personenzüge, ohne die der Brünigbahn [illegible] Jahre 1912 gegen 55 im Jahre 1896), so daß die Anlage a[illegible] Grenze ihrer Leistungsfähigkeit steht. Die Frage eines [illegible] baus ist also wieder brennend geworden. Sie wird von [illegible] Karl Frey in einer „Die Zufahrtsverhältnisse zum Bah[illegible] Luzern und der vollständige Ausbau desselben“ betit[illegible] Studie angeschnitten, die das Lindnersche Projekt in [illegible] besserter Form wieder aufnimmt und empfiehlt. Frey [illegible] den Güter- und Rangierbahnhof ins Tribschenmoos, d. h. [illegible] linke Seeufer, verlegen. Zugleich soll das bestehende [illegible] nahmegebäude (für den Personenverkehr) symmetrisch [illegible] gebaut werden. Die Verlegung des Güter- und Ran[illegible] bahnhofs ins Tribschenmoos scheint indessen im Interess[illegible] baulich-ästhetischen Entwicklung der Stadt Bedenken [illegible] unterliegen. Die Angelegenheit bedarf also noch wei[illegible] Klärung. Wie der Titel der Freyschen Studie andeutet [illegible] schäftigt sie sich zugleich mit den Zufahrtsverhältn[illegible] zum Bahnhof Luzern, deren Verbesserung eine sehr wic[illegible] und schon mehrmals erhobene Forderung ist, denn die Z[illegible] sammendrängung von fünf Bahnlinien, von denen wenige[illegible] drei in regelmäßigen Zeiten sehr stark mit Zügen be[illegible] sind, auf einer zweigleisigen Zufahrt (von Sentimat[illegible] Bahnhof Luzern) hat im Laufe der Jahre zu manchen [illegible] länglichkeiten geführt. Frey betont, niemand könn[illegible] haupten, daß auch auf der Strecke Olten-Luzern der G[illegible] verkehr nicht ganz wesentlich zunehmen müsse, sobal[illegible] Teil des direkten Güterverkehrs Basel-Gotthard statt übe[illegible] aargauische Südbahn über Rotkreuz und Luzern-Megge[illegible] leitet werde. Zurzeit sei dies allerdings bei den beka[illegible] Zuständen im Bahnhof Luzern nicht möglich; für die Zu[illegible] sollte aber auch diese Möglichkeit offen stehen, zumal [illegible] geeignete Anlage des neuen Güterbahnhofs ein möglichs[illegible] mittelbares Durchfahren der Güterzüge sich wohl er[illegible] lasse.

Die zweckmäßige Lösung der Aufgabe, die auch den [illegible] dingt zu fordernden verkehrs- und betriebstechnischen [illegible] schritt bringt, sieht Frey in einer Veränderung und [illegible] besserung der Zufahrtsverhältnisse zum Bahnhof L[illegible] Frey hatte schon früher in einer viel beachteten Arbeit d[illegible] hingewiesen, daß die bestehende Doppelspur Sentimatt-[illegible] hof, auf der mit Ausnahme der schmalspurigen Brüni[illegible] sämtliche Züge der Bundesbahnen und der Seethalbahn [illegible] und ausfahren müssen, bei dem gesteigerten Verkehr [illegible] nügend sei. Eine Anfügung neuer Gleise an die beste[illegible] Doppelspur Sentimatt-Obergrund dürfe aber im eigenste[illegible] teresse der Stadt Luzern nicht erfolgen. Neue Zuf[illegible] gleise seien daher vom Obergrund bis zur Littauerstra[illegible] Tunnel zu führen, und ebenso sollte die Ausfahrt der B[illegible] und Zürcherlinie neu gestaltet werden. Sie würde [illegible] neuen, 1760 m langen Gütschtunnel durchlaufen, dan[illegible] Kantonstraße und die bestehende Linie Luzern-Emmenb[illegible]

steinernem Viadukt mit Eisenkonstruktion, die Reuß auf r neuen eisernen Brücke überqueren und nach Durchfahrt s neuen Friedentaltunnels in die alte Trasse der jetzigen her Linie einmünden. Durch diese Linienführung würde auch die jetzt bestehende Kurve auf der Reußbrücke be- gt und hier schnelleres Fahren ermöglicht. Für die Ber- Linie müßte ein neuer Zimmeregg-Tunnel gebaut werden. übrigen würde die Abänderung der Zufahrt dieser Linie Ausnahme des für sie und die Zürcher Linie gemein- ftlichen neuen Gütschtunnels keine bedeutende Umgestal- bedingen. Die Gotthardbahn könnte wie bisher belassen len, desgleichen die Seetalbahn. Der Hauptvorteil be- de in der Führung der internationalen Linie Olten-Luzern der Stelle Rothenburg-Luzern über Kriens-Kupfer- mer-Littau-Littauerberg-Riffigwald. Über die weitere altung der Frage werden wir seinerzeit berichten.

F. R.

Erbauung eines neuen Kraftwerks am Mont Cenis. Nach r Meldung der „N. Z. Ztg.“ sind die italienischen Staats- nen durch ein Dekret des Ministers der öffentlichen Ar- n ermächtigt worden, in Bardonecchia ein Wasserkraft- zu errichten. Zu diesem Zweck wird das in Bardonecchia its bestehende Elektrizitätswerk in eine Anlage umge- , die etwa 20000 Pferdekräfte zu liefern vermag. Wäh- der Kriegsdauer soll die gewonnene Energie lediglich den Bedarf der Kriegsindustrie verwendet werden. Der lligte Staatskredit beträgt 20 Millionen Lire.

F. R.

Eisenbahnunfall in Yorkshire. Laut Meldung des Reu- hen Büros vom 15. d. M. ist ein Zug einer Lagereisenbahn orkshire umgestürzt. Fünf Mann wurden getötet und un- hr 100 verletzt.

Der Holzhunger der russischen Eisenbahnen. Es war er eine der auffälligsten Besonderheiten, die dem Rei- en beim Überschreiten der russischen Grenze ins Auge schreibt der „D. Reichsanz.“, auf den ersten russischen nhöfen die Tender der Lokomotiven nicht mit Kohlen, ern mit Holzscheiten bepackt zu sehen. So wie sich die wicklung der Eisenbahn in Deutschland vollzogen hat, er- int es uns als eine Unmöglichkeit, etwas anderes als e, allenfalls Briketts, zur Heizung von Lokomotiven zu venden. In Rußland aber wäre die Versorgung der Bah- mit Kohle in größerem Maßstab außerordentlich schwie- und vielleicht unmöglich, da das weite Gebiet nur in ver- ismäßig wenigen und beschränkten Bezirken, die noch einmal in der Mitte des Landes gelegen sind, mit ab- würdiger Kohle ausgestattet ist. Dazu kommt, daß auch Entwicklung des russischen Steinkohlenbergbaues noch zu wünschen übrig gelassen hat. Da nun Rußland auch lie Einfuhr englischer Kohle nach den Ostseehäfen schon riedenszeiten nicht besonders günstig gestellt war, so daß Einfuhr nur für die nahegelegenen Gebiete ausreichen te, so war die Eisenbahn immer zum großen Teil auf feuerung angewiesen, besonders im nördlichen und öst- n Rußland und auch auf der Sibirischen Bahn. Im Kriege ich der Holzverbrauch der Eisenbahn natürlich noch be- nd gesteigert, da die englische Kohleneinfuhr ganz zum tand gekommen ist. Seitdem müssen alle Eisenbahnen, on den südrussischen Kohlenlagern zu weit entfernt sind, Holzfeuerung betrieben werden. Daß dieser Zustand für Bestand der russischen Wälder immer verhängnisvoller rden ist, lehrt eine Mitteilung des Neuen Orients, wo- der Holzverbrauch der russischen Bahnen im letzten fast 2½ Millionen Kubikfaden betragen hat, für das ste Jahr aber noch eine weitere Verdoppelung verlangt. i ist noch besonders der großen Schwierigkeiten zu ge- en, die für die Beschaffung und für die Anfuhr dieser heuren Holzmassen bestehen.

Fremde Erdteile.

— **Aufhebung der Zwangsverwaltung amerikanischer Eisenbahnen.** Die Mehrzahl der seit Jahr und Tag der Erledigung harrenden Herstellungen der in Zwangsverwaltung geratenen amerikanischen Bahngesellschaften scheint rasch ihrer Beendigung entgegenzugehen. Nach der St. Louis-San Franzisco-Bahn, die bereits seit einigen Monaten wieder hergestellt ist, sind nun nach einer Mitteilung der „N. Z. Ztg.“ auch die Neuordnungen der nicht minder bedeutenden Chicago, Rock-Island und Pacific-Bahn und der Missouri Pacific-Bahn, an denen europäisches Kapital ebenfalls in beträchtlichem Maße beteiligt ist, unter Dach und Fach gebracht worden. Die neuen Sicherheiten sind in beiden Fällen umtauschbereit, doch dürften die durch den Krieg bedingten Transportschwierigkeiten und sonstige Förmlichkeiten die Ablieferung der Titel nach Europa, soweit sie z. Zt. überhaupt möglich ist, erheblich verzögern.

In Amerika sind die neuen Sicherheiten der Chicago, Rock Island und Pacific seit 2. Juli gegen Ablieferung der Hinterlegungsscheine umtauschbereit. Die „Debentures“ erhalten für je 1000 Dollar Hinterlegungsscheine 1000 Dollar Nennwert in neuen 6prozentigen Vorzugsaktien, zuzüglich 97,92 Dollar in bar. Obligationsbesitzer, die den Kupon vom 15. Januar 1916 vorschußweise bezahlt erhielten, haben nur Anrecht auf eine Barausschüttung von 72,92 Dollar. Anderseits erhalten die Aktieninhaber für je 1000 Dollar hinterlegter alter Aktien 400 Doll. neuer 7prozentiger Vorzugsaktien. Diese Barausschüttung entspricht dem zwischen 1. Mai und 30. Juni 1917 aufgelaufenen Dividendenbetrag auf der Grundlage von 6 % berechnet.

„Damit kann“, schreibt die „N. Z. Ztg.“, „eines der traurigsten Kapital der interessanten und lehrreichen Finanzgeschichte der amerikanischen Bahnen als abgeschlossen gelten. Das Jahre hindurch in Blüte stehende Verschachtelungssystem hat in diesem Falle einen seiner heftigsten Schläge erlitten.“

Bei der Missouri Pacific-Bahn wurde kürzlich von den Leitern der Neuordnung, den Herren Kuhn, Loeb & Co., in der amerikanischen Finanzpresse gemeldet, daß die „Sanierung“ nun endgültig abgeschlossen sei. Auch hier sind die neuen Titel umtauschbereit.

Anläßlich der Beendigung der Zwangsverwaltung wurde von den Leitern der Bahn ein bemerkenswerter Bericht veröffentlicht, in dem betont wird, daß die „Receivership“ (= Zwangsverwaltung) dieser Gesellschaft einzig gewesen ist, da gerichtliche Verfolgungen vermieden werden konnten. Zweifellos stellt dies den Fähigkeiten der Neuordnungsleitung das beste Zeugnis aus. Weiter muß hervorgehoben werden, daß in den 22 Monaten, die die Zwangsverwaltung währte, der Zwangsverwalter durch die gerichtlichen Behörden ermächtigt wurde, nicht weniger als 10 Millionen Dollar für Verbesserungszwecke und neue Betriebsmittel auszugeben, obgleich die sonstigen Betriebsausgaben eine bisher unerhörte Höhe erlangten. Dies wird künftigen Betriebsergebnissen zum Vorteil gereichen. Durch die „Sanierung“ wurden 69 Millionen Dollar früherer festverzinslicher Titel in 5prozentige Vorzugsaktien umgewandelt, wodurch eine Ersparnis von jährlich 3 Millionen Dollar erzielt werden konnte. Durch die Neuordnung wurden außerdem die Mittel beschafft, um die Besitzer von 25 Millionen Dollar Noten, die der Durchführung der Sanierung lange Zeit das größte Hindernis bereiteten, in bar abzufinden. Der künftige Finanzbedarf der Bahn wird durch Schaffung von neuen „First & Refunding Mortgage Bonds“ befriedigt, die hypothekarisch durch 6148 Meilen Eisenbahn (hiervon 1958 Meilen im ersten Rang) gedeckt werden. Die einstigen Besitzer können, schreibt die „N. Z. Ztg.“, hauptsächlich angesichts der befriedigenden Verkehrsentwicklung darauf rechnen, einen guten Teil des erlittenen Verlustes wieder einzudecken, obwohl die veränderte Kapitalgrundlage auch hier einen bösen Strich durch manche Rechnung macht und noch machen wird.

F. R.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

1253, 1265, 1267 und 1269. Ober- sisch-österreichischer Kohlenver- Eisenbahngütertarif Teil II, 1—4, gültig vom 1. September 1913. nkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenkoksasche gehören in Deutschland in tarifarischer Hinsicht nicht zu den Brennstoffen, sondern zu den Schlacken bzw. Wegebaustoffen und unterliegen deshalb dem deutschen Verkehrssteuergesetz vom 8. April 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 ab werden in obigen Tarifen die beiden Güterarten Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenkoksasche gestrichen.

Kattowitz, 17. September 1917. (1362)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. Oktober 1917 wird die Station Harburg U. E. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 18. September 1917. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 19. November d. J. erhält die Anwendungsbedingung Nr. 2 des Ausnahmetarifs S 20 b eine neue Fassung.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 17. September 1917. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. (Verkehr mit Basel und Schaffhausen.)

Am 30. November 1917 tritt der Ausnahmetarif 4 (Zucker) außer Kraft. Auskunft über die dadurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, 15. September 1917. (1365)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

a) Staats- u. Privatbahn-Güterverkehr. Teiheft C 1. Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.
c) Staats- u. Privatbahn-Tierverkehr. Tfv. 1504.

Vom 1. Oktober 1917 an werden im Binnen- und Wechselverkehr mit den Bahnhöfen der Kreis Oldenburger Nebenbahn (Strecke Neustadt [Holst.]-Heiligenhafen) die Frachtsätze für
Eilstückgut . . . um 30 Pf.
Frachtstückgut . . „ 15 „
Wagenladungen . „ 5 „
für 100 kg
und die Frachten für lebende Tiere bei Berechnung zu den Stücksätzen um 1 M. für die Sendung,
bei Berechnung zu den Ladungssätzen um 6 M. für den Wagen
— einschließlich der Verkehrssteuer für die Zuschläge — erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 14. September 1917. (1363)
Für die Kreis-Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft:
Königliche Eisenbahndirektion Altona, als betriebsführende Verwaltung.

Güterverkehr Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen, Badisch-Württembergischer Güterverkehr und Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatsbahnen.

Ab 20. September 1917 erhöhen sich die Frachtsätze der Wagenladungsklassen im Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Mosbach-Mudau um 2 ₰ für 100 kg. Die Nichteinhaltung der zweimonatlichen Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 2 (2) EVO. genehmigt.

Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 18. September 1917. (1372)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. Dezember 1917 tritt der Ausnahmetarif S 18 (frische Seefische) außer Kraft. Ferner fallen zum gleichen Zeitpunkt im Ausnahmetarif S 18 b für frische Heringe die Stationsfrachtsätze für das nordwestliche Gebiet fort. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. September 1917. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen usw. von Oberschlesien.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die „Schachtanlage Sosnitza“ (Abfertigungsstation Gleiwitz) einbezogen. Wegen der Frachtberechnung ergeht gleichartige Bekanntmachung im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Kattowitz, 18. September 1917. (1370)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif, Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Auf 1. Dezember l. J. treten die Stationsfrachtsätze für Waghäusel, Neulußheim und Hockenheim des Ausnahmetarifs 6 im badischen Binnengütertarif und im Badisch-Pfälzischen Gütertarif außer Kraft; es gelten künftig die Sätze des Rohstofftarifs.

Karlsruhe, 18. September 1917. (1373)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Zuschlagsfracht der Nebenbahn Mosbach-Mudau.

Vom 20. September 1917 an wird die Zuschlagsfracht der Nebenbahn Mosbach-Mudau für Wagenladungen ausschließlich Verkehrssteuer auf 6 ₰ für 100 kg erhöht.

Berlin, den 19. September 1917. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser, Teil II, Abschnitt A, Seite 12.

Die besondere Bestimmung zu Artikel 11, Berechnung der Fracht, wird mit sofortiger Gültigkeit in Übereinstimmung mit den für den innerdeutschen Verkehr getroffenen Bestimmungen gebracht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 19. September 1917. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 24. September 1917 an wird die Station Linden Hafen des Direktionsbezirks Hannover in den Tarif einbezogen. Die Station Linden Fischerhof erhält die Bezeichnung Hannover-Linden. Die Station Tetschen der Sächsischen Staatsbahnen wird in den Ausnahmetarif 6 (Eisen und Stahl usw.) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. September 1917. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Allgemeine Kilometertariftafel vom 1. Oktober 1917.

Druckfehlerberichtigun

Seite	Entfernung km	Spezialtarif	Frach zu än i
3	51	III	2
3	52	I	3
3	52	II	2
3	54	III	2
4	101	I	6
4	101	II	5
4	103	I	6
4	103	II	5
4	104	I	6
4	104	II	5,

Dresden, 18. September 1917.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatse

Elsaß-lothringisch-luxemburgis Badischer Güterverkehr.

Die Station Ballrechten-Dott der Nebenbahn Krozingen-Münst Sulzburg ist am 23. August 1917 b weiteres für den Güterverkeh schlossen worden.

Straßburg, 17. September 1917.
Die geschäftsführende Verwalt Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothr

Württembergisch-Schweizerisch Gütertarif, Teil II, Heft 1.

Mit Ablauf des 30. November treten die Ausnahmetarife Nr. 4 ker), 7 (Zement) und 23 (B außer Kraft.

Stuttgart, 15. September 1917.
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahn.

Tariferhöhungen.

Vom 1. Dezember 1917 ab werd höht:
a) bei den Nebenbahnen Bib Oberharmersbach, Mosbach-M Oberschefflenz - Billigheim u Rhein-Ettenheimmünster
die bestehenden Tarifzus für Eilstückgut um 15 Frachtstückgut um 5 Pf. u dungen um 1 Pf. für 100 k
b) bei den Nebenbahnen A Ottenhöfen, Haltingen - K und Krozingen - Münstertal - burg
die Tarifsätze der Kilo tariftabellen für Eilstückg 20 Pf., Frachtstückgut um und Ladungen um 3 Pf 100 kg.

Karlsruhe, 17. September 1917.
Betriebsdirektion.

2. Personen- und Gepäckverk

Württembergische Nebenbah Aktiengesellschaft zu Stuttg

Am 1. Oktober d. J. treten Er gen der Personenfahrpreise b Filderbahn, Strohgäubahn, Hä bahn und Reutlingen-Gönninger ein. Über die neuen Person preise geben die herausgeg Nachträge zu den Binnentarifen stehender Bahnstrecken Auf Diese Nachträge sind bei der zeichneten Direktion und den St käuflich zu haben.

Stuttgart, 18. September 1917.
Direktion der Württembergischen Nebenb

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

ummer 75. | 26. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinheitlichung der Tiertarife der deutschen Eisenbahnen.

urch Artikel 45 der Reichsverfassung ist bestimmt, daß eine „möglichste Gleichmäßigkeit der Tarife" hingewirkt en soll. Diese Gleichmäßigkeit ist im großen und ganzen len Gütertarifen erreicht. Bei den Tiertarifen herrscht noch der größte „Partikularismus". Die nachstehende Übersicht über die Tarifeinheiten der hauptsächlichsten Bahnen mag zeigen, wie weit wir noch von einer Einheitlichkeit entfernt sind. Hauptsächlich sind es die Wagenladungsklassen, in denen die meisten Bahnen auseinander gehen.

Einheitssätze für Ladungen
a) Streckensatz für 1 qm Ladefläche und 1 km, b) Abfertigungsgebühr für 1 qm Ladefläche in Pfennig.

Verwaltung	Bei Entfernungen	L 1 Pferde, Ponnies		L 2 Sonstiges Großvieh sowie Kleinvieh in einbödigen Wagen		L 3 Kleinvieh in Wagen mit 2 bis 6 Böden		L 4 Kleinvieh in Wagen mit 7 und mehr Böden	
		a	b	a	b	a	b	a	b
ußisch-Hessische Staatsbahnen anschließende Staats- und Privatbahnen	durchweg (östlich)	2,5	40						
	durchweg (westlich)	3,0							
	1—100 km			2,0	40	2,67	40	3,0	40
	101—200 „			1,75		2,33		2,63	
	201—300 „			1,5		2,0		2,25	
	301 und mehr			1,0		1,33		1,5	
sische Staatsbahnen	durchweg	2,5	40	2,2	20	3,0	20	3,3	20
ische Staatsbahnen rechts d. Rh.	„	2,3	20	2,3	20	2,3	20	2,3	20
ge süddeutsche Verwaltungen . .	„	3,0	40	2,0	40	2,66	40	3,0	40

den Stücksätzen stehen nur die rechtsrheinischen bayeen Bahnen einer Einigung noch fern. Selbst ihre Einng der Tierarten nach Tarifierungsgruppen deckt sich mit derjenigen des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, I (vgl. die nächste Übersicht).

ese Buntscheckigkeit der Tarife bietet ein unerfreuliches und wirkt nicht nur betriebs- und verkehrserschwerend, ern ist auch für die beteiligten Bahnen sehr kostspielig. hrend der Tiertarif, Teil I, für alle Bahnen gemeinsam sgegeben ist, hat jede Bahn oder Bahngruppe ihren beren Tiertarif, Teil II. Am umfangreichsten ist derjenige ie Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und anschlieen Staats- und Privateisenbahnen, da er für die Wagengsklasse L 1 (Pferde) eine besondere Tarifierung nach östlichen und westlichen Strecken vorsieht. Er enthält demzufolge auch noch einen besonderen Kilometerzeiger für die östlichen Entfernungen, während sonst in den Binnentiertarifen auf die Kilometerzeiger für den Güterverkehr verwiesen werden kann.

Für den Wechselverkehr der verschiedenen Bahnen oder Bahngruppen untereinander bestehen besondere Verbandstiertarife mit Schnitt- oder Stations- und Anstoßsätzen, in denen die verschiedenen Einheiten der verschiedenen Bahnen enthalten sind. Um nicht gar zu umfangreich zu werden, mußten die Verbandstiertarife auf die hauptsächlichsten Stationsverbindungen beschränkt werden. Trotz dieser Unvollständigkeit sind sie noch recht ansehnliche Bände, deren Aufstellung und Druck große Summen verschlingen. Die

Einheitssätze für Stücksendungen. a) Streckensatz für 1 km, b) Abfertigungsgebühr in Pfennig.

Verwaltung	S 1	S 2				S 3		S 4
	Pferde, Ponnies	Fohlen über 1 Jahr alt, Maultiere	Fohlen bis zu 1 Jahre, Esel	Stiere, Ochsen	Rinder, Kühe	Schweine über 75 kg	Schweine sonstige, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde	Ferkel, Lämmer, Zicklein
Preußisch-Hessische Staatsbahnen u. a.	Für 1 Stück a) 20 b) 100 Für die nächsten 3 weiteren Stück a) je 5 b) „ 100 Für jedes weitere Stück a) 5 b) 80	Für 1 Stück a) 10 b) 60 Für jedes weitere Stück a) 3 b) 60				Für die ersten 10 Stück a) je 2 b) „ 20 Für jedes weitere Stück a) 1 b) 20		Für 1 Stü[illegible] a) 2 b) 10 Für die nächsten 9 Stück a) je 0,5 b) „ 10 Für je[illegible] weitere 5 Stück a) 1,5 b) 50
Mindestfracht für die Sendung	300	200				30		30
Bayerische Staatsbahnen r. d. Rh. . .	Für 1 Stück a) 20 b) — Für 2 und mehrere a) je 11,6 b) —		Für 1 Stück a) 10 b) — Für 2 und mehrere a) je 5,8 b) —	Für jedes Stück a) 6,934 b) —	Für jedes Stück a) 5,394 b) —	Für jedes Stück a) 1,540 b) —	Für jedes Stück a) 1,156 b) —	
Mindestfracht für 1 km	18		18	18	18	—	—	
„ für die Sendung	—		—	—	—	40	40	

verschiedenen Tarifeinheiten in den Verbandstiertarifen erschweren wiederum die Verteilung der Frachten und bedingen die Aufstellung kostspieliger Anteilstabellen für den Abrechnungsverkehr der beteiligten Bahnen untereinander.

Angesichts dieser Verhältnisse wäre es zu begrüßen, wenn eine Einigung auf gemeinsame Tarifeinheiten baldigst erzielt würde. Wenn es dazu bisher noch nicht gekommen ist, so dürften dafür weniger Gründe volkswirtschaftlicher als geschichtlicher Art angeführt werden können. In Anlehnung an einen Schillerschen Ausspruch könnte man sagen: Es erben sich auch die Tarife wie eine ewige Krankheit fort. Gewiß bestehen zwischen Nord- und Süd- und West- und Ostdeutschland wirtschaftliche Verschiedenheiten, aber sie bestehen für Tiere nicht viel mehr als für Getreide, Eisen, Porzellan und andere Güter, bei denen man sich auf einheitliche Tarifsätze geeinigt hat. Für Verkehrsverbindungen, die aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen einer Ausnahmestellung bedürfen, könnten ja ebensogut, wie im Güterverkehr Ausnahmetarife geschaffen werden. Bevor man aber zu diesem Mittel greifen sollte, müßte das Bedürfnis unabweisbar feststehen, denn unsere Volkswirtschaft hat während der Dauer des Krieges gezeigt, wie elastisch sie ist und welche Druckproben sie auszuhalten vermag, in Vergleich zu denen tarifarische Belastungen gar nicht ins Gewicht fallen können. Die Einführung besonderer Ausnahmetarife würde jedenfalls dem gegenwärtigen Zustand bei weitem vorzuziehen sein.

Eine Einigung auf gemeinsame Tarifeinheiten kann nur im Wege der Erhöhung erzielt werden, denn es kann kein[illegible] Bahn zugemutet werden, ihre Tarife zugunsten einer Einigu[illegible] zu ermäßigen, wenn nicht gleichzeitig zwingende volkswi[illegible]schaftliche Gründe vorliegen. Solche sind aber nicht [illegible] mindesten vorhanden. Im Gegenteil werden nur Gründe f[illegible] eine allgemeine Erhöhung gefunden werden können.

Zunächst ist unsere Landwirtschaft, die gestärkt aus d[illegible] gegenwärtigen Kriege hervorgehen dürfte, wohl in der La[illegible] eine Tariferhöhung zu vertragen. Sodann stehen die de[illegible]schen Tiertarife weder in einem angemessenen Verhält[illegible] zu dem Werte der Tiere, noch zu den Leistungen der Eis[illegible]bahn. Nach ihrem Werte dürften Tiere in Ladungen kein[illegible]wegs billiger als die Güter der Allgemeinen Wagenladun[illegible]klasse B tarifieren und in einzelnen Stücken nicht billi[illegible] als Eilgut befördert werden. Nach den Leistungen der Eis[illegible]bahn wäre ebenfalls die höchste Tarifierung gerechtfer[illegible] und zwar bei einzelnen Stücken sogar unter Berechnung [illegible] Sperrigkeitszuschlags. Denn nicht nur die Beförderung [illegible] gedeckt gebauten Wagen und bei einzelnen Stücken auch [illegible] Beanspruchung eines unverhältnismäßig großen Raumes [illegible] bei der Tarifierung zu bewerten, sondern es kommt a[illegible] noch hinzu, daß die benutzten Wagen für die Dauer der [illegible]geschriebenen Reinigung und Entseuchung sowie Zuführu[illegible] zu den Reinigungsanstalten bzw. Bahnhöfen, dem Betri[illegible] entzogen werden, abgesehen davon, daß durch die Zuführu[illegible] noch Betriebskosten entstehen, für die eine Entschädigu[illegible] nicht berechnet wird. (Schluß folgt.)

Die transmesopotamische Eisenbahn Koweit-Bagdad-Homs.

Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport bringt in ihrem Augustheft die nachstehenden, teilweise der „Ingegneria Ferroviaria“ 1917, Nr. 6, entnommenen Angaben, die jetzt ein besonderes Interesse bieten, da das behandelte Projekt offenbar mit der in deutschem Interesse stehenden Bagdadbahn in teilweisem Wettbewerb steht, ja in der Endstrecke Bagdad-Koweit ein Unternehmen bildet, das [illegible]sprünglich von deutschen Unternehmungen geplant war, [illegible] der Einnahme von Bagdad durch die Engländer aber offen [illegible] als ein Ententeplan von den feindlichen Mächten gefördert wi[illegible].

Unsere angeführte Quelle schreibt:

Es handelt sich hier darum, ein altes und schon bekann[illegible]

·ojekt wieder aufzunehmen, das nicht das Produkt eines eoretischen Gedankens, sondern das Ergebnis ernsthafter, ırch gewiegte Techniker und Finanzleute gemachter Studien t und das gewisse Wahrscheinlichkeiten der Verwirklichung etet.

Die Länge der geplanten Linie beträgt 1615 km, und zwar 5 km für das Teilstück Koweit-Bagdad und 970 km für das ıgdad-Homs. Der Ausgangshafen am Persischen Meer-sen wird notwendigerweise Koweit sein, der unzweifelhaft ır beste Stapelplatz ist, denn er bietet eine Wasserfläche von km in der Länge auf 17 in der Breite, mit einem 800 m eiten Hafendamm von 2,5 km. Von den Mündungen des hat el Arab ist er nur 80 km entfernt. Der Ausgangshafen ı Mittelmeere wird Syrisch-Tripolis sein, von wo aus be-its die Linie nach Homs führt. Diese letztere Stadt ist denn ıch als Anfangspunkt der nach dem Innern führenden Linie ›rgesehen, die demnach von Homs über Palmyra nach Bag-d und nach dem Persischen Meerbusen gehen würde.

Von Homs aus durchquert sie in ihrem ersten Teil von esten nach Osten die Syrische Wüste bis nach Tedmur Palmyra), steigt dann ein wenig nach Nordosten, dem Flusse s Djebel Amur entlang führend, geht nach Erek, folgt her-ch dem Flusse des Djebel el Bischri und erreicht Deir el r am Euphrat, 370 km von Homs entfernt. Von dort aus endet sich die Linie nach Südosten, folgt dem rechten Fluß-er, über Mejadin und Abu Kemal, 160 km von Deir el Sor; ınn geht sie in direkt westlicher Richtung stets dem Euphrat tlang, gelangt nach El Kadim und nach Anah, biegt nach dosten ab, geht nach Hit, 420 km von Deir el Sor, und nach ımadi; von dort nimmt sie wieder Richtung nach Westen, erschreitet den Euphrat bei Feludja und erreicht Bagdad, 0 km von Deir el Sor.

Von Bagdad setzt sich die Linie zuerst direkt nach Süden s nach Mussejib fort, von wo in südwestlicher, dann in dlicher Richtung die Abzweigung zur Bedienung von Ker-la und Nedjef ausgeht; die Hauptlinie führt nach Hilleh, erschreitet erstmals den Fluß, nimmt Richtung nach Süd-ten, kehrt über den Euphrat zurück, um Diwanije zu be-hren, verbleibt nach dem Übergang über den Schatt el Kehr d über den Schatt el Hai auf dem linken Ufer bis Nasrije, erschreitet den Fluß nochmals, nimmt schräg Richtung mehr twärts, geht endlich direkt nach Süden bis zum westlichen ıde der Bucht von Koweit, die sie umfährt, um diesen ıfen, ihren Endpunkt, zu erreichen.

Auf dem letzten Teil ist die Linie in fünf, zusammen 5 km umfassende Bahnstrecken geteilt, nämlich: 1. Koweit-beir, mit Abzweigung nach Bassora und Mohammera; Sobeir-Nasrije, wo sich der Schatt el Hai in den Euphrat gießt; 3. Nasrije-Diwanije; 4. Diwanije-Hilleh (Babylon); Hilleh-Bagdad, mit der auf halbem Wege abzweigenden benlinie auf Mussejib, Kerbela und Nedjef.

Zwischen Bagdad und Homs sind Nebenlinien leicht zu er-llen, aber das Projekt befaßt sich nicht damit, weder in anzieller noch in technischer Beziehung. Es enthält auch ıige Abkürzungslinien: von Erek nach Abu Kemal, unter rmeidung von Deir el Sor; von El Kadim nach Hit; von ah nach Bagdad; dann zwei Varianten mit anfänglich dem gris folgender, gemeinsamer Strecke Bagdad-Baghela (ein nig stromaufwärts von Kut el Amara), wo die eine ab-eigt, um über Schatra nach Nasrije zu gelangen, die andere er Kut el Amara und Korna (am Zusammenfluß des Tigris d des Euphrat) geht, um in Bassora zu enden.

Die Linienführung der Transmesopotamischen ist, wie man sieht, bis Bagdad von der Bagdadbahn vollständig verschieden. Homs, wo sie beginnt, ist 180 km südlich von Aleppo und Deir el Sor, ihr nördlichster Punkt befindet sich ebenfalls 170 km südlich von Ras el Ain; ferner geht die Linie von Deir el Sor fast ihren ganzen Durchlauf neben dem Euphrat hin, während die Bagdadbahn von Mosul bis Bagdad dem Tigris folgt. Im ganzen nimmt die Linie ihren Lauf, ausgenommen vom Euphratknie, bei El Gajim, ein wenig östlich von El Kadim, bis Hit, sozusagen ständig über die Karawanenstraße von Homs nach Bagdad.

Diese Linie sollte die Hilfsquellen Mesopotamiens entwickeln und aus einem starken Pilgerdurchzug Nutzen ziehen; ferner würde sie die Reise nach Indien wenigstens um 4 oder 5 Tage abkürzen und Syrien sowie Palästina unberechenbare Vorteile verschaffen.

Es ist klar, daß jeder Finanzplan viele hypothetische Punkte in sich schließt. Während hier die Erstellung des Teils zwischen Homs und Bagdad verhältnismäßig leicht sein wird, wird dagegen der Teil von Bagdad nach dem Persischen Meerbusen infolge der Überschreitung zahlreicher Flußläufe und von Gegenden, die der Überschwemmung ausgesetzt sind, sehr teuer werden.

Mit Inbegriff der Bauzinsen ist die Strecke Bagdad-Homs, die eine große Brücke über den Euphrat und ungefähr 5,6 km an Tunnel aufweist, auf durchschnittlich 184 000 Fr. für das Kilometer veranschlagt; die Gleise würden die Normalspur von 1,435 m erhalten, mit Schienen zu 30 kg für d. l. m, deren Kosten, in Koweit geliefert, 250 Fr. die Tonne nicht übersteigen sollten. Der Voranschlag umfaßt das Rollmaterial, Niederlagen, Signaleinrichtungen, Telegraphen usw.

Wahrscheinlich würde die Strecke Koweit-Nasrije (320 km) etwas weniger kosten, während die von Nasrije-Bagdad (325 km) wegen vier großer Euphratbrücken und zahlreicher zu überschreitender Wasserläufe teurer sein würde.

Die Techniker sind der Meinung, daß unter Vorbehalt weiterer Studien die Durchschnittskosten der Linie 190 000 Fr. für das km betragen werden. Wenn die „Persian Gulf and Mesopotamia Development Co., ltd.“ die Urheber dieser Unternehmung ist, diesen Gedanken der Regierung unterbreitet, wird sie sich dazu verpflichten, die Linie nach Maßgabe der gewählten und von ihr genehmigten Linienführung und Spurweite zu bauen, und sie zweifelt nicht, daß die Regierung ihr möglichstes tun werde, damit die Unternehmung die sowohl für den ständigen wie vorübergehenden Gebrauch benötigten Landstrecken, wie auch die Steinbrüche und andere aus dem Lande erhältlichen Materialien unentgeltlich bekommen werde.

In bezug auf die finanzielle Seite der Frage sieht das Projekt eine Staatsgarantie von jährlich 5 % zugunsten der Aktionäre vor, mit dem Anrecht auf die Hälfte des diesen Ansatz übersteigenden Reinertrages. Im Verwaltungsrat würde die Regierung vertreten sein. (Für die Bagdadbahn hat die türkische Regierung bewilligt: 1. die Zahlung eines jährlichen Betrages von 11 000 Fr. für d. km, was einer Subvention von 269 110,65 Fr. für d. km entspricht; 2. die Garantie für eine jährliche Mindesteinnahme von 4500 Fr. für d. km; wenn die Einnahme diese Summe übersteigt, aber weniger als 10 000 Fr. beträgt, fällt der 4500 Fr. übersteigende Überschuß der Regierung zu; von der Einnahme über 10 000 Fr. hinaus wird 60 % an die Regierung und der Rest an die Gesellschaft verteilt.).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einschränkung des Kohlenverbrauchs und Ersparnis an nschenkräften.** In einem Erlaß vom 31. August d. J. prägt preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts die Verwaltung der Reichseisenbahnen den nachgeordneten enbahnverwaltungen folgendes ein: Die mit der langen iegsdauer stetig wachsenden Erschwernisse auf allen rtschaftsgebieten erfordern die Zusammenfassung aller äfte zur Sicherstellung der wichtigsten Bedürfnisse, um zum endgültigen Erfolge durchhalten zu können. Ich traue dem bewährten Pflichtbewußtsein der Direktionen der ihnen unterstellten Beamten, Dienststellen und Angestellten, daß alle nach ihren Kräften an der Lösung der raus schweren Aufgaben mit unermüdlicher Bereitwilligkeit mitzuwirken bestrebt sind. Die wichtigste, aber auch wierigste Aufgabe ist die ausreichende Bereitstellung von hle und von Menschenkraft. Die geförderte Kohlenmenge ibt erheblich hinter dem notwendigen Bedarf zurück. Alle tel, die Förderung zu steigern, werden zwar angewandt. Bei den durch die lange Kriegsdauer abgenutzten Betriebseinrichtungen der Gruben und bei der durch Ernährungserschwernisse geminderten Leistungsfähigkeit der Bergarbeiter ist aber mit einer wesentlichen Steigerung der Förderung auf die Dauer nicht zu rechnen. Man wird zufrieden sein müssen, die Förderung auf der jetzigen Höhe während des Krieges zu erhalten. Es muß daher rücksichtslos der Zwang, Kohle zu ersparen, an allen Stellen durchgeführt werden, wenn einer womöglich durch Transportschwierigkeiten, Förderausfälle und andere unabwendbare Zufälligkeiten noch verschärften, für die Kriegsführung überaus verhängnisvollen Kohlenkrisis vorgebeugt werden soll. Für den zur Kriegsführung und zur Aufrechterhaltung der inneren Wirtschaft gleich notwendigen Eisenbahnbetrieb, für das Feldheer und die Kriegsmarine ist die unentbehrliche Kohlenmenge vorzugsweise bereitzustellen. Auch für Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke und für wichtige landwirtschaftliche Betriebe muß die erforderliche Mindestmenge an Kohlen sichergestellt werden. Ebenso dürfen dem Hausbrand unzulässige Mengen nicht entzogen werden. Denn die schon unter Ernährungsschwierigkeiten leidende Bevölkerung darf im kommenden Winter unter keinen Umständen zum Verzicht auf warmes Essen und die unentbehrliche Hei-

zung auch nur vorübergehend genötigt werden. Somit erübrigt nur, durch weitgehendste Ersparnis von Kohlen zu ermöglichen, daß die an sich unzulänglichen Kohlenmengen wenigstens für die wichtigsten Zwecke ausreichen. Harte Eingriffe in das Wirtschaftsleben sind daher unvermeidlich. So ist bereits in die Wege geleitet, Betriebe, welche die Kohle nicht richtig ausnutzen, ohne Rücksichtigung auf die Schädigung der Besitzer zugunsten der am wirtschaftlichsten Arbeitenden zu schließen. Auch die Rüstungsindustrie hat schon beträchtliche Einschränkungen erfahren und sieht weiteren entgegen.

Unter diesen Verhältnissen ist es vaterländische Pflicht aller Eisenbahnbediensteten ohne Rücksicht auf Rang oder Dienststellung, auf die größte Einschränkung des Kohlenverbrauches hinzuwirken und zwar sowohl des unmittelbaren, als des mittelbaren, der durch Arbeiten und Lieferungen für die Eisenbahnverwaltung entsteht. Im einzelnen sind die Maßnahmen zur Einschränkung des Kohlenverbrauchs genügend bekannt. Es kommt nur darauf an, daß jeder Einzelne auf seinem Posten von der Unerläßlichkeit weitgehendster Kohlenersparnis durchdrungen ist und mit allen Mitteln ohne Rücksicht auf persönliche Bequemlichkeit auf dieses Ziel hin mitarbeitet.

Das gleiche gilt von der Ersparnis an Menschenkräften. Wenn sich nicht jeder einzelne auf das äußerste anspannt, und wenn die Dienststellen und Behörden nicht mit aller Kraft dahin wirken, daß die Arbeiten und dementsprechend die Kopfzahlen auf das äußerste Maß eingeschränkt werden, dann können dem Heere und den unentbehrlichsten Rüstungsindustrien die unbedingt erforderlichen Mannschaften nicht zugeführt werden. Insbesondere trifft dieses auch auf die Bauten und Beschaffungen zu, deren rücksichtsloseste Einschränkung nach den verschiedenen letzthin ergangenen Erlassen ich nochmals zur strengsten Pflicht machen muß.

— **Ablenkung eines Teiles des Wagenladungsverkehrs auf den Rheinwasserweg.** Die Eisenbahndirektion Elberfeld gibt nachstehende Verfügung, die sie an ihre Güter- und Eilgutabfertigungen und Verkehrsämter erlassen hat, zur Kenntnis: „Zur weitern Entlastung der Eisenbahnen soll die Rheinwasserstraße mehr als bisher nutzbar gemacht werden. Zu dem Zwecke soll vom 15. d. M. an ein unmittelbarer Wagenladungsverkehr (nur dieser) mit der Eisenbahn zwischen allen Stationen, die innerhalb folgender Linien liegen: Cöln-Siegburg - Wissen - Betzdorf - Siegen - Finnentrop - Lethmathe - Iserlohn - Menden - Unna - Hamm - Recklinghausen - Gladbeck - Dinslaken - Duisburg - Ruhrort - Rheinlinie bis Cöln als Versandstationen einerseits und Amsterdam und Rotterdam (nur diese) als Empfangsstationen anderseits nicht mehr stattfinden. Die an den genannten Eisenbahnlinien liegenden Bahnhöfe sind einbegriffen. Von der Sperre werden alle Wagenladungsgüter für Amsterdam und Rotterdam getroffen, ausgenommen Güter in loser Schüttung, feuergefährliches, ätzendes und Explosionsgut. Wagenladungen zur unmittelbaren Beförderung mit der Bahn nach Amsterdam und Rotterdam sind somit vom 15. September an nicht mehr anzunehmen. Die Ladungen sollen einem Rheinhafen zugeführt werden, von wo sie durch die Rheinschiffahrt nach Amsterdam und Rotterdam weiterbefördert werden. Derartige Sendungen sind somit zur Beförderung nur anzunehmen, soweit sie an einen Spediteur oder an eine Schiffahrtslinie in Cöln-Deutz Hafen, Cöln-Mülheim, Düsseldorf Hafen, Duisburg Hafen, Duisburg West Hafen oder Duisburg-Ruhrort gerichtet sind. Zweckmäßig wird der nächstgelegene oder der am schnellsten zu erreichende Rheinhafen gewählt. Die Wahl des Hafens und des vermittelnden Spediteurs ist dem Versender zu überlassen. Auskunft über die Frachtsätze der Rheinschiffahrt erteilen die Spediteure, an die die Verfrachter zu verweisen sind. Beteiligte Versender sind schon jetzt zu verständigen.“

— **Umbau von Eisenbahnstrecken.** Die von der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft betriebenen Pillkaller Kleinbahnen, welche bisher eine Spurweite von 0,75 m hatten, sind in 1,00 m-Spur umgebaut worden und ist deren Betrieb nach erfolgtem Umbau sämtlicher Linien am 1. September d. J. wieder eröffnet worden.

— **Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft** veröffentlicht ihren Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr 1916/17. Wir entnehmen dem Bericht folgendes: Die Gesamteinnahmen sind gegen das Vorjahr von rund 346 555 ℳ auf rund 413 618 ℳ, mithin um 19,35 % gestiegen. Sie übersteigen das verkehrsstärkste Friedensjahr 1913/14 um rund 1430 ℳ = 0,35 %. Die Betriebsausgaben haben sich von rd. 298 441 ℳ auf rd. 335 682 ℳ, mithin um 12,48 % erhöht. Die Betriebsziffer hat sich gegen das Vorjahr von 86,1 % auf 81,1 % ermäßigt. Der Betriebsüberschuß beträgt im Berichtsjahr rund 77 936 ℳ gegen rund 48 114 ℳ im Vorjahre, mithin 61,9 mehr. Aus diesem Betriebsüberschuß werden zunächst Verpflichtungen der Gesellschaft voll bestritten. Der so noch verbleibende Überschuß von rund 4000 ℳ wird zur abminderung des Verlustvortrages aus dem Vorjahre rund 26 102 ℳ verwendet. Der Verlust ermäßigt sich dad auf rund 22 842 ℳ. Dieser Betrag wird auf neue Rechn vorgetragen.

Die Entwickelung des Verkehrs der Bahn hat im a schlossenen Rechnungsjahre die aus den Verkehrsergebni des Vorjahres zu schließenden Erwartungen noch übertrof Es wurden befördert rund 256 000 Personen gegen 209 240 im Vorjahre. Die Beförderungsziffer des Güter kehrs mit rund 100 000 t hat das letzte Friedensjahr 191 bereits um rund 4000 t überholt.

— **Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem richt des Vorstandes für das am 31. März d. J. beendete schäftsjahr hat sich der Personenverkehr weiter gut wickelt und erbrachte gegenüber dem Vorjahre eine M einnahme von rund 50 000 ℳ. Davon kommen auf den wöhnlichen Verkehr 45 000 ℳ und 5000 ℳ auf den Mili verkehr. Dagegen hat der Güterverkehr eine noch wei Abnahme erfahren und rund 36 000 ℳ weniger erbracht al Vorjahre. Die gesamten Betriebseinnahmen von 575 161 (i. V. 560 679 ℳ) abzüglich der gesamten Betriebsausga von 390 163 ℳ (376 309 ℳ) ergeben einen Betriebsübersc von 184 999 ℳ (184 370 ℳ). Einschließlich 37 828 ℳ Vor stellt sich also der Betriebsüberschuß auf 222 826 ℳ (21 Mark). Nach Abzug der Anleihezinsen, Schuldentilgung Rücklagen ergibt sich ein Reingewinn von 173 240 (171 992 ℳ), der folgende Verwendung finden soll: 3½ % vidende (wie i. V.) auf 1,8 Millionen Mark Vorzugsaktie 63 000 ℳ, 1 % Dividende (wie i. V.) auf 6 781 000 ℳ Sta aktien = 67 810 ℳ, Eisenbahnabgabe 3354 ℳ (wie i. V.), trag auf neue Rechnung 39 076 ℳ (37 828 ℳ).

— **Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Ber der Direktion für 1916/17 hat die schon im vergange Jahre in die Erscheinung getretene Zunahme des Perso verkehrs auch im Berichtsjahre und zwar in verstärk Maße angehalten. Sie beträgt hinsichtlich der Zahl der förderten Personen 34,7 % gegen 6 % im Vorjahre; die nahmen aus dem Personenverkehr haben um 27,5 % z nommen. Im Güterverkehr ist eine unerhebliche Abna von 1,8 % hinsichtlich der beförderten Menge und um 2, bei den Einnahmen zu verzeichnen. Diese Abnahme ausschließlich auf die mit einer großen Wagennot und ei empfindlichen Mangel an Arbeitskräften verbundenen kehrsschwierigkeiten zurückgeführt werden. Am Fahr des Vorjahres wurde im ganzen und großen festgehal immerhin konnten rund 8800 Nutzkilometer eingespart den. Bei den Betriebskosten konnte infolge der außerord lichen Teuerung auf allen Gebieten und wegen der erhö Aufwendungen für das Personal in Form von Kriegszul trotz größter Sparsamkeit eine kleine Steigerung nicht mieden werden. Im übrigen hat sich der Betrieb auf den Linien der Gesellschaft ohne besondere Vorkomnisse zogen. Der Verkehr umfaßte 436 125 gefahrene Pers gegen 323 732 im Vorjahr und 571 085 t Güter gegen 581 Die Gesamteinnahmen betragen 621 492 ℳ gegenüber 600 6 im Vorjahr; die Zunahme der Gesamtausgaben bet 16 523 ℳ, gleich 3,7 % (462 932 gegen 446 409 ℳ). Es bi hiernach ein Überschuß von 158 560 ℳ gegenüber 154 22 im Vorjahr, was einer Steigerung um 2,81 % entspricht. die Betriebszahl (das Verhältnis der Ausgaben zu den nahmen) ergibt sich eine kleine Steigerung von 74,32 % 74,49 %. Der nach Vornahme der Verzinsungen, Absch bungen und Rücklagen verbleibende Reingewinn betr 5440 ℳ (i. V. 2009 ℳ). Dieser soll wiederum auf neue R nung vorgetragen werden.

— **Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung zwis Bahnhof und Ort Oedt.** Der Direktion der Crefelder E bahngesellschaft ist die Erlaubnis zur Vornahme allgeme Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahnlinie Bahnhofe Oedt nach dem Orte Oedt erteilt worden.

— **Württembergische Sonderzüge.** Nach einer Mittei im „Staatsanzeiger für Württemberg“ hat sich das würt bergische Ministerium der auswärtigen Angelegenhe Verkehrsabteilung, veranlaßt gesehen, auf die Vorschr hinzuweisen, wonach die Ermächtigung, Sonderzüge ohne nehmigung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zulegen, auf besondere in den Fahrdienstvorschriften vor sehene Fälle beschränkt ist. Dieser Hinweis des Minister wird von den württembergischen Zeitungen in Verbin gebracht mit einem Vorfall, der sich am Sonntag, den 16. M

ıugetragen hat. An diesem Tag konnte in einer Parteiverammlung in Biberach, in der der Reichstagsabgeordnete Erzerger die Friedensresolution der Reichstags verteidigen ollte, der Vorsitzende verkündigen, daß zwar der fahrplannäßige Zug, mit dem Erzberger einzutreffen gehabt hätte, ine erhebliche Verspätung habe, daß aber Erzberger von Jlm aus mit einem Sonderzug nach Biberach kommen werde. Die Einlegung eines solchen Sonderzugs auf der 38 km langen Strecke war im Hinblick auf die Lage der Kohlenversorgung nd die dadurch bedingte Einschränkung des Fahrplans n der Presse lebhaft angefochten worden.

— **Ein Verkehrs-Praktikum**, und zwar besonders aus dem Eisenbahngebiet, wird an der Handels-Hochschule Berlin auch m kommenden Winterhalbjahr Bureaudirektor Hoffmann abalten. Nach einem geschichtlichen Überblick kommen dabei ur Behandlung der Organisation der Eisenbahnen, das Gütertarifsystem, die Eisenbahn-Verkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, ie deutschen Binnen- und Verbandgütertarife, ferner die auf en Eisenbahnverkehr bezüglichen zoll- und steuergesetzichen Bestimmungen usw. Besonderes Gewicht soll in diesen Übungen auf die Unterweisung in der praktischen Handabung der Tarife gelegt werden. Das Praktikum findet om 3. Oktober ab an jedem Mittwoch abend von 8—9 Uhr tatt. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Handelsochschule, Berlin C. 2, Spandauer Straße 1.

— **Mitropa-Kursbuch.** Dieses soeben zum erstenmal erscheinende Kursbuch, herausgegeben von der Mitropa, Mitteluropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G., Berlin, nit den bis Ende Oktober gültigen Fahrplänen stellt sich in en Dienst des großen durchgehenden Reiseverkehrs. Es vill, indem es sich auf die wichtigen Schnellzüge, nämlich oweit sie mit Schlafwagen oder Speisewagen ausgestattet ind, beschränkt, die bestehenden Kursbücher ergänzen, nicht erdrängen. Jeder einzelne Schlafwagen- und Speisewagenienst in Deutschland, in den besetzten Gebieten und nach dem usland wird mit allen Aufenthaltsstationen klar und einfach ur Darstellung gebracht. Dadurch soll dem Reisenden, der en Lauf der einzelnen Züge, in denen die Wagen verkehren, ber weite Strecken verfolgen will, das oft mühevolle Suchen ı einem größeren Kursbuch erspart werden. Zusammenellungen aller auf den wichtigsten Reiserouten verkehrenen, mit Schlafwagen oder Speisewagen ausgestatteten Zugerbindungen, zweckmäßig geordnete Übersichten über die im ursbuch enthaltenen Schlafwagen- und Speisewagendienste ebst Fahrzeiten, Entfernungsangaben und Bettkartenpreisen, estimmungen über den Vorverkauf von Bettkarten usw. erhöhen die Brauchbarkeit des Büchleins, das für 30 ₰ in den eisebureaus der Mitropa und in deren Schlaf- und Speiseagen erhältlich ist.

— **Vertretertag deutscher Beamtenverbände.** Kürzlich tagten n Rathaus zu Stuttgart unter Vorsitz von Inspektor Ungehüm-Dresden zahlreiche Vertreter deutscher Beamtenvereinde aus allen größeren deutschen Bundesstaaten. Den auptgegenstand der Tagesordnung bildete die Frage des Zuammenschlusses zu einer Reichsorganisation. Nach nem Bericht des Abg. Baumann-Stuttgart entwickelte ch eine sehr lebhafte Aussprache, in der von vielen Seiten e Notwendigkeit eines solchen Zusammenschlusses betont urde. Dieser Wunsch wurde auch in folgender Entschließung niedergelegt: „Die heute in Stuttgart versammelten ertreter des Verbandes deutscher Beamtenvereine und der nteressengemeinschaft deutscher Reichs- und Staatsbeamtenerbände sowie die Vertreter der Landesverbände und Fachverbände deutscher Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten nd Lehrer in den Bundesstaaten erachten den Zusammenchluß sämtlicher Vereine zu einheitlicher, gemeinsamer prakscher Arbeit auf dem Gebiete des Beamtenrechts, der Beoldungsfragen und der Hebung und Anerkennung des Beıntenstandes und der wirtschaftlichen Selbsthilfe für dringend otwendig. Zur Erreichung dieses Zieles wird sofort ein eichsarbeitsausschuß gebildet. Er soll aus je Vertretern des Verbandes deutscher Beamtenvereine und er Interessengemeinschaft deutscher Reichs- und Staatsbeıntenverbände und der übrigen heute vertretenen Landeserbände bestehen. Dieser Ausschuß soll alsbald einzelne estimmte wichtige Beamtenfragen in Behandlung nehmen. r wird gleichzeitig beauftragt, den Zusammenschluß der beehenden großen Verbände in einen Reichsverband durchıführen."
Bei dem 2. Punkt der Tagesordnung sollte sich die Verammlung mit der Festsetzung der Richtlinien für die innerılb der bundesstaatlichen Vereine vorzunehmenden Schritte . der Frage der Neuregelung der Diensteinkommen beschäftigen. Nach einem sehr interessanten, mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag des Staatsanwalts Zeller-Zweibrücken über die selbsttätige Anpassung des Beamtengehalts an die Schwankungen der Volkswirtschaft und der Kaufkraft des Geldes wurde beschlossen, die Festsetzung dieser Richtlinien dem neuen Reichsarbeitsausschuß, der in allernächster Zeit von dem Vorstand des Verbandes deutscher Beamtenvereine, Min.-Dir. Just-Berlin, einberufen werden soll, zu überlassen.

Österreich.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Die Gesamteinnahmen dieser Bahn betrugen im August 1 601 236 K. (+ 91 012 K. gegen denselben Monat des Vorjahres). Davon entfallen auf das alte Netz 1 186 818 K. und auf die Reichenberger Lokalbahn 414 418 K. Die Mehreinnahmen der Hauptstrecke betrugen 12 531 K., die der Lokalstrecke 78 481 K. Das Gesamterträgnis der ersten acht Monate beziffert sich auf 10 964 342 K. (— 770 530 K.), wovon auf die Hauptstrecke 8 296 844 K. und auf die Lokalstrecke 2 667 498 K. entfallen.

— **Versicherungspflicht für Zuckersendungen in geschlossenen Wagen.** Die Zuckerzentrale hat sämtlichen Zuckerfabriken und Zuckerraffinerien bekanntgegeben, daß sie sich infolge des Überhandnehmens von Beraubungen und Diebstählen bei Zuckersendungen im Einvernehmen mit dem Amte für Volksernährung veranlaßt sieht, die zwangsweise Versicherung gegen allfälligen, auf den Transporten entstehenden Schaden in geschlossenen Wagen beim Assekuranzverein der Zuckerindustrie anzuordnen. Von nun an werden sonach Wagenladungen von Raffinadezucker an die Verbraucher als auch Wagenladungen von Rohzucker an die Raffinerien der zwangsweisen Versicherung unterworfen sein, wobei auf ausdrückliche Ermächtigung des Amtes für Volksernährung der bei der jeweiligen Abfertigung ausgelegte Prämienbetrag vom Käufer zu tragen ist. Der Versicherungsbetrag wird sonach einerseits von den Rohzuckerfabriken den Raffinerien, anderseits von den Raffinerien den Empfängern in Rechnung gestellt werden.

— **Sonderkursus über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen.** Im Rahmen der staatlich unterstützten Sonderkurse, die nunmehr im 48. Unterrichtsjahre anfangs Oktober im eigenen Hause des kaufmännischen Vereins in Wien, Johannesgasse 4, beginnen und der Leitung eines hierzu bestimmten Professors der Neuen Wiener Handelsakademie unterstehen, findet, wie alljährlich, zur Einführung in das reglementarische und Tarifwesen der österreichisch-ungarischen und der ausländischen Eisenbahnen ein Sonderkursus statt. Sein Beginn ist für den 15. Oktober festgesetzt, er besteht aus zwei Abteilungen von sechs- oder dreimonatiger Dauer. In der ersten Abteilung, das österreichisch-ungarische Eisenbahnwesen umfassend, werden nach einer geographischen Vorführung des Eisenbahnnetzes samt Anschlüssen, an der Hand von Eisenbahnkarten, die verschiedenen Tarifsysteme und Arten der Tarifbildung, das Betriebsreglement vom 1. Januar 1910, der gemeinsame Tarif, Teil I, die Binnentarife, der Militärtarif, die Nachbar- und Verbandstarife, Inhalt und Gebrauch des Verordnungsblattes, die Gewährung von Frachtrückvergütungen und Frachtbegünstigungen, die Berechnung der Frachten für den inländischen Reexpeditionsverkehr und die Leitungsvorschriften behandelt. Zum Schluß werden praktische Beispiele an der Hand von Karten und Tarifen durchgeführt und Erläuterungen über die Anwendung des Lehrstoffes auf die Speditionspraxis gegeben. Die Vorlesungen in der zweiten Abteilung des Sonderkursus erstrecken sich auf den Deutschen Eisenbahngütertarif, die allgemeine Kilometertariftabelle, deutsche Binnen- und Verbands- und sonstige Auslandstarife, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, den Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Verbandstarife zwischen Österreich-Ungarn und dem Auslande, Anträge auf Fracht- und Lieferzeiterstattungen, Ermittlungen bezahlter Mehrfrachten und Lieferfristüberschreitungen und auf das Wichtigste über die Abfassung der einschlägigen Schriftstücke.

— **Der Geschäftsgang in der Bergwerksindustrie.** Die Geschäftsergebnisse der österreichischen Bergwerks- und Eisenindustrie scheinen sich — wie die „N. Fr. Pr." schreibt — nach den bisher von einzelnen Gesellschaften gemachten Mitteilungen zu schließen, im laufenden Jahre ungünstiger zu gestalten als im Vorjahre. Dies steht im Gegensatz zu den finanziellen Ergebnissen der deutschen Aktiengesellschaften, die fast alle, soweit sie ihr Geschäftsjahr mit Ende Juni ab-

schließen, über höhere Gewinne zu berichten wissen. Die Überschüsse haben sich bei der deutschen Bergwerksindustrie auch in den in das laufende Jahr fallenden Zeitabschnitten gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres weiter erhöht. Die österreichischen Berg- und Eisenwerke berichten außer über Erzeugungsschwierigkeiten und die erschwerte Lebensmittelbeschaffung hauptsächlich über die Steigerung der Gestehungskosten infolge Lohnerhöhungen. Da nun ein Teil der österreichischen Bergwerksunternehmungen noch zu Friedenspreisen auf Grund alter Schlüsse verkauft, fällt ein Ausfall der Erzeugung um so schwerer ins Gewicht, als dadurch die Menge der zu Kriegspreisen absetzbaren Erzeugung verringert wird. Das Kriegsministerium hat betreffs der Betriebs- und Arbeitereinstellungen in Kriegsindustriebetrieben unter anderen folgende Verfügungen erlassen: Um bei vorübergehenden Betriebseinschränkungen in Kriegsindustrien dem Unternehmer geeignete Arbeiter zu erhalten, hat das Kriegsministerium den Unternehmern eine 50prozentige Vergütung der Arbeitslöhne zugestanden. Das Kriegsministerium hat daher verfügt, daß bei länger als zwei Monate dauernden Betriebseinstellungen die vorübergehende Überstellung wehrpflichtiger Arbeiter in gleiche Betriebe der nächsten Umgebung zulässig ist.

Ungarn.

— **Kleideranschaffungszulage für die zum Heeresdienst e[ingezogenen], im Tagelohn stehenden und diätarisch Besoldet[en].** Den vorgenannten Personen wurde durch Ministerialerlaß [die] Kleiderbeschaffungszulage bewilligt, vorausgesetzt, daß [sie] sonst den zur Inanspruchnahme dieser Zulage vorgeschrie[be]nen Bedingungen nachkommen und mindestens sechs Mon[ate] vor der Einrückung in den Heeresdienst ununterbrochen [im] Eisenbahndienst tätig waren. Für das Bemessen der Zul[age] ist jener Betrag maßgebend, welcher dem Zulageberechtig[ten] als Familienzulage bzw. außerordentliche jährliche Beihi[lfe] auf Grund seines am 26. Mai 1917 bestehenden Familienst[an]des zukäme, wenn er keinen Militärdienst leisten wür[de]. Diese Kleiderbeschaffungszulage kann nur auf Ansuchen [des] Bediensteten oder eines seiner Familienmitglieder gewä[hrt] werden, das auf eine staatliche Familienzulage Anspruch h[at].

— **Personalnachrichten.** Königlicher Rat Richard Bo[...], Betriebsleiter-Stellvertreter der Budapester linksufrigen [Be]triebsleitung, ist zum Leiter der Debreczener Betriebsleit[ung] ernannt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 5. August d. J. verschied nach kurzer Krankheit der Vorstand der Bauinspektion IV zu Ludwigslust

Herr Bahningenieur **Voth.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch große Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und lautere Gesinnung ausgezeichneten Beamten, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Schwerin, den 22. September 1917. (1389)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.
Dahse

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1917 wird der an der Strecke Marne-Friedrichskoog III zwischen den Stationen Friedrichskoog I und Friedrichskoog III gelegene Personenhaltepunkt Friedrichskoog II für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Von der Abfertigung nach Friedrichskoog II bleiben ausgeschlossen: Güter, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, ferner Sprengstoffe und Tiere.

Die Dienststelle ist nicht besetzt; Mutterstation ist Marne, woselbst auch die Wagen zu bestellen und die Frachten zu zahlen sind. Die Frachtbriefe für abgehende Sendungen sind an die Zugführer der auf der Strecke Marne-Friedrichskoog III verkehrenden Züge abzugeben; nötigenfalls sind sie in einen auf der Haltestelle Friedrichskoog II befindlichen Briefkasten zu stecken.

Gleichzeitig wird Friedrichskoog II einbezogen in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den westdeutsch-sächsischen Gütertarif und in die Kohlenausnahmetarife 6a bis 6d (Tarifverzeichnis Nr. 1132, 1100, 1110 und 1180).

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Altona. (1388)

Altona, den 22. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 7 C.

Mit Ablauf des 30. November 1917 treten die Ausnahmetarife 10 für Getreide usw. zur Ausfuhr und 15 b für gefärbte rohe Baumwolle außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, 22. September 1917. (1399)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tarif Teil II. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 24. September 1917 ab werden die im Güterverkehr mit den Bahnhöfen der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn bereits bestehenden Frachtzuschläge erhöht, während im Tierverkehr Frachtzuschläge neu eingeführt werden. Näheres enthält die am 24. September 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben die [be]teiligten Güterabfertigungen sowie [das] Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alex[an]derplatz.

Berlin, den 20. September 1917. (13[..])
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergan[gs]stationen - Schweiz.

Am 1. Oktober 1917 tritt zum gem[ein]samen schweizer. Ausnahmetarif N[...] für Getreide usw. der I. Nachtrag [in] Kraft.

Karlsruhe, 19. September 1917. (1[..])
Gr. Generaldirektion der Staatseis[enb].

Staats- und Privatbahn-Güterverk[ehr] (Tfv. 5). Reexpeditions-Tarif [für] Flachs und Hanf usw. (Tfv. 36[)].

Mit dem 1. Dezember 1917 tritt [der] Ausnahmetarif 16 a für Flachs gebr[...] des Staats- und Privatbahn-Güterv[er]kehrs und der Reexpeditionstarif [für] Flachs und Hanf usw. (Tfv. 36) au[ßer] Kraft. Auskunft geben die beteilig[ten] Güterabfertigungen sowie das A[us]kunftsbureau, hier, Bahnhof Alexan[der]platz.

Berlin, den 18. September 1917. (1[..])
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güte[r]verkehr.

Der angekündigte Nachtrag VIII [zum] Tarif ist erschienen und [zum] Preise von 80 ₰ durch die Dienstste[llen] zu beziehen. — In Abschnitt F 3 „[Sta]tionstarife“ sind Sätze des Ausnah[me]tarifs für Stammholz nicht mehr [auf]genommen worden. Sie erscheinen [nur] mehr, soweit sie als Stationsfrachts[ätze] weiterbestehen, beim Ausnahmetarif [...] in Abschnitt F 4 selbst. Im übri[gen] werden sie auf Grund der in den [Sta]tionstarifen angegebenen Entfernun[gen] unter Hinzurechnung der Zuschl[ags]frachten und der Verkehrsabgabe [aus] der Kilometertariftabelle des [Aus]nahmetarifs 1 a entnommen.

Näheres in unserem Tarifanzeige[r].

Karlsruhe, 19. September 1917. (1[..])
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

terverkehr bad.-schweizerischer Übergangsstationen - Schweiz.

m Anhang zu den Gütertarifen sel Bad. Stb. - Schweiz und Waldsl. usw. - Schweiz treten folgende Änrungen ein:

. Der im I. Nachtrag enthaltene Ausnmetarif Nr. 82 für Kalziumkarbid weizer. Ursprungs tritt ab 15. Denber 1917 außer Kraft.

. Gleichzeitig wird in der Schnittelle B (Seite 6 des Anhangs) in der brik der allgemeinen Wagenklassen und B bei der Station Thusis unterb des Schnittsatzes von 85 Cts. ein iterer Schnittsatz von 30*) Cts. mit gender Fußnote nachgetragen:

) Nur gültig für Kalziumkarbid weizerischen Ursprungs.

Karlsruhe, 20. September 1917. (1380)
Generaldirektion der Staatseisenb.

Iteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1917 wird die Station il-Leopoldshöhe der badischen atsbahnen in die Schnittafel A des T. 23 für Obst aufgenommen.

Zugleich werden das Warenverzeichn und die Anwendungsbedingungen d. A. T. 3 e für Salz sowie die Kilotertariftabellen der A. T. 9 und 9 s f Eisen mit den gleichen Bestimmungen und Tabellen des Staats- und Privatbn-Güterverkehrs in Übereinstimmung gebracht.

Erfurt, 20. September 1917. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

aats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 ten im Kilometerzeiger des Staatsd Privatbahn-Gütertarifs Entferngsänderungen ein, die durch den hsten Tarif- und Verkehrsanzeiger kanntgegeben werden. Erhöhungen lten erst vom 1. Dezember 1917. Auskft geben die beteiligten Güterabferungen sowie das Auskunftsbureau, r, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. September 1917. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bad. Gütertarif.

Auf den 1. Oktober 1917 wird zur Abung 1 des Tarifs vom 1. März 1907 d Nachtrag X ausgegeben.

Er enthält zu Tarifabschnitt F a, b d c neu berechnete Kilometertarifeln und Stationstarife.

Die Neuberechnung ist bedingt durch d Einführung der Verkehrsabgabe d die bereits bekanntgegebenen Erhungen der Stückgut- und Wagenungsfrachtsätze.

In den Stationsfrachtsätzen für die lenseestationen ist die auf 1. Oktob 1917 erhöhte Umladegebühr eingerhnet.

Der Preis des Nachtrages beträgt 25 nnig.

Karlsruhe, 21. September 1917. (1396)
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

---

deutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Vom 1. Oktober 1917 ab werden die ionen Breslau Ost und Weil-Leodshöhe in den Ausnahmetarif 23 (fries Obst) aufgenommen. Näheres entht der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger d Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 20. September 1917. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion,
mens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 22. November d. J. wird der Ausnahmetarif für mineralische Rohphosphate aller Art zur Kunstdüngererzeugung von Kleinbettingen Grenze nach Diesdorf (Lothr.) ohne Ersatz aufgehoben. (1383)

Straßburg, den 16. September 1917.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-schweizerische Gütertarife.

Am 30. November 1917 treten nachverzeichnete Tarifhefte, Ausnahmetarife und Frachtsätze außer Kraft:

1. Verkehr mit den badisch-schweizerischen Grenzstationen:

im Tarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden vom 1. Mai 1913 die Ausnahmetarife Nr. 14 und 14 a (Zucker);

2. südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr:

im Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1904 die Ausnahmetarife Nr. 11 (Zucker), Nr. 12, Abteilung VI a (Dachschiefer) ab Nördingen und Mayen Ost, 17 (Bier), 27 (Holzstoff usw.) ab Napoleonsinsel, 46, Abteilung II (Kupferdraht);

im Tarif Teil II, Heft 3, vom 1. Oktober 1904 die Ausnahmetarife Nr. 11 (Zucker), Nr. 17 (Bier);

im Tarif Teil II, Heft 4, vom 1. September 1904, der Ausnahmetarif Nr. 12, Abteilung VI (Dachschiefer) ab Nördingen;

im Tarif Teil II, Heft 5, vom 1. Dezember 1904 der Ausnahmetarif Nr. 11 (Zucker);

im Tarif Teil II, Heft 6, vom 1. Oktober 1904 die Ausnahmetarife Nr. 11 (Zucker), Nr. 46 (Kupferdraht);

im Tarif Teil II, Heft 7 vom 1. September 1904 die Ausnahmetarife Nr. 11 (Zucker), Nr. 46 (Kupferdraht);

im Tarif Teil II, Heft 8, vom 1. Januar 1914 die Frachtsätze der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Zement) ab Diedenhofen, Diedenhofen-Burggarten, Hagendingen und Heming;

im Tarif Teil II, Heft 15, vom 1. Oktober 1904 im Ausnahmetarif Nr. 7 (Zement usw.) die Frachtsätze für die Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Mainz und Saarbrücken, sowie die Frachtsätze der Abteilung I ab Diedenhofen, Diedenhofen-Burggarten, Gandringen und Heming;

im Tarif Teil II, Heft 16 (Ausnahmetarif Nr. 8 für Lebensmittel usw.) vom 1. August 1912 die Frachtsätze für die Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt (Main) und Mainz auf den Seiten 21 und 24 des Tarifs;

3. Norddeutsch- bzw. preußisch-hessisch-schweizerischer Güterverkehr:

im Tarif Teil II, Heft 2, vom 1. Januar 1915 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 6 b (Ammoniak, schwefelsaures), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 12 (rohe Steine, Bausteine), 39 (Schwefelkies), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 45 (lebende Pflanzen);

im Tarif Teil II, Heft 2 a, vom 1. Januar 1915 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 10 (Sprit und Spiritus), 11 (Zukker), 19 (Palmöl usw.), 20 b (Tonwaren, 25 (Blei), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 41 (Fische usw.), 45 (lebende Pflanzen), 46 (Schwefeläther);

im Tarif Teil II, Heft 3, vom 1. Januar 1915 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 5 a (frische Beeren usw.), 6 b (Ammoniak, schwefelsaures), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 10 (Sprit und Spiritus), 11 (Zucker), 12 (rohe Steine und Bausteine), 25 (Blei), 34 (Kupferdraht), 39 (Schwefelkies), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 41 (Fische), 45 (lebende Pflanzen);

im Tarif Teil II, Heft 3 a vom 1. Januar 1915 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 5 a (frische Beeren usw.), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 10 (Sprit und Spiritus), 11 (Zucker), 17 (Palmöl usw.), 20 b (Tonwaren), 22 b (Infusorienerde), 25 (Blei), 34 (Kupferdraht), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 42 (Fische), 45 (lebende Pflanzen), 46 (Schwefeläther);

im Tarif Teil II, Heft 4, vom 1. April 1908 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 7 (Gips), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 10 (Sprit und Spiritus), 11 a (Rohzucker, 12 a (Schamottesteine), 12 b (gebrannte Steine), 20 b (Tonwaren), 35 (Rohkupfer), 35 b (Zink), 36 (Zichorienwurzeln), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 41 (Fische), 44, Serie I (Schiefertafeln usw.), 45 (lebende Pflanzen), 46 (Schwefeläther), 49 (Braunstein);

im Tarif Teil II, Heft 5, vom 1. April 1908 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Getreide usw.), 7 (Gips), 9 (Kartoffelstärkefabrikate), 10 (Sprit und Spiritus), 11 (Zucker), 12 a (Schamottesteine), 12 b (gebrannte Steine), 12 d (rohe Steine), 19 (Jutegarn), 20 b (Tonwaren), 20 d (Rohglas), 27 (Holzstoff usw.), 34 (Kupferdraht), 35 (Rohkupfer), 35 b (Zink), 36 (Zichorienwurzeln usw.), 40 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), 41 (Fische), 44, Abteilung I (Schiefertafeln usw.), 45 (lebende Pflanzen), 46 (Schwefeläther), 50 (Straßenbahnwagen);

der Tarif Teil II, Heft 9, vom 1. Dezember 1916 (Ausnahmetarif Nr. 13 für Kalziumkarbid).

4. Gütertarif Bayern-Basel, -Konstanz, -Schaffhausen und Singen, Teil II, vom 1. April 1910:

Die Ausnahmetarife Nr. 1 a (Stammholz) und die auf Seite 7 und 8 des I. Tarifnachtrages enthaltenen besonderen Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 (Holz des Spezialtarifs II) und 1 a (Stammholz) aus Bayern nach Basel und Schaffhausen, ferner die Ausnahmetarife Nr. 3 (Steine des Spezialtarifs III), Nr. 4 (Zucker), Nr. 5 (Holzstoff usw.), Nr. 6 (Getreide, Malz usw.), Nr. 7 (Bier), Nr. 8 (Wolle) und Nr. 10 (Graphit).

5. Bayerisch-schweizerischer Verkehr:

im Tarif Teil II, Heft 1, vom 1. April 1913 der Ausnahmetarif Nr. 33 (Zucker).

6. Sächsisch-schweizerischer Verkehr:

im Tarif Teil II, Heft 1, vom 1. März 1908 der Ausnahmetarif Nr. 4 (Zucker);

im Tarif Teil II, Sachsen-Basel S. B. B., -Basel-St. Johann und -Schaffhausen, vom 1. Februar 1908 der Ausnahmetarif Nr. 4 (Zucker);

7. Württembergisch-schweirischer Verkehr:

im Tarif Teil II, Heft 1, vom 1. Oktober 1904 die Ausnahmetarife Nr. 4 (Zucker), Nr. 7 (Zement) und Nr. 23 (Benzin).

Karlsruhe, 21. September 1917. (1398)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II: Heft 6 vom 1. Juli 1911, Heft 17 vom 1. Mai 1913 und Heft 18 vom 1. November 1913.

Mit Ablauf des 30. November 1917 werden vom Ausnahmetarif 30 (Holz) ohne Ersatz aufgehoben:

Die Abteilung E im Heft 6, die Abteilungen B, D und E im Heft 17 und die Abteilungen B, D und E 1 im Heft 18.

München, 15. September 1917. (1386)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1 — Tfv. 5 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 erscheint der Nachtrag 1 zum Preise von 10 ₰. Er enthält die in der Zwischenzeit bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. September 1917. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 K 20 für Anhydrit usw.

Mit dem 1. Dezember 1917 scheidet gebrauchte Gasreinigungsmasse aus der Abteilung B aus und erhält eine besondere mit Erhöhungen verbundene Frachtberechnung. Das Nähere enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 21. September 1917. (1391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C, Teilheft C 2: Ausnahmetarif S 17, für Eisenerze (Eisenschlamm fällt nicht hierunter), Schlacken zum Hochofenbetriebe, folgende: Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammer- und eisenhaltige Konverterschlacken, Eisensaue (Hochofensaue), Eisen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter sämtlich überseeischer Herkunft.

Mit Gültigkeit vom 28. d. Mts. ab werden Stolzenhagen-Kratzwieck, Rostock Hafen und Wismar für die Zeit bis zum 31. Dezember d. J. zu den gleichen Anwendungsbedingungen als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 17 jedoch nur nach Oderberg aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung, sowie die Güter-Abfertigungen der neu einbezogenen Stationen.

Kattowitz, 21. September 1917. (1394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. von Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau.

Mit Ablauf des 30. November 1917 wird der Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. von Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Juli 1917 nebst dem Nachtrage 1 vom 1. Oktober 1917 und den hierzu erlassenen Bekanntmachungen aufgehoben.

Dafür tritt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 ein neuer Tarif in Kraft.

Durch den neuen Tarif treten in den Stations-Tariftabellen infolge Änderung der Grundsätze über die Aufrundung der Frachtsätze in einzelnen Stationsverbindungen geringfügige Erhöhungen von etwa 1—2 ℳ für 10 t ein.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs gibt über die voraussichtliche Höhe der Frachtsätze unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, 22. September 1917. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Besonderes Tarifheft enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 7 h für Eisenerz, Manganerz (Braunstein), Schwefelkies-, Kupfererz- und Kupferkies-Abbrände (purple ore), Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen, Eisenschlacken (Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammer- und Walzenschlacken, auch Hammerschlag, eisenhaltige Konverterschlacken) und Abfälle, eisenhaltige, der chemischen Industrie von bestimmten Seehafen- und Oderumschlagstationen nach den im Tarife genannten oberschlesischen Stationen (Nr. 29 Tfv.).

Mit Gültigkeit vom 28. d. Mts. ab werden Stolzenhagen-Kratzwieck, Rostock Hafen und Wismar für die Zeit bis zum 31. Dezember d. J. zu den gleichen Anwendungsbedingungen als Versandstationen in den Ausnahmetarif Nr. 7 h aufgenommen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung sowie die Güterabfertigungen der neu einbezogenen Stationen.

Kattowitz, 21. September 1917. (1393)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.

Mit 15. Oktober 1917 wird die Anwendung des am 1. August l. J. in Kraft getretenen, nur bis auf Widerruf gültigen Tarifhefts 10 für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts usw. ab oberrheinischen Hafenstationen, Hüningen, Mülhausen (Elsaß) Nord und Mülhausen (Elsaß) Wanne eingestellt. Bis zur Wiederinkraftsetzung dieses Tarifhefts wird ein neuer zeitweiliger Ersatztarif eingeführt werden, der für die schweizerischen Strecken fast durchweg höhere Frachtsätze als das Tarifheft 10 enthalten wird. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 22. September 1917. (1397)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 ist im Nachtrag IV bei sämtlichen Stationen der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen (Stationen der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering und Wächter, Betr.-Abt. für Baden) das Verweisungszeichen „Zu“ zu ergänzen.

München, 20. September 1917. (1400)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte usw. — Tfv. 2 II z, vom 1. 10. 17 ab Tfv. 2 K. 4. —

Mit Gültigkeit vom 27. September 1917 gilt die am 12. September 1917 veröffentlichte Tarifmaßnahme betreffend eilgutmäßige Beförderung der mit weißem Frachtbrief aufgelieferten frischen Pilze usw. bis 30. Oktober auf den Strecken sämtlicher, an dem Ausnahmetarif beteiligter Eisenbahnen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. September 1917. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen andrerseits, Teil I, Abteilung B, vom 1. Februar 1914.

Ergänzung in der Güterklassifikation.

Die durch Bekanntmachung vom 27. März d. J. zur Pos. E-8, Eisen und Stahl, eingeführte Anmerkung „Zaggeln sind ein aus gegossenem Flußeisen usw. erzeugtes Halbfabrikat usw.“ wird durch den Zusatz: „(Rund gewalztes Material in Stangenform tarifiert als Rundeisen [Rundstahl] nach Pos. E-7)“ ergänzt. (1402)

Berlin/Wien, 22. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion — K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
a) Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren, Teil VIII (Verkehr mit Österreich), vom 1. Juli 1911.
b) Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Dezember 1917 treten nachstehend bezeichnete Frachtsätze außer Kraft, und zwar:

aus dem unter a) aufgeführten Tarife die Frachtsätze des Abschnittes B α, Serie I (10 000 kg), Serie II (5000 und 10 000 kg), Serie IV (10 000 kg) ferner des Abschnittes B β, Serie [illegible] (10 000 kg), Serie II (5000 kg und 10 000 kg), Serie VI a—c (5000 kg und 10 000 kg) und Serie VIII (10 000 kg) ferner

aus dem unter b) aufgeführten Tarife die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 69 Serie I b (10 000 kg), Serie II (5000 kg und 10 000 kg), Serie III (5000 kg und 10 000 kg), Serie IV (5000 kg und 10 000 kg) und Serie V (10 000 kg).

Wien, am 22. September 1917. (1403)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Aufhebung der Ausnahmetarife für Zucker (Rübenzucker) aller Art, Teil VII, Heft A Verkehr von Österreich, vom 1. Oktober 1910, und Teil VII, Heft B, Verkehr von Ungarn, vom 1. Dezember 1912.

Mit 31. Dezember 1917 treten die oben bezeichneten Tarife im ganzen Umfange und ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 22. September 1917. (1404)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 76. | 29. September 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Beschleunigung und Verbilligung der Kohlenzufuhr!

m Vorjahr war man vielfach der Meinung, daß nur der Mangel an Fahrbetriebsmitteln und Straßenfuhrwerk die unzureichende Kohlenversorgung verschuldete. Leider ist man gegenwärtig zur Überzeugung gelangt, daß für die Versorgung der Zentralmächte bei deren erfreulich gesteigertem Bedürfnis die in Deutschland und Österreich gewonnene Kohle überhaupt nicht genügt, insolange auch die neutralen Staaten mit Brennstoff versorgt werden müssen. Daher werden allenthalben Vorkehrungen zur Streckung der Kohlenvorräte durch Einschränkung ihres Verbrauches getroffen. Gleichzeitig solche, um die verfügbare Kohle in der einfachsten Weise und unter Vermeidung aller überflüssigen Transporte und Umladekosten zur Verteilung zu bringen.

Trotz der erfolgten Nachschaffung und Bereitstellung einer genügenden Anzahl von Kohlenwagen und der Einführung beschleunigter Kohlenbeförderung von den Gruben zu den Verbrauchsstellen bleibt die Schwierigkeit der Zufuhr der Kohle zu den abseits von Gleisen gelegenen Verschleißstellen und Verbrauchern bestehen, da es gegenwärtig steigend an Straßenfuhrwerk und Umladepersonal mangelt.

Wie auf allen Gebieten ist daher auch bei der Kohlenverteilung der Übergang zum maschinellen Betrieb nicht zu umgehen. In Deutschland ist die Kippentleerung der Eisenbahnwagen nicht neu, doch vereinfacht jene auf Rutschen oder Lagerplätze die Abfuhr der Kohle nur zum Teil, wenn sie von diesen mit der Hand auf das Straßenfuhrwerk aufgeladen und beim Empfänger ebenso entladen werden muß, da während dieser zweimaligen Verladearbeit das Straßenfuhrwerk stundenlang Aufenthalt nehmen muß. Allerdings sind die längeren Aufenthalte beim tierischen Zug zur Fütterung und dem Ausruhen der gegenwärtig unterernährten Bespannung besonders nötig.

Um aber erhöhte Transportleistungen mit der gleichen Zahl von Lastwagen der gleichen Tragfähigkeit und dadurch auch eine Verbilligung der Beförderungskosten zu erzielen, wäre es unbedingt notwendig, sobald als irgend möglich zur ausschließlichen Kraftwagenbeförderung mit der in Deutschland zunehmenden Kippentladung überzugehen. Wenn man dabei Taschenentleerung vorsieht oder die Rutschen derart erhöht anlegt, daß die Beladung der Straßenfahrzeuge ohne Handumladung erfolgen kann, würde schon dadurch eine nennenswerte Transportbeschleunigung und -verbilligung ermöglicht.

Doch wäre auch diese Verladeart mit einer zweimaligen Schüttung der Kohle — vom Wagen in die Tasche oder auf die Rutsche und von dieser auf das Straßenfahrzeug — verbunden, die überflüssige Grieß- und Staubbildung verursacht, welche nur dadurch verhütet werden könnte, daß die Kohle im gleichen Behältnis, in das sie in der Grube geschüttet wurde, dem Empfänger zugestellt würde.

Zu dem Behufe müßten Eisenbahnplateauwagen ohne Bord-, doch mit verstärkten Stirnwänden und Rahmen und von einer Tragfähigkeit von etwa 20 t gebaut werden, auf denen je fünf abhebbare Kohlenbehälter mit 3 t Tragfähigkeit befördert werden könnten; diese wären dann in der Bestimmungsstation mittels Kränen auf Kraftwagengestelle abzuladen, die womöglich mit Kippvorrichtung und selbsttätiger Winde versehen und dafür tunlichst einheitlich gebaut wären. Diese würden dann dem Empfänger zuzustellen sein.

Die Umladung der Wagenkasten erforderte kaum mehr Zeit als die Kippung ganzer Kohlenwagen, die deren jeweiliges Entkuppeln erfordert und ginge unbedingt viel rascher vor sich als eine neuerliche Beladung der Straßenfahrzeuge. Dabei bliebe die Beschaffenheit der Kohle eine bessere und sowohl die Eisenbahn- als die Kraftwagenuntergestelle wären für alle möglichen sonstigen Güter-, insbesondere aber Schüttguttransporte in offenen oder geschlossenen Behältnissen, die je nach Bedarf umgetauscht werden könnten, brauchbar.

Ausdrücklich sei bemerkt, daß die Umladung mehrerer Kastenabteile von Straßenfuhrwerken auf ein Eisenbahnfahrzeug in Budapest bei der dortigen städtischen Düngerabfuhr und die Beförderung von Kohle usw. in mehreren Behältern von 3 t Tragfähigkeit auf einzelnen Eisenbahnlastwagen in vollen Zügen, besonders im Ruhrgebiet längst bekannt und bewährt ist; auch die Verwendung von Kraftwagen mit Kippvorrichtung nimmt zu. Somit wäre nur die auch für anderes Schütt-

gut anwendbare Umladung beladener Kohlenbehälter auf Kraftwagenuntergestelle mit Kippvorrichtung zur erhöhten Transportleistung neu.

Daß die Eisenbahnwagen- und Kraftwagenfabriken gegenwärtig mit Arbeit und Aufträgen überhäuft, Bleche für große Behälter nur schwer zu erlangen sind, ist begreiflich; aber der Mangel an tierischem Zug und billigen Arbeitskräfte wird in absehbarer Zeit zu dem hier zuerst in Vorschla gebrachten Umladeverfahren zwingen, und wer sich diese zuerst anpaßt, wird den Gewinn daraus erzielen.

Wien. **Leopold Ritter v. Stockert,**
k. k. Regierungsrat.

Vereinheitlichung der Tiertarife der deutschen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 75.)

Vergleichen wir nunmehr die Frachtkosten für lebende Tiere mit denjenigen für Güter sowohl in Stücken als auch in Wagenladungen, indem wir einzelnen Stücken ein Durchschnittsgewicht und dem Laderaum der üblichen 21 qm-Wagen das entsprechende Ladegewicht von 15 t gegenüberstellen.

Aus den Übersichten dürfte hervorgehen, daß eine allgemeine Erhöhung der Tiertarife gerechtfertigt ist. Der Boden für eine einheitliche Gestaltung wäre somit geebnet. Die Vorteile einer solchen Einigung können nicht hoch genug eingeschätzt werden: Eine einheitliche Tariftabelle, auf Grund deren mit Hilfe der Kilometerzeiger der Gütertarife für jede Tiersendung und für jede vorgesehene Stationsverbindung die Fracht leicht und schnell berechnet werden könnte, Wegfall des umfangreichen und dennoch unvollstän digen Zahlenwerks von Stations-, Anstoß- und Schnittarife deren Aufstellung und Berechnung viel Arbeitsleistun Papier und Druckerschwärze kosten, Erleichterung des A rechnungsverfahrens unter den beteiligten Verwaltunge das zurzeit bei den verschiedenartigen Einheiten die größte Schwierigkeiten bereitet.

Die Tiertariftabellen könnten mit der Allgemeinen Güte tariftabelle in einem Hefte vereinigt, die besonderen örtliche Bestimmungen in das Gemeinsame Heft für den Wechse verkehr deutscher Eisenbahnen untereinander (Nr. 200 d Tarifverzeichnisses) aufgenommen werden, ohne daß letztere dadurch allzu umfangreich werden würde. Denn die örtliche

Vergleichung der Stückfracht für lebende Tiere mit derjenigen für gewöhnliches und sperriges Eilgut.
a) Preußisch-Hessische Staatsbahnen u. a. b) Bayerische Staatsbahnen r. d. Rh.

Entfernung km	Verwaltung	S 1: Fracht in Mark für 1 Pferd	500 kg Eilgut	750 kg Eilgut	5 Pferde	2500 kg Eilgut	3750 kg Eilgut	S 2: Fracht in Mark für 1 Kuh	500 kg Eilgut	750 kg Eilgut	5 Kühe	5 Ochsen	2500 kg Eilgut	3750 kg Eilgut
30	a	7,—	4,50	6,80	16,80	22,50	33,80	3,60	4,50	6,80	9,60	9,60	22,50	33,80
	b	6,—			17,50			5,40			8,30	10,50		
100	a	21,—	12,40	18,60	44,80	62,—	93,—	10,60	12,40	18,60	25,—	25,—	62,—	93,—
	b	20,—			58,—			18,—			27,—	34,50		
300	a	61,—	31,50	47,30	124,80	157,50	236,30	30,60	31,50	47,30	69,—	69,—	157,50	236,30
	b	60,—			174,—			54,—			81,—	103,50		
500	a	101,—	46,50	69,80	204,80	232,50	348,80	50,60	46,50	69,80	113,—	113,—	232,50	348,80
	b	100,—			290,—			90,—			135,—	172,50		

Entfernung km	Verwaltung	S 3: Fracht in Mark für 5 Schweine	500 kg Eilgut	750 kg Eilgut	15 Schweine	1500 kg Eilgut	2250 kg Eilgut	S 4: Fracht in Mark für 5 Lämmer	150 kg Eilgut	230 kg Eilgut	15 Lämmer	450 kg Eilgut	680 kg Eilgut
30	a	4,—	4,50	6,80	10,50	13,50	20,30	1,70	1,40	2,10	3,90	4,10	6,10
	b	2,30			6,80			2,—			6,—		
100	a	11,—	12,40	18,60	28,—	37,20	55,80	4,50	3,70	5,70	9,50	11,20	16,90
	b	7,50			22,50			6,—			18,—		
300	a	31,—	31,50	47,30	78,—	94,50	141,80	12,50	9,50	14,50	25,50	28,40	42,80
	b	22,50			67,50			18,—			54,—		
500	a	51,—	46,50	69,80	128,—	139,50	209,30	20,50	14,—	21,40	41,50	41,90	63,20
	b	37,50			112,50			30,—			90,—		

Vergleichung der Wagenladungsfracht für lebende Tiere mit derjenigen für Güter.
a) Preußisch-Hessische Staatsbahnen und anschließende Staats- und Privatbahnen. b) Sächsische Staatsbahnen.
c) Bayerische Staatsbahnen r. d. Rh. d) Übrige süddeutsche Verwaltungen.

Entfernung km	Verwaltung	Fracht für 21 qm Ladefläche in Mark L 1	L 2	L 3	L 4	Fracht für 15 t Frachtgut in Mark: Allgemeine Wagenl. Kl. B	Spezialtarif I	II	III
30	a) östlich	24.20	21.—	25.20	27.30	42.—	30.—	25.50	21.—
	westlich	27.30							
	b)	24.20	18.10	23.10	25.—				
	c)	18 70	18.70	18.70	18 70				
	d)	27.30	21.—	25.20	27.30				
100	a) östlich	60.90	50.40	64.50	71.40	108.—	81.—	66.—	51.—
	westlich	71.40							
	b)	60.90	50.40	67,20	73.50				
	c)	52.50	52 50	52.50	52.50				
	d)	71.40	50 40	64.30	71.40				
300	a) östlich	165.90	118.70	155.40	173 90	288.—	220 50	175.50	117.—
	westlich	197.40							
	b)	165.90	142.80	193.20	212.10				
	c)	149.10	149.10	149.10	149.10				
	d)	197.40	134 40	176.—	197.40				
500	a) östlich	270.90	160.70	211.30	236.90	468.—	355.50	280.50	183.—
	westlich	323.40							
	b)	270.90	235.20	319.20	350.70				
	c)	245.70	245.70	245.70	245.70				
	d)	323 40	218.40	287.70	323.40				

stimmungen sind für Wagenladungen im Tierverkehr dieben wie im Güterverkehr, und es würden nur die weniger lreichen örtlichen Bestimmungen für Tierstücksendungen das Heft 200 neu aufzunehmen sein. Dagegen aber würde vielfache Wiederholung der gleichartigen örtlichen Bemmungen in den verschiedenen Tiertarifen, Teil II, enten.

e früher die Vereinheitlichung der Tiertarife durchgeführt d, desto größer wird der Nutzen für die beteiligten Vertungen sein. Denn es werden ihnen nicht nur die erten Frachten früher zugute kommen, sondern auch erliche Ausgaben erspart werden, die bei Neuberechnung Tarife auf der alten Grundlage entstehen müssen. Die Neuberechnung ist infolge der neuen Abrundungsgrundsätze und der Einrechnung der Reichsverkehrsabgabe in die Tarife notwendig geworden und muß baldigst vorgenommen werden.

Auch das Reich hat an der Vereinheitlichung der Tiertarife ein erhebliches Interesse, da durch sie die eingangs erwähnte Forderung der Reichsverfassung endlich nach mehr als 40 Jahren erfüllt würde und mit den erhöhten Frachten auch die Einnahmen aus der Reichsverkehrsabgabe wachsen würden.

Möge daher von reichswegen mit einem Tarifsystem aufgeräumt werden, das zwar ein reiches Arbeitsfeld für kunstvolle und kniffliche Tarifarbeiten bietet, aber keinen entsprechenden Gewinn bringt.

Erfurt, im August 1917. Appunn.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Aufhebung von Friedensausnahmetarifen.** Die „Köln. Ztg." schreibt vom 19. d. M.: Dem ständigen Ausschuß des Bezirkseisenbahnrats Cöln, der heute unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektions-Präsidenten v. Schaewen zu einer Herbstsitzung zusammengetreten war, hatte die Staatseisenbahnverwaltung eine Vorlage betreffend Aufhebung der auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Friedensausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl zur Begutachtung unterbreitet. Für das vom Bezirkseisenbahnrat vertretene Gebiet kommen von diesen Ausnahmetarifen in Frage: die Ausnahmetarife 20 für Petroleum und Naphtha, 20a für Rohpetroleum, 20 b für Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum, 20 d für Petroleum raffiniert, Leuchtöl, Kerosin österreichischen, russischen und ungarischen Ursprungs, Ausnahmetarif 20 f für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) österreichischen, rumänischen, russischen und ungarischen Ursprungs und Ausnahmetarif S 16 a für Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) des Heftes C 2 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs.

Generalsekretär Dr. Beumer (Düsseldorf) beantragte hierzu: „Der ständige Ausschuß des Bezirkseisenbahnrats Cöln befürwortet die Aufhebung der genannten Ausnahmetarife unter der Voraussetzung, daß nach Beendigung des Krieges in eine erneute Prüfung dieser Tarife eingetreten wird. Insbesondere empfiehlt er, nach dem Kriege zu erwägen, ob 1. Staffeltarife derart einzuführen sind, daß bei größern Entfernungen die Frachtsätze je 100 kg sich allmählich senken; ob 2. unterschiedliche Tarife für Rohöl- und Petroleumrückstände einerseits und Raffinade anderseits zu schaffen sind. Endlich empfiehlt sich nach dem Kriege eine Erwägung darüber, ob für Petroleumdestillate ein Tarif eingeführt werden kann, der zwischen den Tarifen für allgemeine fertige Petroleumerzeugnisse und den Rohöltarifen liegt, von dem Gesichtspunkte aus, daß es sich bei Petroleum um eine Massenware handelt, deren Verbraucher in der überwiegenden Mehrheit aus den weniger begüterten Klassen stammen." Dieser Antrag wurde vom ständigen Ausschuß einstimmig angenommen.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** In der Sitzung des ständigen Ausschusses am 15. September d. J. wurde beschlossen, die Aufhebung der Friedensausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl zu befürworten. Dagegen wurde empfohlen, den Antrag auf Frachtermäßigung für Draht und Drahtstifte von Oberschlesien nach Ostsee-Hafenplätzen abzulehnen.

— **Der Expreßgutverkehr** wird, nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin, mit sofortiger Gültigkeit wie

folgt neu geregelt: Das Einzelgewicht jedes Stückes darf 50 kg nicht übersteigen. Kleinere Stücke bis zu 5 kg, die mit der Post befördert werden können, werden zur Beförderung als Expreßgut mit der Eisenbahn nicht mehr angenommen. Ebenso werden besonders schwer zu verladende, sehr umfangreiche oder sperrige Güter von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen. Insbesondere gilt das von folgenden Güteren: Bretter, Fahrräder und Fahrradgestelle, Fahrzeuge (auch beladene und Schlitten), Bier in Fässern und leere Fässer, Glasballons, auch in Körben (leer oder gefüllt), Kartons mit Hüten und künstlichen Blumen, Kinderwagen, Kisten, Käfige und Verschläge (leer), Korbflaschen (leer oder gefüllt), Korbwaren, Möbel aller Art, Sofa- und Stuhlgestelle, Spielwaren, Nähmaschinen und -gestelle, Wellpapier in Rollen und endlich Gegenstände über 3 m Länge. Außerdem werden die Gepäckabfertigungen ermächtigt, bei übergroßem Andrang die Annahme von Expreßgut überhaupt und zwar sofort einzustellen.

— **Kartoffelabfuhr und Güterwagenmangel.** Die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt: Bis Mitte Dezember wird ein außerordentlich starker Versand an Kartoffeln stattfinden, der bedeutend größer als im Vorjahre sein wird, da die diesjährige Ernte ein erheblich besseres Ergebnis hat und bis zum 15. Dezember d. J. eine Prämie von 50 ₰ für jeden verladenen Zentner gezahlt wird. In den Monaten Oktober bis Dezember machte sich schon in Friedenszeiten ein gewisser Wagenmangel bemerkbar, der jetzt naturgemäß um so fühlbarer wird, als ein großer Prozentsatz der Wagen für die Versorgung des Feldheeres benutzt wird und so aus dem Allgemeinverkehr ausscheidet. Das Kriegsamt hat durch besonderen Erlaß auf die außerordentliche Wichtigkeit der schnellen Entladung jedes einzelnen Wagens hingewiesen, um den Umlauf der verfügbaren Wagen nach Möglichkeit zu beschleunigen. Neben der Gestellung von Fuhrwerken und Gespannen ist noch Vorsorge getroffen, um Soldaten, Kriegs- und Zivilgefangene sowie auch ältere Schüler zur Entladung heranzuziehen. Die von amtlicher Seite bereitgestellte Hilfe kann jedoch nur einen Teil der Arbeit bewältigen, die Selbsthilfe der Bevölkerung bleibt das Wichtigste.

— **Crefelder Eisenbahn.** Infolge wesentlicher Steigerung der Mehrausgaben über die Einnahmen kann die Gesellschaft für das am 31. März 1917 beendigte Geschäftsjahr, wie in den drei Vorjahren, eine Dividende nicht verteilen. Wesentlichen Ausfall wird die Bahn noch durch die Stillegung der Kiesgruben bei Capellen erleiden. Um Deckung für diese Mehrausgaben zu erlangen, hat die Gesellschaft bei der Aufsichtsbehörde den Antrag gestellt, ihr Erhöhung der Wagenzuschlagsgebühren von 1 ℳ auf 3 ℳ zuzugestehen. Zudem ist zu hoffen, daß die Aufnahme eines umfangreichen Kohlenverkehrs von den linksrheinischen Zechen zu den günstig gelegenen Verbrauchern am linken Niederrhein durch die Crefelder Eisenbahn — worüber schon Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln schweben — ihr weitere wesentliche Einnahmen bringen wird. Die Verwaltung beantragt die Erhöhung des Zinssatzes von 4½ % auf 5 % auf die neu auszugebenden Teilschuldverschreibungen im Betrage von rund 1 500 000 ℳ.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Betriebseinnahmen 991 317 ℳ (i. V. 875 788 ℳ), die Betriebsausgaben 743 131 ℳ (659 159 ℳ), so daß sich ein Betriebsüberschuß von 248 185 ℳ (216 628 ℳ) ergibt. Die Betriebszahl hat sich von 75,26 % auf 74,96 % ermäßigt. Nach Rücklagen in den Erneuerungsfonds in Höhe von 59 115 ℳ (68 630 ℳ) und in die Sonderrücklagen von 2890 ℳ (2885 ℳ) verbleibt ein Reingewinn von 43 374 ℳ (1810 ℳ), der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1916/17 betrug die Anzahl der beförderten Personen 2 669 669 (i. V. 1 991 328, 1913/14 2 203 947). Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 1 303 489 ℳ (1 263 972 ℳ bzw. 1 887 788 ℳ). Die Betriebszahl berechnet sich auf 72,25 % (73,81 % bzw. 60,82 %). Die gesamten Betriebseinnahmen ohne Vortrag aus dem Vorjahre betrugen 2 919 794 Mark (2 574 579 ℳ bzw. 3 337 822 ℳ). Die Betriebsausgaben (ohne Erneuerungsbestand und Rücklage A) betrugen 2 109 511 Mark (1 900 299 ℳ bzw. 2 029 992 ℳ). Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1913/14 trotz der Einschränkung des Verkehrs und die Erhöhung gegen das Vorjahr rührt, abgesehen von den den Bediensteten gewährten Teuerungszulagen, aus den gestiegenen Preisen für Betriebsstoffe her. An sämtlichen andern Ausgaben ist gespart worden. Der verfügbare Überschuß beträgt 597 602 ℳ (i. V. 471 805 ℳ und 1913/14 1 054 961 ℳ). Nach Abzügen zur Verzinsung der Vorzugsanleihe, Bestreitung der Staatseisenbahnsteuer und der Überweisung an die Rücklage B verbleiben noch 544 656 ℳ zur Verfügung der Hauptversammlung. Dieser Reinüberschuß ermöglicht die Zahlung von 5 % Dividende auf die Akt Buchstabe H und auf die Einzahlung der Aktien Buchstab sowie von 3,5 % auf die Vorrechtsaktien Buchstabe A bis während die Stammaktien A bis G wieder leer ausgehen. Gesamtkapital verzinst sich durchschnittlich mit 2,51 % (Vorjahre 1,97 % und 1913/14 4,46 %). Um die Betriebseinn men mit den Betriebsausgaben wieder in Einklang zu b gen, hat die Gesellschaft vom 1. August 1917 an die Person fahrpreise um 20 % erhöht, ausgenommen Militär-, Schül und Arbeiter-Wochenkarten. Von demselben Zeitpunkt werden im Binnen- und direkten Güterverkehr von und n Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu den Fra sätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetar Frachtzuschläge erhoben, die für je 100 kg betragen: bei stückgut 20 ₰, bei Frachtstückgut 10 ₰, in Wagenladun 1½ ₰. Ebenso sind die Anschlußgebühren um 100 % erhö

— **Zugzusammenstoß in Kieritzsch.** In der Nacht v 24. zum 25. September sind am Südende des Bahnhofs K ritzsch die Güterzüge 6299 und 6320 zusammengestoßen. V Güterzuge 6299 sind 12, vom Güterzuge 6320 4 Wagen e gleist und teils zertrümmert, teils stark beschädigt word Beide Lokomotiven blieben im Gleise. Vom Zugpersonal der Zugführer des Zuges 6299, Oberschaffner Heinrich aus Reichenbach, leider tödlich verunglückt. Außerdem s 2 Hilfszugschaffnerinnen, ein Lokomotivführer und be Feuerleute verhältnismäßig leicht verletzt. Der Sachscha ist bedeutend. Durch den Unfall waren beide Hauptgle der Linie Leipzig-Hof eine Zeitlang gesperrt. Der Person verkehr wurde durch Umsteigen, der Güterverkehr durch U leiten aufrecht erhalten. Als Ursache des Unfalls kon bisher festgestellt werden, daß der Güterzug 6299 das Halt stehende Einfahrsignal des Bahnhofes Kieritzsch üb fahren hat, wahrscheinlich infolge ungenügender Bremsu

— **Zum Wagenmangel.** In ihrer „Wirtschaftlichen Woch schau“ vom 21. September sagt die „Köln. Ztg.“ u. a.: W die deutschen Werke mit starken Abschreibungen und mit trächtlich erhöhten Rückstellungen für die Zukunft v sorgen, so haben sie damit nicht nur eine lobenswerte V sicht, sondern auch eine naheliegende Pflicht ausgeübt. De die Zukunft, die Ungünstigeres bringen kann, kann in se naher Entfernung liegen. Schon im Vorjahr hat der Wag mangel den Werken viel Kopfzerbrechen und nicht un trächtlichen Schaden verursacht. Und mit dem Herbstandra zu den Bahnen bei der Bewegung der Ernte, der Versorgu der großen Städte und der Industriebezirke mit Lebensmitt und Kohlen ist trotz aller Erleichterungsmaßregeln wie mit einem erheblichen Wagenmangel zu rechnen. Im rh nischen Braunkohlenbezirk macht er sich jetzt schon st bemerkbar. Die Industrie des Stadt- und Landkreises C und des Landkreises Mülheim bezieht 92 % ihrer Brennsto in Form von Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts. D Leistungsfähigkeit der Rüstungsindustrie und der krie wichtigen Industrien in diesen Bezirken hängt somit st von der Lieferungsfähigkeit der Braunkohlenindustrie Die rheinische Braunkohle konnte im Krieg mit Hilfe der von den Behörden zugewiesenen Arbeitskräfte und Hilfssto ihre Erzeugung auf der bisherigen Höhe halten, zum T sie sogar noch steigern. Zurzeit kommt allerdings von Brikettherstellung infolge der Anordnung des Reichsko missars für die Kohlenverteilung der größte Teil Hausbrandversorgung zugute. In den Monaten August u September hat das Rheinische Braunkohlenbrikettsyndikat 340 000 t Hausbrandbriketts zu liefern, unter entsprechen Einschränkung der Industrie. Zu dieser Verminderung Versorgung der Industrie tritt noch der Wagenmangel weiter verschärfendes Moment hinzu. Die Wagengestellu erreicht in den letzten Wochen bei weitem nicht die H der Brikettherstellung. Sie ist so gering, daß die Gruben Briketts stapeln müssen, doch ist dies bei der Knappheit Arbeitskräften und bei den vielfach nicht großen Stap plätzen nur in beschränktem Umfang möglich. Bleibt Wagengestellung so dürftig, so müssen letzten Endes Pres stillgelegt werden, wenn die Stapelplätze gefüllt sind. Di Folge würde sich aber in der Versorgung der Industrie sonders nachteilig bemerkbar machen. Eine Besserung in Wagengestellung ist also dringend zu wünschen.

— **Eine große Eisenbahnerkundgebung** veranstaltete, die „B. B. Ztg.“ berichtet, am 23. d. M. in Cöln der Verba deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter. Einstim wurde eine Entschließung angenommen, die an das Krie amt in Berlin, Reichskanzler und Königliche Eisenbahndir tion Cöln gesandt werden soll, und in der es als dring geboten erachtet wird, 1. daß zum Zwecke einer allgemei Lohnerhöhung das Reich aus den zur Kriegsführung stimmten Mitteln den staatlichen Eisenbahnverwaltun

ntsprechende Beiträge überweisen soll, 2. daß in der Lohnerechnung der Eisenbahner für normalen Arbeitstag der .chtstundentag zugrunde gelegt wird, der eine im Interesse es Vaterlandes zurzeit notwendige längere Arbeitszeit nicht usschließt.

— **Schiffsverkehr auf dem Ems-Weser-Kanal.** Wie der „B. B. tg." aus Hannover berichtet wird, ist der Schiffsverkehr auf em Ems-Weser-Kanal im Juli 1917 bedeutend gestiegen. In er Richtung von Rheinland-Westfalen nach Hannoverinden verkehrten 396 Schiffe, darunter 329 beladene, in umekehrter Richtung 445 Schiffe, davon 279 beladene, insgeamt also 841, darunter 608 beladene. Der Ladungsmenge ach betrug der Verkehr nach Osten 134 078 t, nach Westen 0 538 t, zusammen also 234 616 t. Der Hafen in Hannoverinden ist stets überfüllt. Jetzt ist auch der Leine-Hafen in annover in Betrieb genommen worden. Namentlich für die ohlenversorgung der Orte im Gebiet des Kanals ist dieser on größter Bedeutung geworden; es beziehen auch alle roßen Fabriken ihre Kohle jetzt auf dem Wasserwege. — uch die Nebenflüsse der Weser und des Rheins gewinnen mer mehr Bedeutung in bezug auf Frachtverkehr, so beonders die Werra, die Fulda und die Aller. Auf der Fulda ehen die Waren zu Schiff bis Cassel, auf der Aller bis Celle. Verden a. d. Aller hat sich eine Anzahl Geschäftsleute sammengetan zwecks Gründung einer Krangesellschaft . b. H., die Krananlagen an der Aller herstellen und beeiben will — auch ein Zeichen des Aufschwungs des Schiffserkehrs, der infolge der kriegswirtschaftlich wichtigen Entstung der Eisenbahnen wohl noch weiter an Bedeutung geinnen wird.

— **Personalnachrichten.** Dem bei der Verwaltung der eichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Reerungsbaumeister Keller in Metz ist der Charakter als aurat mit dem persönlichen Range eines Rats vierter Klasse rliehen.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der eheime Baurat Schreiber, Mitglied der Eisenbahnrektion in Altona, gestorben.

Österreich.

— **Bevorstehende Tariferhöhungen auf den österreichischen d ungarischen Eisenbahnen.** Die außerordentliche Steigeng der Betriebsausgaben, die sich durch die Verteuerung r Betriebsmittel und die Aufwendungen für die Bessersellung des Personals ergeben, haben, wie die „N. Fr. Pr." hreibt, die Betriebsergebnisse der österreichischen und der garischen Eisenbahnen sehr ungünstig gestaltet. Dies llt um so mehr ins Gewicht, als die Militärtransporte auf elen Strecken den überwiegenden Teil des Verkehres ausachen und diese zu sehr billigen bis 50 % ermäßigten Frachttzen gefahren werden. Die österreichischen und die unrischen Staatsbahnen ziehen, ungeachtet des Umstandes, ß erst im Februar des laufenden Jahres eine 30prozentige rhöhung der Personen- und Gütertarife eingetreten ist, euerliche Tarifmaßnahmen in Erwägung. In dieser Angegenheit haben vor einigen Tagen in Budapest Besprechunn zwischen Vertretern des österreichischen Eisenbahninisteriums und des ungarischen Handelsministeriums stattfunden, in welchen eine vollkommene Übereinstimmung er die zu treffenden Maßnahmen erzielt wurde. Jede scheatische Erhöhung der Tarife der Eisenbahnen bringt eine ehr oder minder empfindliche Verschiebung der Erzeungsverhältnisse mit sich. Um diese Nachteile bei neuen ariferhöhungen zu vermindern, ist der Gedanke aufgetaucht, n einer allgemeinen hundertteiligen Erhöhung der Frachttze abzusehen, dafür aber durch eine Änderung der Güterassifikation das angestrebte Ziel zu erreichen. Bekannth beruht die Güterklassifikation, die allen österreichischen, garischen und bosnischen Eisenbahnen gemeinsam ist, im esentlichen auf dem Wertsystem, das heißt auf dem Grundtze, daß einzelne Güter je nach der verschiedenen Höhe res wirtschaftlichen Wertes in verschiedenem Maße zu der lastung mit Transportgebühren beitragen. Diese Güterassifikation blieb seit Jahrzehnten im großen und ganzen verändert und sie hat, nach Ansicht der Eisenbahnverwalng, der Verschiebung des Wertverhältnisses der Waren, die h schon vor dem Kriege ergab und während der Kriegsuer in besonders scharfer Weise in Erscheinung trat, nicht nügend Rechnung getragen. Es ergibt sich daher die Tatche, daß hochwertige Güter mit weniger wertvollen gleich rifieren. Hier will nun die neue Tariferhöhung einsetzen d eine Anzahl von Gütern in höhere Tarifklassen bringen. es soll auf Grund einer möglichst sorgfältigen Wertfeststellung beziehungsweise Schätzung der finanziellen Tragfähigkeit der einzelnen Güterarten erfolgen. Rohstoffe sollen entweder gar nicht oder nur in ganz geringem Maße von dieser „Aufklassifizierung" getroffen werden. Die näheren Einzelarbeiten, die noch geraume Zeit in Anspruch nehmen dürften, sind noch nicht abgeschlossen. Der finanzielle Ertrag dieser Maßnahmen dürfte in Verbindung mit einer Erhöhung der Abfertigungsgebühren, unter Annahme gewöhnlicher Verkehrsverhältnisse, sich für den Bereich der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung in einer weiteren Einnahmesteigerung von etwa 200 Millionen Kronen jährlich ausdrücken. Da sich der Mehrertrag aus den Reformen des Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen und aus der Einführung der Verkehrssteuern mit rund 300 Millionen Kronen bezifferte, so würden die aus dem Staatsbahnverkehre zufließenden Mehreinnahmen bei Zugrundelegung der Statistik des letzten Friedensjahres (1913) jährlich 500 Millionen Kronen erreichen. Wie aus den Erklärungen des Eisenbahnministers Freiherrn v. Banhans hervorging, wird sich der Staatseisenbahnrat, dessen Einberufung für Ende Oktober in Aussicht genommen ist, mit den geplanten Tarifmaßnahmen zu befassen haben.

— **Die Regelung der Versorgung des Eisenbahnpersonals.** Die ungestörte Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes ist für das gesamte Wirtschaftsleben des Staates sowie für die Schlagfertigkeit der Armee von allergrößter Bedeutung; sie hängt wesentlich von der klaglosen Lebensmittelversorgung des Eisenbahnpersonals ab, das seinen schweren Dienst nur dann zu leisten imstande ist, wenn es entsprechend den außerordentlichen Anforderungen der Kriegszeit ausreichend verpflegt ist. Das Amt für Volksernährung hat zur Besserung der bisherigen Verhältnisse auf dem Gebiete der Lebensmittelversorgung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium die Verpflegung der Eisenbahnbediensteten und ihrer Angehörigen einheitlich geregelt. Die Organisation umfaßt sämtliche Angestellte der Staatsbahnen, der im staatlichen Betriebe stehenden Lokalbahnen sowie folgender Privatbahnen: Südbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtiehrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Wiener Lokalbahn A.-G. und Niederösterreichische Landesbahnen. Den Mittelpunkt der Organisation bildet die im Eisenbahnministerium errichtete Hauptwirtschaftsstelle, der die in den verschiedenen Kronländern schon bestehenden oder noch zu errichtenden Lebensmittelmagazine unterstellt sind, ob sie nun bahneigen oder genossenschaftlich sind. Die Hauptwirtschaftsstelle kann zu ihrer Unterstützung sowie zur Unterstützung der Landesbehörden fallweise Vertreter in die einzelnen Kronländer senden oder in diesen ständige Landwirtschaftsstellen errichten. Sie vermittelt den Verkehr zwischen den Bahnverwaltungen und den Lebensmittelmagazinen einerseits und dem Amte für Volksernährung sowie den Wirtschaftszentralen anderseits. Ferner obliegt ihr die Zusammenstellung des gesamten monatlichen Bedarfsanspruches, der vom Ernährungsamt überprüft wird. Die Versorgung erstreckt sich auf Mehl und Mahlerzeugnisse, Hülsenfrüchte, Butter, Fett, Zucker, Kaffee-Ersatz, Marmelade, Dörrobst und -gemüse und Seife. Unter besonderen Bedingungen nehmen an dieser Versorgung auch die Angestellten der mit dem Eisenbahndienst in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Ämter des Post- und Finanzdienstes teil.

— **Auflassung von Personenzügen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Aus betriebstechnischen Gründen mußten auf der Strecke Wien-Tetschen die Tagesschnellzüge Wien Nordwestbahn ab 8 Uhr 25 Minuten früh und Wien Nordwestbahn an 10 Uhr 10 Minuten abends bis auf weiteres eingestellt werden. Infolgedessen entfallen auch der Personenzug Wschetat-Priwor ab 4 Uhr nachmittags, Prag an 5 Uhr 12 Minuten nachmittags und der Schnellzug Prag ab 2 Uhr 50 Minuten nachmittags, Wschetat-Priwor an 3 Uhr 40 Minuten nachmittags. In der Strecke Prag-Königgrätz wurden die Personenzüge Prag ab 6 Uhr 26 Minuten früh, Königgrätz an 10 Uhr vormittags und Königgrätz ab 5 Uhr 50 Minuten früh, Prag an 9 Uhr 22 Minuten früh aufgelassen.

— **Die Aussichten der böhmischen Privatbahnen im 2. Halbjahr 1917.** Das österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt teilt mit: Die Entwicklung der Einnahmen der beiden böhmischen Privatbahnen im zweiten Halbjahre wird hauptsächlich von der Gestaltung der Kohlenförderung abhängen. Von der Kriegsverwaltung sind ungefähr 25 000 Bergarbeiter zurückberufen worden, die den Kohlenwerken zugeteilt werden. Gelingt es auch, die Ernährung der Bergarbeiter in ausreichender Weise zu sichern, dann dürfte sich die Kohlenförderung erheblich steigern lassen.

Die Festsetzung der Ausfuhrmenge von böhmischer Braunkohle nach Deutschland mit angeblich 350 000 t im Monat macht sich bereits in der Verladung größerer Mengen an den böhmischen Elbeplätzen bemerkbar. Am 13. und 14. Juli wurden auf der Elbe etwa 130 000 Doppelzentner Braunkohle ausgeführt, während früher nur rd. 15 000 bis 20 000 Doppelzentner verladen wurden. Die gesteigerte Ausfuhr auf dem Elbewege wird die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn günstig beeinflussen. Anderseits ist nicht außer acht zu lassen, daß die Ausgaben der Bahnen ihre steigende Richtung beibehalten.

— **Ein Wagenbrand im Nordbahnhofe in Wien.** Am 20. September gegen halb 12 Uhr nachts fing im Nordbahnhof ein im Lastenbahnhof stehender Wagen plötzlich zu brennen an. Der Wagen war mit 246 000 blinden Exerzierpatronen, die für verschiedene Garnisonen bestimmt waren, beladen und wurde eben rangiert. Die Patronen explodierten nach und nach. Die Flammen griffen auf den Wagen selbst über, und auch andere Wagen waren in großer Gefahr. Auf dem Wagen bildeten die Begleitung der Ladung ein Korporal und zwei Infanteristen. Sie konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen. Der Wagen ist bis auf die Eisenbestandteile abgebrannt. Sonstiger Schaden wurde nicht verursacht. Das Feuer soll dadurch entstanden sein, daß einer der drei Begleiter der Ladung sich eben ein Nachtlager herrichten wollte und dabei eine Kerze angezündet hatte, die umfiel und den Brand verursachte.

Ungarn.

— **Beförderung von leeren Weinfässern und Most während der Weinlese.** Der Handelsminister hat die Ungarische Kaufmannshalle verständigt, daß die heimischen Bahnverwaltungen angewiesen wurden, die zur Abhaltung der Weinlese notwendigen leeren Weinfässer außer der Reihe zu befördern und schonend zu behandeln. Weiterhin wurde verfügt, daß der Most zu den leicht verderblichen Waren gezählt werde.

— **Gewährung von Kriegsteuerungszulagen für Ruhegeldbezieher der Staatsbahnen.** Eine einmalige Kriegsteuerungszulage wurde für das Jahr 1917 denjenigen Ruhegeldbeziehern der Staatsbahnen, wie auch denjenigen Witwen und elternlosen Waisen der verstorbenen Eisenbahnbediensteten gewährt, welche die Pension von der Pensionsanstalt schon vor dem 31. Dezember 1916 bezogen hatten, vorausgesetzt, daß der Anspruch am 1. Juli 1917 berechtigt war. Schließlich erhalten eine Teuerungszulage diejenigen, welche vom Hilfsfonds der Staatsbahnen eine monatliche Beihilfe beziehen. Die Zulage schwankt zwischen dem Betrage von 120 bis 660 K. und wird ohne besonderes Ansuchen amtlich den Zulageberechtigten angewiesen.

— **Oberinspektor Bánó †.** In Bad Ischl ist der Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Julius Bánó an Herzschlag verschieden. Mit ihm verliert die Direktion der Staatsbahnen einen bewährten Mitarbeiter, der sich allgemeiner Wertschätzung erfreute. Er hatte seit längerer Zeit die Leitung der Sektion der Neubauten und Investitionen inne. In diesem Wirkungskreise hat der Verblichene in den letzten Jahren eine ersprießliche und segensreiche Tätigkeit entfaltet.

Übrige europäische Länder.

— **Hochbrücke zwischen Seeland und Falster.** Die seit geraumer Zeit in Dänemark angestrebte Verbesserung des Eisenbahnverkehrs mit Deutschland mittels Herstellung einer Eisenbahnbrücke über den Masnedsund an Stelle des gegenwärtigen Dampffährenverkehrs wird nun endlich in der gegenwärtigen Reichstagstagung erledigt werden. Damit steht dann dem Reiseverkehr Berlin-Kopenhagen eine wesentliche Erleichterung in Aussicht. Der von dem jetzigen Ministerium Zahle herrührende Plan sah anfänglich eine Drehbrücke und dann infolge des Widerspruches der Schiffahrt eine Klappenbrücke vor, soll aber nunmehr, da die Schiffahrt auch die Klappenbrücke für ein Hindernis hielt, in Form einer Hochbrücke verwirklicht werden. In dem Meeresarm zwischen Seeland und Falster liegt etwas südlich von Vordingborg (Seeland) die kleine Insel Masnedö, die mit Vordingborg mittels Brücke verbunden ist, während über den zwischen der Masnedö und der Station Orehoved (Falster) liegenden 3,4 km breiten Wasserlauf, Storströmmen (der Große Strom) genannt, eine Klappenbrücke gebaut werden sollte. Gegenwärtig verkehren hier Dampffähren. Das Folkething hat sich indessen je[tzt] für eine Hochbrücke entschieden, und zwar soll diese bere[its] bei Vordingborg beginnen, so daß die Hochbrücke über d[en] ganzen Meeresarm und die Insel Masnedö gehen wird, u[nd] die bestehende Brücke zwischen Vordingborg und Masne[dö] überflüssig macht. Die Kosten der Hochbrücke, die a[us] Eisenbeton gebaut werden soll, sind auf 20 Million[en] Kronen berechnet, wogegen die Klappenbrücke bei den jet[zi]gen Preisen 15 Millionen Kronen kosten würde. Da ei[ne] Hochbrücke über den Meeresarm die beste Lösung für d[ie] Schiffahrt bildet, wird der Plan sicher auch die Billigung d[es] Landsthings finden. Somit blüht den Reisenden im Verke[hr] zwischen Deutschland und Dänemark der eigenartige Genu[ß] im Eisenbahnzug in ansehnlicher Höhe über einen Meere[s]arm zu fahren. M.

— **Luftverkehr zwischen Deutschland und Schweden.** F[ür] Verwirklichung des Planes eines Luftverkehrs zwisch[en] Deutschland und Schweden ist die Aeronautische Gesellscha[ft] in Stockholm zur Teilnahme ersucht worden. Dieser Luf[t]verkehr, der ein großartiges Unternehmen bilden würde, s[oll] nach dem Friedensschluß eingerichtet werden, und in Deuts[ch]land sollen bereits vorbereitende Schritte getan worden sei[n,] auch die Geldfrage sei zum Teil geregelt Vom Vorsta[nd] der Aeronautischen Gesellschaft ist beschlossen worden, in d[en] nächsten Wochen eine Kommission zur Festsetzung der Flu[g]wege und Landungsstationen in Schweden auszusenden. [In] Betracht kommen Linien zwischen Stockholm und Malm[ö,] Stockholm und Gotenburg und andern Plätzen. In schwe[di]schen Flugkreisen ist auch der Plan einer Luftverkehrslin[ie] von Stockholm nach Finnland, über die Alandsinseln gehen[d,] aufgetaucht, und die schwedische Handelskammer in Lond[on] beschäftigt sich mit dem Plan einer Luftlinie Schweden-En[g]land, wofür Gotenburg die geeignete Ausgangsstation se[in] würde. M.

— **Folgen der Kohlenkrise in Frankreich.** Einer Meldu[ng] aus Bern vom 19. September zufolge berichtet „Petit Jou[r]nal“ aus Calais, daß infolge der Kohlenkrise die gesamt[en] Industrien der Umgegend von Calais, die nicht für d[en] Kriegsbedarf arbeiten, demnächst den Betrieb einstell[en] wollen. Hierdurch würden Tausende von Arbeitern und A[r]beiterinnen brotlos werden, es herrsche unter diesen gro[ße] Erregung.

— **Fährboot über die Straße von Otranto.** Die „Morni[ng] Post“ meldet: Das „Algemeen Handelsblad“ erfährt a[us] London, daß ein italienisches Transbalkan-Komitee gebild[et] wurde, das sich zur Aufgabe stellte, das italienische Eise[n]bahnnetz durch ein Fährboot über die Straße von Otranto u[nd] das Anlegen einer Eisenbahn von Valona nach Monastir a[n] das Balkannetz anzuschließen.

— **Zugzusammenstoß in Spanien.** Aus Valladolid, 23. Se[p]tember, wird gemeldet: Laut Havasmeldung fuhr ein Po[st]zug in einen Personenzug zwischen Matapozuelos und P[...]zaldes hinein. 13 Personen wurden getötet, 37 verletzt.

— **Einrichtung von Ausgleichstellen für fehlende und übe[r]zählige Güter.** Zur Herbeiführung des Ausgleichs von fehle[n]den und überzähligen Gepäckstücken und Gütern sind für d[ie] im Deutschen Militärbetrieb befindlichen Bahnen des sü[d]östlichen Kriegsschauplatzes Ausgleichstellen in Nisch u[nd] Bukarest errichtet worden. Die Ausgleichstellen si[nd] berechtigt, mit den Ausgleichstellen der Verwaltungen d[es] Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unmittelbar [in] Verbindung zu treten. Ebenso können an die Ausglei[ch]stellen in Nisch und Bukarest Anfragen ohne Vermittlung d[er] vorgesetzten Militär-Eisenbahndirektionen gerichtet werde[n].

Fremde Erdteile.

— **Brand des Bahnhofs Mukden.** „Echo de Chine“ meld[et] kürzlich aus Marseille: Im japanischen Bahnhof Mukde[n] sei ein Brand ausgebrochen, der sich auf die Stadt ausgedeh[nt] habe, in der über 300 Häuser zerstört wurden. Der Schad[en] beträgt fünfeinhalb Millionen Dollar.

— **Eisenbahnerstreik in Argentinien.** Ein Teil des Pe[r]sonals der Zentralargentinischen Eisenbahn hat den Stre[ik] erklärt. Man meldet einen neuen Anschlag in der Provi[nz] Buenos Aires. Eine Brücke wurde mittels Dynamit in d[ie] Luft gesprengt. Die Lage in Rosario ist ernst, da do[rt] mehrere Tausende streikender Soldaten eintrafen. Der Krieg[s]minister machte im Kabinett den Vorschlag, den Belagerung[s]zustand zu verhängen.

Amtliche Bekanntmachungen.

. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

ım 1. Oktober 1917 wird der an der ınstrecke Paderborn Hbf-Lippstadt ıschen den Stationen Geseke und ppstadt gelegene Bahnhof IV. Klasse ringhausen, der bisher nur dem sonen-, Gepäck-, Expreßgut- und ckgutverkehr diente, auch für den ıntlichen Wagenladungsverkehr so- für die Abfertigung von lebenden ren eröffnet.

ie Abfertigung von Sprengstoffen l von solchen Gegenständen, zu deren - und Entladung eine Rampe erforlich ist, bleibt ausgeschlossen.

ber die Höhe der Frachtsätze geben Dienststellen Auskunft.

assel, den 24. September 1917. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

ordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

it Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 heint der Tarifnachtrag XII, der neue Kilometertariftafel bis 105 km ie verschiedene, bereits im Ver ıngswege durchgeführte Änderungen ält. (1418)

rankfurt (M.), 23. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

estdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

it Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 den ausgegeben:
Nachtrag XI zum Tarifheft 5,
Nachtrag XII zum Tarifheft 6,
Nachtrag XI zum Tarifheft 8,
he nur im Verfügungswege bereits hgeführte Änderungen enthalten.

rner wird die Station Weil poldshöhe in den Ausnahmetarif 23 frisches Obst der Hefte 1 und 5 einogen.

iheres im Tarifanzeiger der preuh-hessischen Staatsbahnen und bei beteiligten Dienststätten. (1419)

rankfurt (M.), 22. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

deutsch-Bayerischer Güterverkehr.

e zum 1. Oktober 1917 angekündigneuen Ausnahmetarife 6, 6 b und 6 c Steinkohlen usw. gelangen zu einem eren, noch bekannt zu gebenden punkte zur Einführung.

inchen, 25. September 1917. (1417)
famt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

üddeutsch-Ungarischer Verkehr. senbahngütertarif Teil II, Heft 5 und 6 vom 1. Mai 1914.

hebung von Frachtsätzen.
t Ablauf des 30. November 1917 die Abteilung B des Ausnahmes 30 (Holz) ohne Ersatz außer t.

inchen, 14. September 1917. (1416)
famt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
mens der Verbandsverwaltungen.

tdeutsch-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

t Gültigkeit vom 10. Oktober 1917 en im Verkehr mit den Stationen Riesengebirgsbahn die Anstoßtsätze erhöht. Ferner wird vom ezember 1917 ab die Entfernung Tennstedt-Großbauchlitz in 203 km abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 22. September 1917. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion —
K. K. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5 —,
b) Binnen-Gütertarif der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn — Tfv. 136 —,
c) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200 —,
d) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, besondere Tarifhefte, enthaltend die Ausnahmetarife 6 b und 6 c für Steinkohlen usw. von Versandstationen des oberschlesischen und niederschlesischen Kohlengebietes sowie von Breslau-West — Tfv. 1100 und 1110 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn Zuschlagsfrachten zu den Frachtsätzen eingeführt. Näheres enthält der von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebene gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, das Auskunftsbureau, Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (Reichs-Gesetzblatt 1914, S. 455).

Neustrelitz, 26. September 1917. (1413)
Direktion der Mecklenburgischen
Friedrich Wilhelm Eisenbahn-Gesellsch.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1917 ab werden in den Tarifheften 1 und 3 folgende Ausnahmetarife, die der Ausfuhr dienten, ohne Ersatz aufgehoben:

1. Ausnahmetarif 10 a für Getreide usw.,
2. Ausnahmetarif 12 für Spiritus und Sprit,
3. Ausnahmetarif 21 für Kartoffelstärke-Fabrikate.

Breslau, 21. September 1917. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg usw.
Tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Am 1. Dezember d. J. werden die Ausnahmetarife 10 Eichenholzextrakt usw. und 17 Schiefertafeln usw. vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Breslau, 24. September 1917. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 werden in dem Warenverzeichnisse oben genannten Tarifes die Artikel Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenkoksasche gestrichen.

Breslau, 24. September 1917. (1408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtzuschläge der Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Biberach-Oberharmersbach, Vosbach-Mudau, Oberschefflenz-Billigheim und Rhein-Ettenheimmünster.

Vom 1. Dezember 1917 an werden für die Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Haltingen-Kandern und Krozingen-Münstertal-Sulzburg neue Zuschläge eingeführt und für die übrigen obengenannten Nebenbahnen die bestehenden Zuschläge (siehe u. a. Abschnitt F. III A des Tarifs 200) erhöht.

Berlin, den 22. September 1917. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1917 tritt der Nachtrag X zum Gütertarif in Kraft. Er enthält außer bereits früher durchgeführten und bekanntgegebenen Änderungen und Aufhebungen von Ausnahmetarifen noch Bestimmungen über die Einführung einer neuen allgemeinen Kilometer-Tariftafel, über die zum 1. Dezember 1917 erfolgende Aufhebung der Ausnahmetarife 4 d für Düngemittel nach Österreich-Ungarn und 10 für Getreide, ferner neue Kilometertariftafeln für die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) und 9 s (Eisen und Stahl nach See- und Binnenwerften), sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 für Zement und eine Reihe weiterer Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 22. September 1917. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1113. Niederschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifs.

Mit Ablauf des 30. November 1917 wird der Tarif für den Niederschlesisch-Sächsischen Kohlenverkehr (Ausnahmetarif 6) vom 1. Januar 1907 nebst dem Nachtrage 1 vom 1. April 1911 und den hierzu erlassenen Bekanntmachungen aufgehoben. Dafür tritt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 in dem oben bezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft. Durch den neuen Tarif treten nur geringfügige Erhöhungen durchschnittlich bis etwa 2 ℳ für 10 t ein.

In dem neuen Tarif sind Stationen des allgemeinen Verkehrs nicht mehr aufgenommen, ferner ist die Ausnutzung der 12,5-t-Wagen bei Beladung mit Steinkohlen und Steinkohlenbriketts vorgeschrieben. Die Artikel Steinkohlenasche und Steinkohlenkoksasche sind in das Warenverzeichnis des neuen Tarifs nicht mehr aufgenommen.

Zum selben Zeitpunkt wird auch der besondere, vom 1. Februar 1914 gültige Ausnahmetarif für Dienstkohlensendungen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen neu herausgegeben. Die bei diesem Tarif eintretenden Erhöhungen infolge der geänderten Abrundung sind ebenfalls geringfügig.

Bis zum Erscheinen der neuen Tarife gibt über die voraussichtliche Höhe der Frachtsätze unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, 23. September 1917. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. Oktober 1917 an wird im Verkehr mit Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn der Frachtzuschlag für die Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder für die Gestellung von Rollböcken von 3 auf 4 ₰ für 100 kg erhöht.

Dresden, 25. September 1917. (1414)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Dezember 1917 treten folgende Ausnahmetarife außer Kraft: Im Tarifheft 1 und 3: Nr. 10a (Getreide usw.), 12 (Spiritus), 15 (Jutegarn und Jutegewebe), 21 (Kartoffelstärke-Fabrikate), 27 (gedörrte und getrocknete Zichorienwurzeln und Zichorienschnitze) und 29 (Schwefeläther), nur im Tarifheft 3: Nr. 13 (Rohblei). Zu gleicher Zeit werden vom A. T. 19 (Rohkupfer) im Tarifheft 1 die Abteilung A sowie im Tarifheft 3 die Nr. 2b der Anwendungsbedingungen und unter „Geltungsbereich" die Stationen Basel (Els. L. B.) und Basel St. Johann gestrichen.

Ferner wird im Tarifheft 4 die Anwendung des A. T. 15 (Jutegarn und Jutegewebe) auf den Ortsverkehr der Empfangsstationen beschränkt. Endlich wird die Anwendung des A. T. S 18d für frische Seefische im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiet liegenden Tarifstationen ausgeschlossen, im übrigen aber in allen 4 Tarifheften auf den Ortsverkehr der Empfangsstationen beschränkt.

Erfurt, den 23. September 1917. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Badischer Güterverkehr.

Infolge der Erhöhung der bestehenden Zuschläge für die badischen Nebenbahnen

Biberach-Oberharmersbach,
Mosbach-Mudau,
Oberschefflenz-Billigheim,
Rhein-Ettenheimmünster

und der Einführung von Zuschlägen für die badischen Nebenbahnen

Achern-Ottenhöfen,
Haltingen-Kandern und
Krozingen-Münstertal-Sulzburg

(vergl. Bekanntmachung zum gemeinsamen Heft 200) werden mit Wirkung vom 1. Dezember 1917 auch die im Abschnitt F des Tarifs enthaltenen Stationsfrachtsätze erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier.

Straßburg, 24. September 1917. (1430)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1907.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1916.
Bayerisch-Württembergischer Gütertarif vom 1. Juni 1907.
Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1917.
Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw.-Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 sind die Tariftabellen für Entfernungen bis 105 km in den Tarifen zu streichen. An deren Stelle gelten vom gleichen Zeitpunkt ab die Anlagen 1—3 zur Allgemeinen Kilometertariftafel vom 1. Oktober 1917.

Die Anlage 1 gilt für den Badisch-Bayerischen- und für den Bayerisch-Württembergischen Güterverkehr, die Anlage 2 für den Pfälzisch-Bayerischen- und für den Rheinisch-Bayerischen Güterverkehr und die Anlage 3 für den Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtrh. Netz (Frankfurt usw. - Bayer. Gütertarif).

München, 21. September 1917. (1425)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Die badische Station Weil-Leopoldshöhe wird am 1. Oktober 1917 in den Ausnahmetarif 23 für frisches Obst aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, 26. September 1917. (1429)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr.

Am 1. Oktober 1917 treten zum Binnengütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1, zum Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien und zum Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II, die Nachträge II in Kraft. Sie enthalten geänderte Nebengebührentarife sowie sonstige, durch Bekanntmachung bereits eingeführte oder angekündigte Änderungen und Ergänzungen. Die Nachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-N. und die Stationen bezogen werden.

Dresden, 26. September 1917. (1427)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarifhefte 1—4.

Die Gültigkeit der bisherigen Ausnahmetarife 6 (Steinkohlen usw.), deren Neuausgabe zum 1. Oktober d. Js. in Aussicht genommen war, wird bis 1. November 1917 verlängert.

Breslau, 24. September 1917. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr.

Vom 1. Dezember 1917 bis zur Herausgabe neuer Tarifhefte 1 bis 7 kommen für Saarkohlen im Verkehr mit deutschen Stationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2, Rohstoffe, der auf Seite 58—66 des Heftes C 1, Teil II des deutschen Eisenbahngütertarifs vom 1. Oktober 1917 enthaltenen Kilometertafel für Steinkohlen usw. zur Anwendung. Der Frachtermittelung werden die Entfernungen der betreffenden Gütertarife zugrunde gelegt. Hierdurch treten teilweise Erhöhungen um 1 Pf. für 100 kg ein. Ausnahmen werden besonders bekannt gemacht.

Im Verkehr mit der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn wird am 1. Dezember 1917 ein neuer Saarkohlentarif herausgegeben, der gleiche Erhöhungen aufweist. (1424)

Saarbrücken, den 24. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Anhänge zu den Tarifheften 1— werden am 1. Oktober 1917 neu ausg geben. Sie enthalten Änderungen, d sich wegen der Einführung der Allg meinen Kilometertariftafeln vom 1. O tober 1917 nötig machten. Auskun erteilt unser Verkehrsbureau, hie Wiener Str. 4, II.

Dresden, 26. September 1917. (142
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisen als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 19 treten neue Stationsfrachtsätze a Stelle der bestehenden:

a) zwischen Konstanz, Petershaus (Baden) und den Ostseehäfen,
b) für beschleunigtes Eilgut v Stuttgart, Tamm b. Bietigheim u Eßlingen nach Bremen und Ha burg.

Die Stationsfrachtsätze von Lübe nach München und Regensburg sind streichen.

Ferner wird mit Gültigkeit vo 1. Dezember 1917 der Ausnahmetarif für Gasreinigungsmasse aufgehoben.

Hannover, 26. September 1917. (142
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 1. Oktober 1917 wird der Nac trag III ausgegeben; dieser enthält:

1. die seit Ausgabe des Nachtrags erlassenen Bekanntmachungen,
2. eine Neufassung des Abschnit „Frachtberechnung" (Seite 22— und 32—34 des Schnittarifs) u eine neue Anstoß-Kilometer-Tar Tafel (Seite 33 des Schnittarifs).

In die im Nachtrag aufgeführt Fracht- und Gebührensätze ist die a Grund des Reichsgesetzes vom 8. Ap 1917 zu erhebende Verkehrssteuer ei gerechnet.

München, 25. September 1917. (142
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. R

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen und Gepäckverkehr.

Die im vorgenannten Tarif enthal nen Fahrpreise und Gepäcksätze na und von Ungarn werden auf 1. Nove ber des Jahres aufgehoben.

Stuttgart, 24. September 1917. (14
Generaldirektion der K. Württ. Staa eisenbahnen, namens der beteiligter deutschen Verwaltungen.

4. Offene Stellen.

Eisenbahnsekretär

gesucht, der die gesamte Expediti der Zentralverwaltung sowie das I gistraturwesen beherrscht, durcha zuverlässig ist und selbstständig beiten kann.

Bewerbungen mit Lebenslauf, (haltsforderung und Zeugnisabschrif an die (14
Direktion der Brölthaler Nebeneis bahn in Beuel a. Rhein.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 77. | 3. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und des Donau-Oder-Kanals.

Von Dr. **Victor Krakauer**, Wien.

Über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, über die ntwicklungsfähigkeit ihrer Leistung sind sich nicht nur e breiten Bevölkerungsschichten, sondern auch Viele, die it dem Verkehrswesen in näherer Verbindung stehen, durchıs im Unklaren. Trotzdem die Eisenbahnen geradezu Unheures während des Weltkrieges geleistet haben, wird aus em Umstande, daß der Zivilpersonen- und Zivilgüterverkehr egenwärtig naturgemäß verschiedenartigen Einschränkunen unterliegt, gefolgert, daß das Können der Bahnen über ewisse Grenzen nicht hinausreicht. Es wird vor allem ersehen, daß in Kriegszeiten die Eisenbahnen in erster inie dem Militärverkehre zu dienen haben und daß derzeit on einer gründlichen Verbesserung des Fahrparkes und der nlagen, geschweige denn von einer erheblichen Erneuerung nd Ausgestaltung des Bahnbestandes kaum die Rede sein önne. Es wird vielmehr ohne weiteres Eingehen auf die ache behauptet, daß die Bahnen dem Zukunftsverkehr nicht ehr gewachsen sein werden und daher zu ihrer Aushilfe ibedingt auch künstlicher Wasserstraßen bedürfen, die emzufolge mit merkwürdigem Nachdruck gefordert und in ızähligen Arten geplant werden. Lauer, Kattowitz hat in r. 47 d. Ztg. in ausgezeichneter Weise durch eine nüchterne ffernmäßige Darstellung die Grenze der Leistungsfähigkeit er Wasserstraßen ermittelt und dadurch eine überaus nützche Arbeit geleistet. Denn die Bahnen werden nach Beendiıng des Krieges einerseits gewaltige Aufwendungen machen üssen und große Geldmittel beanspruchen, während sie ndererseits als Entgelt für ihre Leistungen höhere Preise rdern dürften. Solche Maßnahmen sind nicht volkstümlich. e könnten sogar Mißstimmung hervorrufen, wenn die Beölkerung in ihrem Vertrauen zu der Leistungsfähigkeit der ahnen wankend gemacht und dazu gebracht würde, künstche Wasserstraßen geradezu als Retter in der Not zu erhnen. Derartige der Allgemeinheit abträgliche Bestrebunn werden durch rein sachliche Nachweise, wie die von auer, am besten widerlegt. Ich bin in der glücklichen age, auf Grund unanfechtbarer, mir von befreundeter Seite ır Verfügung gestellter Ziffern dessen allgemeine Abhandng im nachfolgenden durch einen besonderen Fall zu ernzen, also gleichsam die Probe, und überdies eine Probe von augenblicklicher Bedeutung, auf das Exempel zu machen.

Die verstaatlichten Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn werden auf der Strecke Wien (Neu-Süßenbrunn)—Oderberg durch ein drittes Gleis und späterhin auch durch ein viertes Gleis ausgestaltet werden, zu welchem Zwecke trotz der gegenwärtigen Schwierigkeiten schon jetzt an die erforderlichen Vorarbeiten geschritten wird. Es ergibt sich nun die nicht nur für Eisenbahnfachmänner sehr interessante Frage: In welchem Maße wird die Leistungsfähigkeit der Bahn durch das dritte und in welchem Maße durch das vierte Gleis erhöht?

Die nachstehende Untersuchung wird darauf erschöpfende Auskunft erteilen.

Bei Ermittlung des höchsten, auf der Hauptbahnlinie Wien—Oderberg zu bewältigenden Güterverkehrs gilt als Voraussetzung, daß die Anzahl der in jeder Verkehrsrichtung zu befördernden beladenen und leeren Wagen zusammen im großen und ganzen gleich ist und daß in der Richtung nach Wien auf dem Gleis II (bei dreigleisiger Bahn auf den Gleisen II und IV) der Massengüterverkehr abzuwickeln ist, wogegen in der Richtung nach Oderberg auf dem Gleis I (bei viergleisiger Bahn auf den Gleisen I und III) überwiegend leere Güterwagen geführt werden. Bei angemessener Veranschlagung der von den jeweils zur Verfügung stehenden Fahrbetriebsmitteln abhängigen, stetig ansteigenden höchsten Zuglast und der hauptsächlich durch die Stationsanlagen eingeschränkten größten Wagenanzahl eines Güterzuges ist das Verhältnis der durchschnittlich mit einem voll ausgenützten Güterzuge zur Beförderung gelangenden Wagen in der Verkehrsrichtung nach Wien (Gleis II, bzw. Gleise II und IV) und in der Verkehrsrichtung nach Oderberg (Gleis I, bzw. Gleise I und III) mit 1 : 15 anzunehmen. Es werden daher auf der zweigleisigen und auf der in Betracht zu ziehenden viergleisigen Bahn, wenn alle im Fahrplan der Höchstleistung in der Richtung nach Wien (Gleis II, bzw. Gleise II und IV) vorgesehenen Güterzüge gefahren würden, nicht alle im Fahrplan für die Richtung nach Oderberg (Gleis I bzw. Gleise I und III) vorgesehenen Güterzüge in Anspruch zu nehmen sein. Hingegen werden auf der dreigleisigen Bahn,

wenn alle im gedachten Fahrplan in der Richtung nach Oderberg (Gleis I) vorgesehenen Güterzüge gefahren würden, nicht alle Güterzüge, die der Fahrplan in der Richtung nach Wien (Gleise II und IV) enthalten wird, eingeleitet werden können. In Anbetracht dieser Verhältnisse wird die erreichbare Höchstleistung der zweigleisigen und der viergleisigen Bahn durch den Fahrplan für die Richtung nach Wien, die erreichbare Höchstleistung der dreigleisigen Bahn durch den Fahrplan für die Richtung nach Oderberg bestimmt. Außerdem läßt sich die bei voller Ausnützung des Höchstfahrplanes sich ergebende Leistung infolge der durch Sonn- und Feiertage, durch klimatische Verhältnisse, Zugverspätungen usw. bedingten Einschränkungen des Güterzugverkehrs tatsächlich nicht erreichen.

Der aus dieser Erwägung erforderliche Abschlag an unausnützbaren Zugtrassen ist erfahrungsgemäß mit höchstens 30 % anzusetzen, sodaß durchschnittlich nur 70 % der Höchstzuglinien in Rechnung zu ziehen sind.

Unter diesen Voraussetzungen stellt sich die Höchstleistung der Hauptbahnlinien Wien—Oderberg wie folgt:

I. Zweigleisige Bahn.

Aus dem Somerfahrplan 1917 ergibt sich, daß nach Aufhebung der zurzeit durch den Krieg veranlaßten Einschränkungen des Personenverkehres, jedoch ohne Vermehrung der schnellfahrenden Züge über das vor Kriegsausbruch bestandene Ausmaß und unter Berücksichtigung der nach Ausbau der Station Polanka erhöhten Leistungsfähigkeit der Strecke Mähr. Ostrau-Oderfurt-Prerau für Güterzüge in der Richtung nach Wien (Gleis II), die für die erreichbare Höchstleistung bestimmend ist, zur Verfügung stehen:

	Zug-
1. in der Teilstrecke Oderberg-Mähr. Ostrau-Oderfurt	72 Linien,
2. in der Teilstrecke Mähr. Ostrau-Oderfurt-Prerau	79 „
3. in der Teilstrecke Prerau-Lundenburg	80 „
4. in der Teilstrecke Lundenburg-Strasshof	71 „

Die für die Strecke Mähr. Ostrau-Oderfurt-Strasshof ausgewiesene Anzahl von Zuglinien enthält durchschnittlich 18 schwächer belastete Züge (Gütereilzüge, sogen. Manipulationszüge usw.). Die Teilstrecke Lundenburg-Strasshof weist die geringste Leistungsfähigkeit auf. Sie wird daher die Höhe des auf der Hauptbahnlinie Oderberg-Strasshof zu bewältigenden Durchzugsverkehrs wesentlich beeinflussen. Von den in der genannten Teilstrecke verfügbaren 53 Linien für Güterzüge, von denen jeder 850 Reinlasttonnen führen kann, sind — wie früher erwähnt — während des ganzen Jahres durchschnittlich nur 70 von Hundert somit 37 Züge in Rechnung zu ziehen. Mit diesen 37 Güterzügen können in einem Kalenderjahre

$37 \times 850 \times 365 =$ rund . . . . . 11 479 000 t

befördert werden.

Hierzu kommt

1. Die für den ganzen Durchlauf Mähr. Ostrau-Oderfurt-Strasshof in Betracht zu ziehende Leistung von durchschnittlich 13 (70 % von 18) Güterzügen im Tag, die nur eine Reinlast von je 500 t führen, d. s.

$13 \times 500 \times 365 =$ rund . . . . . 2 373 000 t;

2. die in den Teilstrecken Mähr. Ostrau-Oderfurt-Prerau-Lundenburg vollführbare höhere Leistung von 6 vollbelasteten Güterzügen, d. s.

$6 \times 850 \times 365 =$ rund . . . . . 1 862 000 t;

3. Die Leistung der in der Richtung nach Oderberg auf dem Gleis I verkehrenden Güterzüge. Sie ist insgesamt nach der Statistik für das Jahr 1906, die noch die vollführte Reinleistung auf der Hauptbahn Wien-Oderberg strecken- und richtungsweise gesondert angibt, mit ungefähr 18 % der Reinleistung in der Gegenrichtung, d. i. mit rund

$(0{,}18 \times 15\,714\,000)$ . . . . . . 2 828 000 t

einzuschätzen.

Sonach ist die erreichbare Höchstleistung der zweiglei sigen Bahn zu veranschlagen mit rund **18 542 000 t.**

II. Dreigleisige Bahn.

Aus dem Sommerfahrplan 1917 ergibt sich, daß nach Auf hebung der zurzeit durch den Krieg veranlaßten Einschrän kungen des Personenverkehrs, jedoch ohne Vermehrung d schnellfahrenden Züge über das vor Ausbruch des Kriege bestandene Ausmaß, für Güterzüge in der Richtung nac Oderberg (Gleis I), die für die erreichbare Höchstleistung be stimmend ist, zur Verfügung stehen:

	Zug-
1. in der Teilstrecke Strasshof-Lindenburg	77 Linien
2. in der Teilstrecke Lundenburg-Prerau	84 „
3. in der Teilstrecke Prerau-Mähr. Ostrau-Oderfurt	89 „
4. in der Teilstrecke Mähr. Ostrau-Oderfurt-Oderberg	86 „

Die Teilstrecke Strasshof-Lundenburg weist die geringst Leistungsfähigkeit auf. Sie wird daher die Höhe des au der Hauptlinie Strasshof-Oderberg zu bewältigenden Durch zugverkehrs wesentlich beeinflussen.

Von den nach Abschlag von 18 schwächer belasteten Züge verfügbaren 59 Linien für voll belastete Güterzüge sind - wie früher erwähnt — während des ganzen Jahres durch schnittlich nur 70 %, somit 41 Züge, in Rechnung zu ziehe Da jeder dieser Güterzüge in der Richtung nach Oderbe (Gleis I) um 50 % mehr Wagen befördert als die Güterzüg in der Richtung nach Wien, werden auf den Gleisen II und I in der Teilstrecke Lundenburg-Strasshof 61 vollbelastete Gü terzüge geführt werden können. Die Reinleistung der durc laufenden Güterzüge in der Richtung nach Wien würde s nach betragen

$61 \times 850 \times 365 =$ rund . . . . . 18 925 000 t.

Hinzu kommt

a) die für den ganzen Durchlauf Mähr. Ostrau-Oderfur Strasshof in Betracht zu ziehende Leistung von 13 (70 % vo 18) Güterzügen im Tag, die nur eine Reinlast von je 500 führen, d. s.

$13 \times 500 \times 365 =$ rund . . . . . 2 372 000 t;

b) die in den Teilstrecken Mähr. Ostrau-Oderfurt-Prera Lundenburg vollführbare höhere Leistung von durchschnit lich mindestens 6 vollbelasteten und 5 minderbelasteten Z gen, d. s.

$\left.\begin{matrix} 6 \times 850 \\ 5 \times 500 \end{matrix}\right\} \times 365 =$ rund . . . . 2 774 000 t;

c) die Reinleistung der in der Richtung nach Oderberg a dem Gleis I verkehrenden Güterzüge mit ungefähr 18 % d Reinleistung in der Gegenrichtung, d. i. mit rund

$(0{,}18 \times 24\,071\,000)$ . . . . 4 333 000 t.

Sonach ist die erreichbare Höchstleistung der dreigleisig Bahn zu veranschlagen mit rund **28 404 000**

III. Viergleisige Bahn.

Nach Fertigstellung der viergleisigen Bahn sollen in d Richtung nach Wien im allgemeinen die durchlaufenden vo belasteten Güterzüge auf dem Gleis IV, die Eilzüge, Pe sonenzüge, Eilgüter- und Manipulationszüge auf dem Gleis geführt werden. Bei reichlicher Veranschlagung der dur Sonn- und Feiertage, durch klimatische Verhältnisse, Zugve spätungen usw. bedingten Einschränkungen können nach A schaffung einer angemessenen Anzahl 20tonniger, dem Ma sengüterverkehr dienender Wagen auf dem Gleis IV durc schnittlich 110 Züge mit einer Reinlast von je 900 t und a dem Gleis II außer einer vermehrten Anzahl von Eilzüg und Personenzügen noch 30 Eilgüter- und Manipulationszü mit einer Reinlast von je 500 t geführt werden.

Unter dieser Voraussetzung würde die zur Verfrachtung g langende Reinlast betragen:

a) In der Richtung nach Wien
leis IV) 110 × 900 × 365 = ... 36 135 000 t,
leis II) 30 × 500 × 365 = ... 5 475 000 t.
b) In der Richtung nach Oderberg
leis III und I) 18 % der Reinleistung in der
Gegenrichtung, d. s. rund (0,18 × 41 610 000) . 7 490 000 t.
Sonach ist die erreichbare Höchstleistung der
ergleisigen Bahn zu veranschlagen mit rund . 49 100 000 t.

Die vorstehenden Ziffern bedürfen keiner weiteren Erklä-
ing: 18 Millionen Tonnen bei zwei, 28 Millionen
i drei, 49 Millionen bei vier Gleisen — das zeigt deutlich nicht nur die unerreichbare Leistungsfähigkeit der Bahn, sondern auch die unerreichbare Steigerungsfähigkeit ihrer Leistung.

Und die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße?

Es genügt, darauf hinzuweisen, daß auf derselben Strecke nach dem von der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen seinerzeit fertiggestellten Plan einer künstlichen Wasserstraße zwischen der Donau und der Oder deren jährliche Leistungsfähigkeit bei bloßem Tagbetrieb auf 2,92 Millionen Tonnen, bei Tag- und Nachtbetrieb auf 4,68 Millionen Tonnen veranschlagt worden ist.

Die deutschen Sparkassen und die siebente Kriegsanleihe.

In der Bewegung der Einlagen bei den deutschen Sparassen spiegeln sich die wirtschaftlichen Verhältnisse der eiten Schichten der Bevölkerung. Über diese Bewegung erden wir fortlaufend unterrichtet durch die Monatsstatistien, welche im Amtsblatt des deutschen Sparkassenverbandes, r „Sparkasse“, erscheinen.

In diesen Monatsstatistiken zeigt sich nun, welche gewaltien Beträge den Sparkassen, besonders seit Kriegsbeginn, onat für Monat zufließen. Im Anfang des Krieges war man ohl versucht, an eine vorübergehende Erscheinung zu glaun. Man erblickte in ihnen im wesentlichen die Wirkung s Liquidationsprozesses unserer Volkswirtschaft, der naturemäß auch auf die kleinen und kleinsten Betriebe übergeiffen hat. Allmählich zeigte es sich aber, daß diese Erkläng doch nur eine beschränkte Berechtigung hatte. Der apitalzufluß zu den Sparkassen nahm nämlich nicht ab, sonern bewegte sich in aufsteigender Linie, während die Vorräte Rohstoffen und Waren fast durchweg längst erschöpft nd. Man hat auch festgestellt, daß der steigende Zuwachs Kapitalien seinen Ursprung nicht nur im vermehrten Zuuß von Einlagen, sondern in der Abnahme der Rückzahlunen hat. Dazu kommt, daß die Zahl der Sparbücher während s Krieges eine ganz gewaltige Vermehrung erfahren hat, d daß diese Vermehrung besonders den geringeren Gutben zugute gekommen ist. Neben dem steigenden Erwerb den breitesten Schichten der Bevölkerung geht also eine eise Einschränkung in den Ausgaben nebenher.

Wenn man aus diesen Gesichtspunkten heraus die gewaltien Monatsziffern betrachtet, gewinnt man ein besonders eruliches und beruhigendes Bild.

Es mögen hier die Zahlen folgen, welche die „Sparkasse“ für die verflossenen Monate dieses Jahres mitgeteilt hat in Gegenüberstellung zu den entsprechenden Ergebnissen der gleichen Monate des Vorjahres.

Es sei dazu bemerkt, daß hierbei die Abschreibungen der zur Zeichnung auf die Kriegsanleihen verwandten Spareinlagen natürlich nicht in Abzug gebracht sind. Auch sind die Riesenbeträge der am Jahresschluß den Sparern gutgeschriebenen Zinsen, die alljährlich etwa 700 Millionen Mark ausmachen, nicht berücksichtigt.

Es betrug der Zuwachs der deutschen Sparkassen in den Monaten Januar bis Juli 1917 2160 Millionen Mark gegen 1830 Millionen Mark in den gleichen Monaten des Vorjahres. In diesem Jahre haben also die Zuflüsse zu den deutschen Sparkassen die zweite Milliarde bereits erheblich überschritten und die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres weit überholt.

Es eröffnet dies für die siebente Kriegsanleihe die besten Aussichten. Schon vor der letzten Kriegsanleihe konnte die „Sparkasse“ auf Grund der Monatsergebnisse einen besonders guten Erfolg der Anleihe in Aussicht stellen. Diesmal liegen die Verhältnisse aber noch erheblich günstiger. Noch niemals waren die Sparkassen vor einer Kriegsanleihe so gekräftigt, wie jetzt; noch niemals waren vor einer Kriegsanleihe die Gelder in den breitesten Schichten der Bevölkerung so flüssig wie diesmal. Das berechtigt zu der Erwartung, daß die siebente Kriegsanleihe in noch stärkerem Maße als die früheren eine wahre „Volksanleihe“ werden wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Auf der Tagesordnung für e am 11. Oktober d. J. in Berlin stattfindende 47. Sitzung s für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen erlin und Stettin eingesetzten Bezirkseisenbahnrats steht eben Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektionen er die seit der 46. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats im ersonen-, Güter- und Tierverkehr eingetretenen wichtigeren nderungen und neu ausgegebenen Tarife sowie über die ichtigeren Änderungen des Personenzugfahrplans im Somer 1917 u. a. die Prüfung der Frage, ob die Ausnahmetarife r Petroleum u. dergl. Nr. 20 a, 20 d, 20 e, 20 f, S 16, S 16 a d S 16 b beseitigt werden können.

— **Zur Bewältigung des Verkehrs,** der besonders in den mmenden Monaten große Anforderungen an die Eisenbahn ellen wird, fordert, wie die „N. A. Z.“ meldet, die Eisenhnverwaltung die Reisenden und das verkehrtreibende ıblikum durch eine Bekanntmachung zur Beachtung folnder Richtlinien auf: Zur Erhöhung der Leistungsfähigit der Eisenbahnen sind von der Verwaltung in weitestem mfange Maßnahmen getroffen worden, die jedoch nicht ısreichen, falls nicht auch das reisende wie auch das verhrtreibende Publikum die Eisenbahnverwaltung in größtem aßstabe und unter Hintanstellung jeder Bequemlichkeit ıterstützt. Die Reisenden sollten beachten, daß nicht drinnde Reisen auf jeden Fall unterbleiben müssen. Der Geck- und Expreßgutverkehr muß auf das äußerste Maß behränkt werden, da jede Überfüllung Verspätungen der ige zur Folge hat, die die Züge für den Heeresbedarf und die Volksernährung in Mitleidenschaft ziehen, die Betriebsleistungen aber ungünstig beeinflussen. Die Tragfähigkeit der durch Abgabe von Güterwagen an das Feldheer verminderten Wagenbestände muß durch Sammelladungen, wie auch Sendungen an mehrere Empfänger in verschiedenen Orten derselben Bahnstrecke voll ausgenutzt werden. Der Wagenumlauf soll durch schnelle Güterabfuhr, auch an Sonn- und Feiertagen, beschleunigt werden. Gemeinsamer Bezug von Lebensmitteln sollte durch Bildung von Bezugsgemeinschaften jeden unnötigen Transport von Waren aller Art vermeiden, und auch die größtmögliche Benutzung der Wasserwege muß zur Beförderung von Massengütern zur Entlastung der Eisenbahnen verwandt werden. Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen trägt in militärischer, wie auch in wirtschaftlicher Beziehung in erster Linie zu einem erfolgreichen Ausgange des Krieges bei. Daher müssen die Eisenbahnen vor allem dazu dienen, die Bedürfnisse des Heeres, der Volksernährung und der Kriegswirtschaft zu befriedigen. Der Ernst der Stunde verlangt, daß jeder zu seinem Teile zur Entlastung der Eisenbahnen beiträgt.

— **Frachtabrundung.** Infolge der durch Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, zum 1. Oktober d. J. eingeführten Abrundung der Fracht auf volle 0,10 ℳ nach oben wird von dem gleichen Tage an auch die Fracht für regelmäßig beförderte Milch (§ 8 der Bedingungen) und regelmäßig befördertes Brot (§ 11 der Bedingungen) auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.** Im Rechnungsjahre 1916/17 erreichten die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit 367 880 ℳ (+ 52 355 ℳ) eine noch nie beobachtete Höhe, auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben etwas zugenommen und erbrachten 676 262 ℳ (+ 26 418 ℳ). Gesamteinnahmen von 1 121 895 ℳ (+ 111 135 ℳ) stehen Betriebs-

ausgaben von 734 862 *M* (+ 18 366 *M*) gegenüber; es verbleiben hiernach als Betriebsüberschuß 387 881 *M* (i. V. 294 264 *M*). Nach Abzug der Lasten für Anleihedienst usw. sind 269 851 *M* verfügbar (195 446 *M*). Der Zuschuß der beteiligten Kreise für Dividendegarantie der Aktien Buchstabe B beträgt 78 000 *M* (101 000 *M*), so daß 347 851 *M* (348 347 *M* einschl. Zuschuß von 50 111 *M* aus dem Erneuerungsfonds) zur Verteilung vorhanden sind, aus denen die Aktien Buchstabe A wieder 4½ %, die Aktien Buchstabe B wieder 3½ % Dividende erhalten.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Nach dem Bericht der Direktion für das am 31. März beendete Geschäftsjahr 1916/17 hat die im vergangenen Jahre in die Erscheinung getretene Zunahme des Personenverkehrs auch im Berichtsjahre, und zwar in verstärktem Maße angehalten. Sie beträgt hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen auf der Stammbahn Zschipkau-Finsterwalde 34 % und auf der Zweigbahn Sallgast-Lauchhammer 67,81 % gegen 12,09 % bzw. 21,93 % im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben auf der Stammbahn um 30,97 %, auf der Zweigbahn um 47,92 % zugenommen. Im Güterverkehr ist eine Abnahme hinsichtlich der beförderten Menge auf der Stammbahn von 6,63 % und auf der Zweigbahn von 5,30 % und bei den Einnahmen von 7,21 % bzw. 0,57 % gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Diese Abnahme ist durch die mehr und mehr erfolgte Einziehung der männlichen geschulten Arbeitskräfte zum Heeresdienst und die damit verbundene verminderte Leistungsfähigkeit der industriellen Werke sowie durch den andauernden Stillstand einer Brikettfabrik und Dampfziegelei, wie auch schließlich zum Teil durch den Wagenmangel, der in den einzelnen Monaten herrschte, herbeigeführt. Befördert wurden auf der Stammbahn 250 579 (i. V. 186 999) Personen und 1 072 473 (i. V. 1 148 651) t Güter und auf der Zweigbahn 77 414 (i. V. 46 131) Personen und 149 446 (i. V. 157 804) t Güter. Die Betriebseinnahmen beider Strecken betragen 801 084 (i. V. 818 168) *M*, die Betriebsausgaben 516 565 (i. V. 476 366) *M*. Der Betriebsgewinn beträgt nach Abzug der Ausgaben für Anleihezinsen und Tilgung und 47 025 (i. V. 44 110) *M* Rücklagen 208 398 (i. V. 273 551) *M*. Hiervon werden 8½ % (i. V. 10¾ %) Dividende gezahlt. Zum Vortrag auf das neue Jahr gelangen 9071,36 *M*.

Bei den Betriebsausgaben konnte infolge der außerordentlichen Teuerung auf allen Gebieten trotz größter Sparsamkeit eine Steigerung derselben nicht vermieden werden.

— **Ein Versuch zur Einschränkung des Sonntagsverkehrs.** In Württemberg wurde im Laufe dieses Jahres eine Zunahme des Sonntagsverkehrs in immer steigendem Maße festgestellt. Diese Zunahme machte sich in Stuttgart bei der Lage der Hauptstadt in der Mitte des Landes mit dem hier nach allen Seiten ausstrahlenden Bahnnetz und bei den im Laufe des Kriegs immer lebhafter gepflegten Beziehungen zwischen Stadt und Land besonders fühlbar. Es mußten daher hier schon vor einiger Zeit zur Regelung des Verkehrs an Sonntagen Vorsperren eingerichtet werden. Die unmittelbar bevorstehende reiche Obst- und Weinernte ließ eine weitere erhebliche Verkehrssteigerung an den Sonntagen befürchten. Der Vorstand der Generaldirektion, Staatsrat v. Stieler, nahm daher Anlaß, in einer Besprechung mit Vertretern der Presse am 25. September die Lage der Eisenbahnverwaltung und die für die Abhilfe in Frage kommenden Mittel klarzulegen. Nach dem „Schwäb. Merkur“ erwähnte Staatsrat v. Stieler zunächst die Nachrichten, wonach die schweizerischen Bundesbahnen erwägen, zur Einschränkung des Personenverkehrs, insbesondere an Sonntagen, eine Tariferhöhung eintreten zu lassen und erforderlichenfalls den Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen einzustellen. Auch in Deutschland könnten die durch den Sonntagsverkehr an die Bahnen gestellten Ansprüche auf die Dauer nicht befriedigt werden, wenn nicht der viel wichtigere Güterverkehr, insbesondere die Beischaffung der notwendigen Nahrungsmittel und Heizstoffe, beeinträchtigt werde. Die Eisenbahnverwaltung könne nicht mit ihrem durch Abgaben ans Heer geschwächten Stand an Betriebsmitteln und an Personal nach drei Kriegsjahren allsonntäglich einen Personenverkehr bewältigen, der im Frieden nur ganz ausnahmsweise einmal, etwa an besonders schönen Pfingstfesttagen, erreicht wurde. Während im Frieden die Güterzüge an den Sonntagen eingestellt waren, müssen jetzt die für Heeresbedarf und Volkswirtschaft nötigen Güterzüge auch Sonntags weiterrollen. Der gesteigerte Personenverkehr könne daher nicht durch Ersatzkräfte aus dem Güterzugdienst, sondern nur durch außerordentliche Inanspruchnahme der Betriebsmittel und des Personals bewältigt werden. Wer unnötig reise, entziehe nicht bloß den Eisenbahnen Kräfte, die für dringende vaterländische Zwecke notwendig sind, sondern quäle und erschöpfe auch für seine Sonderwünsche und -interessen die unter der Schwere der Kriegslast leidender Eisenbahner. Durch die Anstellung solcher Erwägunge müßte sich der Sonntagsverkehr auf ein Maß zurückführe lassen, das mit erträglichem Kraftaufwand bewältigt werde könne. Es sei zu wünschen, daß sich der gesunde Sin unseres Volkes auch hier zeige und daß dadurch Maßnahme vermieden werden, wie sie in der Schweiz vorgesehen seien un wodurch die getroffen würden, die mit ihren Reisen au den Sonntag angewiesen seien.

— **Maßnahmen gegen Zugverspätungen.** Die württember gische Staatseisenbahnverwaltung hat sich veranlaßt gesehe zur fahrplanmäßigen Durchführung der Personenzüge, na mentlich der Schnell- und Eilzüge, eine Reihe von Anord nungen zu treffen. Hiernach darf die Aufenthaltszeit de Schnell- und Eilzüge bis auf weiteres auf den Unterweg stationen durch das Einladen von Reisegepäck und Expreß gut nicht mehr überschritten werden. Diese Züge dürfe nur so lange zurückgehalten werden, wie das Ausladegeschäf erfordert. In erster Linie ist das Expreßgut zurückzustelle Schnell- und Eilzüge dürfen auf verspätete Anschlußzüg grundsätzlich nur warten, bis der Übergang der Reisende vollzogen ist. Die Beförderungsgegenstände sind immer au den nächsten Tag zu verweisen, wenn sie nicht in der fü den Übergang der Reisenden erforderlichen Zeit auf den u mittelbaren Anschlußzug übergeladen werden können. B auf weiteres sind Güter als beschleunigtes Eilstückgut un Expreßgut nur anzunehmen, wenn das Einzelgewicht ein Stückes 50 kg nicht übersteigt. Die Betriebsinspektione Stationsvorsteher und Aufsichtsbeamten werden zur Herbe führung fahrplanmäßigen Zuglaufs und raschester Zugal fertigung besonders ermahnt.

Österreich.

— **Die Leistungen der österreichischen Eisenbahnen i Kriege.** Wie wir der Zeitschrift „Eisenbahn und Industri entnehmen, bespricht der frühere Eisenbahnminister D Zdenko Freiherr v. Forster in der „Österr.-ungar. Krieg korrespondenz“ die Leistungen der Eisenbahnen und Eise bahner im Kriege, denen er ein uneingeschränktes Lob zol „Noch fehlen uns“, so führt Freiherr v. Forster aus, „a schließende statistische Daten über die gesamten Leistung der Eisenbahnen seit Kriegsbeginn; wir wissen wohl von vo dem nie erlebten Ziffern über die Beförderung von Mensch und Gütern, von gigantischen Zahlen der geleisteten Wage und Zugkilometer und sonstigen Äußerungen eines Riese verkehrs. Dermalen mag es genügen, die Voraussetzung näher zu betrachten, die diesen ungeheuren Verkehr ermö lichten. Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat i Kriege die Zahl der Lokomotiven um 22,9 % und jene d Wagen um 33,6 % vermehrt. Die bisherigen Fahrparkna schaffungen erforderten einen Aufwand von mehr als 600 M lionen Kronen.“ Über die angestrengte Tätigkeit der Eise bahner spricht sich der vormalige Eisenbahnminister w folgt aus: So wahrhaft große Äußerungen des Arbeitsfleiß wie sie die Eisenbahner inmitten der Brandung des Krieg und ungeachtet des Druckes der allgemeinen wirtschaftlich Enge als Pflichtmenschen vollbracht haben, lassen sich glei den Heldentaten der Kampftruppen nur aus dem Geiste e klären, der den großen Körper eines in sich geschlossen Berufsstandes beseelt, das Zusammenwirken der einzeln Glieder herbeiführt und sicher und aus der Fülle von Einz leistungen den Enderfolg verbürgt. Zum Lob der Eisenbahn muß es gesagt werden, daß sie ein Berufsstand sind, in de das Gefühl kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit ga besonders ausgeprägt und lebendig ist, nicht zuletzt vielle auch deshalb, weil sie über alle Entfernung hinweg der schiente Weg einander näher bringt oder doch in der V stellung der Nähe einigt.

— **Förderung der Personalküchen durch die Staatsbah verwaltung.** Zur Erleichterung der durch die lange Krie dauer immer schwieriger sich gestaltenden Ernährungsv hältnisse unter den Eisenbahnbediensteten hat die Staa bahnverwaltung in einer großen Anzahl von Stationen ne Personalküchen eingerichtet und bei den meisten, bereits b stehenden Personalküchen den Betrieb in weitem Umfan ausgestaltet. Um eine Gleichmäßigkeit in Betriebführu und Erstellung der Verkaufspreise bei dieser segensreich Fürsorgeeinrichtung zu erzielen, hat die Staatsbahnverw tung, trotz der hiermit verbundenen großen Ausgaben, für d Dauer der außerordentlichen Verhältnisse die gesamten Au gaben für die Bedienung, Beheizung und Beleuchtung, fü allfällige Mieten, für die Sodawassererzeugung u. dgl. b den Personalküchen vom 1. Juli 1917 zu ihren Lasten üb nommen.

Ungarn.

- **Benutzung höherer Wagenklassen in den Zügen.** Da es ıfig vorkommt, daß Reisende, unter dem Vorwande, die ıdere Klasse sei so überfüllt, daß dort ein Unterkommen ht möglich ist, in einer höheren Wagenklasse Platz nehn, ohne sich dem Schaffner zur Nachzahlung des Unterııedes zwischen dem Fahrpreise der niederen und höheren ısse bereit zu erklären, hat die Direktion der ungarischen atsbahnen die Schaffner streng darauf hingewiesen, daß Recht der Unterbringung der Reisenden in höheren Wanklassen dem Aufsichtsbeamten oder dem Schaffner zuht, welche die Reisenden auf freie Plätze der nächst höheı Wagenklasse erst dann verweisen dürfen, wenn sämtliche chandenen Plätze einer Wagenklasse besetzt sind. Die isenden haben, sobald in jener Klasse, auf die ihre Fahrten lauten, Plätze frei werden, diese einzunehmen. Auch rden die Schaffner streng angewiesen, von den Reisenden, eigenmächtig in einer ihren Fahrkarten nicht entsprenden Wagenklasse Platz nehmen, den Unterschiedsbetrag zuheben.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen Monat Juni d. J. und im Staatshaushaltsjahr 1916/17.** Diesüglich geben nachstehend angeführte Zahlen die genschte Aufklärung:

	Juni 1917	gegen Juni 1916
rsonen- und Gepäckverkehr .	24 459 100 K.	+ 2 231 961 K.
l- und Frachtgutverkehr . .	29 556 600 „	+ 2 541 994 „
Zusammen	54 015 700 K.	+ 4 773 955 K.

Wir sehen also, daß sich die Monatseinnahmen um 10 bzw. , zusammen somit im Durchschnitt um 9,7 % mehrten. Die rchschnittliche Betriebslänge betrug 8875,5 km gegen 54,8 km des Vorjahres, daher zeigt sich eine Erweiterung Bahnnetzes um 10,7 km.

m Haushaltsjahre 1916/17, d. i. vom 1. Juli 1916 bis 30. Juni 17 gestalteten sich die gleichen Ergebnisse wie folgt:

	1916/17	gegen 1915/16
rsonen- und Gepäckverkehr	268 837 772 K.	— 1 426 381 K.
l- und Frachtgutverkehr .	305 219 711 „	— 38 179 820 „
Zusammen	574 057 483 K.	— 39 606 201 K.

Die Jahreseinnahmen zeigen daher gegen diejenigen des rjahres einen Ausfall, und zwar beträgt derselbe beim Perıen- und Gepäckverkehr 0,5, beim Eil- und Frachtgutverkehr ıgegen 11,1 %, im Durchschnitt (zusammen) sehen wir eine rminderung von 6,5 %. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Beleuchtungseinschränkungen auf den schwedischen atsbahnen.** Zu den Einschränkungen bei Beleuchtung in gen und Bahnhöfen, die im schwedischen Staatsbahnbetrieb ederholt angeordnet worden sind, hat die Staatsbahnverltung noch neue Beschränkungen in Kraft treten lassen. e Beleuchtung im Zuge soll so spät wie möglich in Wirkukeit gesetzt und sogleich bei Tagesanbruch gelöscht rden. Die Inbetriebsetzung der Beleuchtung soll nicht ergen, um zum Lesen zu dienen, sondern sie geschieht im ıblick auf das Nachsehen der Fahrkarten und um den isenden die Möglichkeit zu geben, sich und ihr Gepäck in den teilen zu ordnen. In den Gängen und anderen Wageneilungen, in denen sich mehrere Lampen befinden, darf r eine Lampe in Betrieb gehalten werden. Auch für die asch- und Abortsräume und Wagenplattformen sind betffs der Beleuchtung Beschränkungen vorgesehen. In gen, die kurz vor Eintritt der Dunkelheit von den Ausıgsstationen abgehen oder worin in der Zwischenzeit die mpen angezündet werden, sollen nicht mehr Wagen und genabteile für die Reisenden zugänglich sein, als unumglich nötig ist, damit Licht gespart wird. Zu dem gleichen eck sollen während der Fahrt, nachdem an einer Station Mehrzahl der Reisenden den Zug verlassen hat, die rigen Reisenden durch das Fahrpersonal nach Möglichkeit sammengebracht und in den geräumten Abteilen sofort die mpen gelöscht werden. Auf Bahnhöfen, wo personenhrende Züge nur kurzen Aufenthalt haben, soll nach Beden der Bezirksverwaltung eine Beleuchtung der Bahnige nur während der Ankunfts- und Abgangszeiten der ge stattfinden. Auf Bahnhöfen mit Wartesälen 2. und Klasse kann ersterer während der Dunkelheit geschlossen halten werden. M.

— **Verkauf italienischer Privatbahnen an den Staat.** Wie „Berl. Act." meldet, hat die italienische Mittelmeerbahnsellschaft dem Staate ihre letzten eigenen Linien Varese-Porto-Ceresio, Rom-Viterbo und Rom-Nettuno jetzt ebenfalls verkauft.

—**Die Balkan-Kohlenhandelsgesellschaft.** Vor einem Jahr wurde die Balkan-Kohlenhandelsgesellschaft mit einem Aktienkapital von 4 Millionen Mark gegründet. Da sich außer deutschen, meist schlesischen, Kohlenbergwerken auch ungarische Firmen in der Gesellschaft befinden, so kann die Gründung als eine solche der Mittelmächte angesehen werden. Da vor dem Krieg nur der Balkan und die europäische Türkei ohne die sämtlichen asiatischen Provinzen dieses Reiches gegen 2½ Millionen Tonnen aus England bezogen haben, so kann man ermessen, wie groß das Geschäft ist, das sich hier nach dem Krieg bieten wird. Natürlicherweise muß zu diesem Zweck der D o n a u w a s s e r w e g mehr als bisher ausgenutzt werden, weshalb die Herstellung des lange schon in Aussicht genommenen D o n a u - O d e r - K a n a l s von größter Bedeutung ist.

— **Eröffnung einer Teilstrecke der Linie Medschidie-Tulcea (Tultscha).** Am 3. September d. J. wurde die schmalspurige Neubaustrecke Kassapköi-Principele, 19,5 km, der Linie Medschidie-Babadagh-Tulcea in der Dobrudscha dem Verkehr übergeben. Den Reise- und Güterverkehr von Medschidie bis Principele vermitteln je zwei in jeder Richtung verkehrende gemischte Züge. Die Reisedauer vom Ausgangs- bis zum vorläufigen Endpunkte der 82,3 km langen Teilstrecke währt 4½ Stunden. Die Linie ist wichtig, weil sie die Linie Czernawoda-Konstanza mit dem an dem südlichen Arm der Donaumündung gelegenen Tulcea verbindet.

Fremde Erdteile.

— **Neue Eisenbahn in Sibirien.** Die Westuralbahn beabsichtigt, wie die „B. B. Ztg." berichtet, noch im laufenden Jahre mit den Vorarbeiten für eine neue Eisenbahn K r a s n o u f i m s k - S c h a d r i n s k - I s c h i m - T o m s k zu beginnen. Diese Bahn, die eine Länge von 1920 Werst haben würde, stellt einen direkten Schienenweg zwischen Perm und Tomsk her und bringt den sibirischen Markt dem Baltischen Meer um ein Bedeutendes näher. Von hervorragender Bedeutung ist die Bahn für Petersburg und den fast immer eisfreien Hafen von Reval, da die sibirischen Ausfuhrerzeugnisse, dem kürzesten Wege zur Küste folgend, stets diese Häfen aufsuchen werden. Durch den Bau dieser Bahn könnte natürlich gleichzeitig die sehr notwendige Entlastung der sibirischen Hauptlinie eintreten. Eine 135 Werst lange Zweigbahn Schadrinsk-Kurgan soll eine Querverbindung mit der Sibirischen Bahn herstellen.

— **Die marokkanischen Eisenbahnen.** Wie der „Temps" berichtet, besitzt Marokko jetzt ohne die noch im Bau befindlichen Linien ein Eisenbahnnetz von 773 km. Dies sind jedoch nur Militärbahnen mit Spurweite von 60 cm, die erst seit dem Kriege für den Zivilverkehr geöffnet sind, da sie ihm vorher durch diplomatische Übereinkommen verschlossen waren. Seit 1914 arbeiten die Genietruppen an dem Bau des Eisenbahnnetzes weiter und zahlreiche Kleinbahnen sind im Entstehen. Nun wird der Kammer ein Projekt über den Bau einer vollspurigen Bahn vorgelegt. Die Übereinkunft von 1911 mit Deutschland, die Frankreich verpflichtete, mit der Linie Tanger-Fez zu beginnen, ist zwar nichtig, aber aus Zuvorkommenheit gegen die anderen Mächte wurde der Arbeitsplan nicht verändert. Die Konzession für den Rest der vollspurigen Bahn, der nach dem vom Parlament anläßlich der letzten Anleihe bewilligten Projekt 1080 km betragen soll, kann gleich nachher vergeben werden. Im Jahre 1914 hat man sich bekanntlich für die Konzessionsvergebung ausgesprochen, in Anbetracht der Schwierigkeiten, welche der Bahnbau und Bahnbetrieb in eigener Regie mit sich bringt. Eine parlamentarische Gruppe hat nun den Vorschlag gemacht, den Bau der marokkanischen Eisenbahnen durch den Staat selbst durchführen zu lassen, mittels einer dem Protektorat Marokko zu bewilligenden Anleihe von 40 Millionen Franken.

— **Der Eisenbahnerausstand in Argentinien.** Aus Amsterdam, 29. September, wird der „B. B. Ztg." berichtet: „Times" meldet aus Buenos Aires, die Regierung beabsichtige, ein Schiedsgericht für den Eisenbahnerausstand einzusetzen, wenn die Arbeiter nicht von selbst die Entscheidung einem Schiedsgericht überlassen und inzwischen die Arbeit wieder aufnehmen wollen. Die Bahngesellschaften sollen aufgefordert werden, die Züge für Militär- und Marinepersonal wieder fahren zu lassen, nötigenfalls soll der Belagerungszustand verkündigt werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 19. August d. J. ist die an der Lokalbahnstrecke Versecz-Marosillye, zwischen den Stationen Felsökastály und Marzsina erbaute Verdadestelle Nemese rakodó für den Wagenladungsfrachtgutverkehr der Forstdirektion in Lugos eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Vom 1. Oktober d. J. ab dient der an der Strecke Marne-Friedrichskoog III, zwischen den Bahnhöfen Friedrichskoog I und Friedrichskoog III liegende Personenhaltepunkt Friedrichskoog II auch als Güterladestelle für Wagenladungen. Von der Abfertigung von und nach Friedrichskoog II bleiben Viehsendungen, Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. Oktober d. J. ab sind die Stationsnamen Grefrath bei Cöln in Grefrath-Bottenbroich, Kerpen (Bez. Cöln) in Kerpen (Erft), Kerpen (Eifel) in Kerpen (Kr. Daun), Rheidt (Kr. Bergheim) in Rheidt bei Rommerskirchen und Bedburg (Kr. Bergheim) in Bedburg (Erft) geändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Schließung des Haltepunktes Mittelhufen.

Der an der Nebenbahnstrecke Königsberg (Pr.)-Labiau zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Lizent und dem Haltepunkt Vorderhufen gelegene Haltepunkt Mittelhufen wird vom 1. November d. J. ab geschlossen. (1454)

Königsberg (Pr.), im September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Allgemeine Kilometertariftafel für den Binnen- und Wechselverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zu der Allgemeinen Kilometertafel werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 für den Binnen- und Wechselverkehr der Reichseisenbahnen in El aß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn als Anlagen 1 bis 5 besondere Tafeln für Entfernungen von 1 bis 115 km ausgegeben. Preis 40 ₰. Außerdem erscheint zum gleichen Zeitpunkt als Anhang zu der Allgemeinen Kilometertariftafel eine Abgabeabschlagstafel für die Frachtberechnung im Verkehr mit der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, 27. September 1917. (1453)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Tiertarif, Tiertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf 1. November 1917 erscheint zum Badischen Tiertarif der Nachtrag III und zum Tiertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen der Nachtrag I. Die Nachträge enthalten außer den bereits im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen u. a. eine Neuauflage der Tariftabellen für die Ladungssätze L 1 bis L 4. Gleichzeitig werden die bisher in einer besonders ausgegebenen Kilometer-Tariftabelle bekanntgegebenen Stücksätze S 1—S 4 in die Nachträge aufgenommen, wodurch diese besondere Kilometer-Tariftabelle außer Kraft tritt. Infolge anderer Aufrundung treten bei den Sätzen der Ladungsklassen L 1, L 3 und L 4 zum Teil Erhöhungen von 1 ₰ für das Quadratmeter Ladefläche ein, die erst ab 1. Dezember 1917 in Kraft treten. In die neuen Frachtsätze sind auch die neuen reichsgesetzlichen Steuerzuschläge eingerechnet. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 27. September 1917. (1449)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Die Erhöhungen der Stationsfrachtsätze, die nach der Bekanntmachung vom 30. Juli für alle direkten deutschen Gütertarife mit Baden auf 1. Oktober 1917 erfolgen sollen, werden im obigen Anhang erst auf 1. November 1917 durchgeführt.

Karlsruhe, 29. September 1917. (1450)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit treten geänderte Frachtsätze (Druckfehlerberichtigungen) zwischen Grottau und den Stationen Nieder-Einsiedel, Niedergrund bei Warnsdorf und Schönlinde in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, 28. September 1917. (1451)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr bad.-schweizer. Übergangsstationen-Schweiz.

Am 5. Oktober 1917 tritt zum gemeinsamen schweizer. Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel usw. der I. Nachtrag in Kraft.

Karlsruhe, 26. September 1917. (1441)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 7 C.

Anstelle der im Tarifheft 7 C enthaltenen Kilometertariftabelle für die Entfernungen von 1 bis 105 km tritt am 1. Oktober 1917 eine neue besonders herausgegebene Kilometertariftafel für die gleichen Entfernungen. In die Sätze ist die nach dem Gesetze vom 8. April 1917 zu erhebende Verkehrsabgabe eingerechnet. — Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, 30. September 1917. (1457)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Vom 15. Oktober 1917 an werden die Frachtsätze für Braunkohlen im Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Alt-warnsdorf geändert, womit Erhöhungen verbunden sind. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft. Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz Münchhof-Fleißen von 730 auf [illegible] Heller ermäßigt.

Dresden, 29. September 1917. (14[illegible])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Bad. Staatseisenbahnen — Bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf 1. Oktober erscheint der Nachtrag II. Er enthält zu Tarifabschnitt F a und b neu berechnete Kilometertariftafeln und Stationstarife.

Die Neuberechnung ist veranlaßt durch die Einführung der Verkehrsabgabe und die bereits veröffentlichten Erhöhungen der Stückgut- und Wagenladungsfrachtsätze.

Der Preis des Nachtrags beträgt 20 [illegible].

Karlsruhe, 25. September 1917. (14[illegible])
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad. pfälz. Güterverkehr.

Auf 1. Oktober 1917 wird zum Tarif der Nachtrag VI ausgegeben. Er enthält neben den seit Ausgabe des Nachtrages V im Verfügungswege bekanntgegebenen Ergänzungen und Änderungen zum Abschnitt E „Kilometerzeiger“ im wesentlichen zum Abschnitt F neu berechnete Kilometertariftafeln und Stationsfrachtsätze.

Die Neuberechnung ist veranlaßt durch die Einführung der Verkehrsabgabe und durch die bereits veröffentlichte allgemeine Erhöhung der Stückgut- und Wagenladungsfrachtsätze.

Der Preis für den Nachtrag beträgt 50 Pf.

Karlsruhe, 26. September 1917. (14[illegible])
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

1. Der durch die Bekanntmachung vom 18. August 1917 zum 1. November 1917 auf die Verwendung zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken eingeschränkte Ausnahmetarif 3 e für Stein- und Siedesalze der Hefte 1, 2 und 4 erhält an Stelle der bisherigen Fassung eine andere Fassung des Warenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen.

. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember
;7 werden folgende Ausnahmetarife
) e Ersatz aufgehoben:
, Ausnahmetarif 10 a für Getreide usw. der Tarifhefte 1, 3, 5 u. 7,
Ausnahmetarif 12 für Spiritus usw. der Tarifhefte 1, 3, 5 u. 7,
Ausnahmetarif 13 d für Blei der Tarifhefte 1, 3, 5 und 7,
Ausnahmetarif 19 a für Kupferdraht der Tarifhefte 1, 3, 5, u. 7,
Ausnahmetarif 25 für Zement der Tarifhefte 5 und 7.

|leichzeitig werden gestrichen:
ı) beim Ausnahmetarif 18 für getrocknete usw. Fische im Tarifheft 1 die Empfangsstationen Basel Bad. Stb., Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut; im Tarifheft 3 die Empfangsstationen Basel Els.-Lothr. B., Basel St. Johann, Kambrich Grenze und Neuburg (Lothr.) Grenze.
b) bei den Ausnahmetarifen 18 c für gesalzene Heringe und S 18 d für frische Seefische usw. im Heft 1 die Empfangsstationen Basel Bad Stb., Beringen, Konstanz, Neuhausen, Neunkirch, Riehen b. Basel, Schaffhausen, Singen (Hohentwiel), Thayngen, Waldshut und Wilchingen-Hallau; im Tarifheft 3 die Empfangsstationen Altmünsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Basel Els.-Lothr. B., Basel St. Johann, Elfringen (Lothr.) Grenze, Fentsch Grenze, Kambrich Grenze, Neuburg (Lothr.) Grenze und Pfetterhausen Grenze.

Vorkommende Sendungen werden vom 1. Dezember 1917 ab zu den höheren Sätzen der ordentlichen Tarifklassen abgefertigt.

Ferner werden die Ausnahmetarife 18 für getrocknete usw. Fische und S 18 d für frische Seefische der Tarifhefte 1 bis 4 auf den Ortsverkehr der Empfangsstationen beschränkt.

Näheres im preußisch-hessischen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. (1446)

Frankfurt (M.), 25. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1917 an treten folgende Änderungen der Klassifikation im Tarif Teil I, Abt. B, vom . ugust 1913 in Kraft:

1. Gestrichen werden die Ordnungsnummern: B 15 (Bleimennige [Minium]), S 19 (Schleifscheiben usw.), B 17 (Bleiweiß), V 4 (Weizenkleberleim usw.), L 7 (Lithoponweiß), Z 12 (Zinkweiß).

2. Geändert werden nachstehende Ordnungsnummern wie folgt:

(dnungsnummer des Textes		Benennung der Güter	Klassifikation für		
			Frachtstückgut	Wagenladungen von mindestens	
dıtschen	französischen			5000 kg	10 000 kg
			Klasse	Spezialtarif	
A 20	A 16	Alaune, folgende: Ammoniakalaun, Chromalaun, Kalialaun, Natronalaun	2	I a	I b
B 5	H 9	Barythydrat, kristallisiert	2	II a	II b
B 14	L 26	Bleiglätte (Bleioxyd)	Sp.-T. b	I a	I b
E 15	C 28	Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewicht von mindestens 3 kg	2	II a	II b
H 12	B 18	Holz. Unter „3. Stäbe und Brettchen usw." ist am Schluß zu setzen:			
		b) gehobelt	Sp.-T. b	*	*
H 22	P 10	Holzstoff (geschliffener) und Holzzellstoff (Zellulose) usw. (Text wie bisher)[1]	2	I a	I b
N 3	H 12	Natriumhydrosulfür (Natriumsulfhydrat) und Natriumsulfür (Schwefelnatriumlauge)	2	II a	II b
P 2	P 4	Papier, folgendes:			
		1. Packpapier:			
		a) Strohpapier usw. (Text wie bisher)[1]	2	I a	I b
		b) anderes Packpapier usw. (Text wie bisher)[1]	1	*	*
		2. Briefumschlagpapier usw. (Text wie bisher)[1]	2	I a	I b
		3. Papier anderer Art	1	—	—
		Die Anmerkung: „Mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier usw." bleibt bestehen.			
P 6	C 13	Pappe, folgende:			
		1. Packpappe:			
		a) Strohpappe usw. (Text wie bisher)[1]	2	I a	I b
		b) andere Packpappe usw. (Text wie bisher)[1]	1	*	
		2. Flaschenhülsen usw. (Text wie bisher)[1]	2	I a	I b
		3. Pappe anderer Art	1	—	—
S 4	A 4	Salzsäure	2	II a	II b
S 22	C 50	Schuhwichse (Stiefelwichse), gewöhnliche, schwarze	Sp.-T. b	I a	I b
		Andere Schuhwichse, insbesondere alle unter Verwendung von Terpentin und Wachs, Zeresin, Paraffin, Seife oder dergleichen Stoffe hergestellte (Leder- oder Schuhcremes) gehört zur Allgemeinen Wagenladungsklasse.			
S 25	S 33	Schwefelnatrium	2	I a	I b
S 26	A 10	Schwefelsäure	2	I a	I b
T 14	A 13	Tonerde, folgende: Unter 4. ist zu setzen:			
		4. schwefelsaure	2	I a	I b
W 6	S 11	Wasserglas	2	II a	II b
Z 8	G 14	Zinkgrau	2	II a	II b

[1] Unter Weglassung der Angaben:
α) in der Richtung nach Deutschland, β) in der Richtung nach der Schweiz.

3. Im alphabetischen Verzeichnis der in den allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation genannten Akel werden die nachstehenden Artikel gestrichen: Abziehsteine aus Schmirgel usw., Bleimennige, Bleiweiß, Lithopone, .poponweiß, Minium, Schleifräder, Schleifscheiben, Schleifwalzen, Schusterleim, Weizenkleberleim, Wienerpapp, Zinksulfidweiß, Zinkweiß und beim Artikel „Wetzsteine" die Angabe „S 19".

Karlsruhe, 23. September 1917.

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen. (1426)

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 wird der Ausnahmetarif 29 für Gasreinigungsmasse usw. der Tarifhefte 1 und 5 ohne Ersatz aufgehoben. Von dem genannten Tage an werden vorkommende Sendungen zu den höheren Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen. (1456)

Frankfurt (M.), 27. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Gemeinsames Heft 200 für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 werden im direkten Verkehr mit den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn die bestehenden Frachtsätze um folgende Zuschläge erhöht:

20 ₰ bei Eilstückgut
10 ₰ bei Frachtstückgut
3 ₰ bei Wagenladungen
für 100 kg.

Berlin, den 29. September 1917. (1443)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Die Bestimmungen über die Erhebung der deutschen Verkehrssteuer werden wie folgt geändert:

Vom 1. Dezember 1917 ab wird die nach Ziffer 4 a) und b) des Anhangs vom 1. 8. 1917 zum Tarif Teil I Abt. B zu erhebende Abgabe festgesetzt:

in Ziffer 4 a) für Eisenbahnwagen usw. auf eigenen Rädern, unbeladen, auf 0,005 ℳ für die Achse und das Kilometer mit einem Zuschlage von **0,20** ℳ für die Achse;

in Ziffer 4 b für Eisenbahnwagen usw., wenn sie auf Wagen der Absender befördert werden, die selbst Frachtgegenstand sind, also nicht zurückkehren, unbeladen auf **0,01** ℳ für die Achse und das Kilometer mit einem Zuschlage von **0,20** ℳ für die Achse.

Die neu festgesetzte Abgabe der Ziffer a) gilt sinngemäß auch für die Ziffer c. Die Abgabe zu Ziffer d) bleibt unverändert. In dem Beispiel am Schluß des Anhanges ist die Abgabeberechnung entsprechend richtigzustellen in 0,90 ℳ + 0,20 ℳ = 1,30 ℳ.

Cöln, den 27. September 1917. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Tarif-Nachtrag III ist erschienen, der die bereits bekanntgegebenen Erhöhungen infolge Einführung der Güterverkehrsabgabe und infolge Änderung der Einheits- und Abrundungsgrundsätze für die Allgemeine Kilometer-Tariftafel enthält. (1448)

Die Direktion der
Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.

Ab 1. Dezember d. J. werden die Zuschläge im Güterverkehr mit unserer Bahn erhöht:

1. bei Eilgut um 10 ₰ für 100 kg,
2. bei allen anderen Gütern um 1 ₰ für 100 kg,

ausschließlich Wasserumschlagsverkehr. Näheres durch die Betriebsverwaltung Bodenwerder sowie die Stationen.

Eschershausen, 30. Septbr. 1917. (1447)
Die Direktion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. Js. wird im Verkehre mit Ilfeld und Niedersachswerfen Nordh. W. E. die Gebühr für die in Nordhausen erforderliche Umladung usw. erhöht.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, 26. September 1917. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifhefte 7 B und 7 C.

Der Anhang 1 wird am 1. Oktober 1917 neu ausgegeben. Er enthält die Änderungen, die sich wegen der Einführung der Allgemeinen Kilometertariftafeln vom 1. Oktober 1917 nötig machten. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, 27. September 1917. (1433)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Basel S. B. B. und Basel St. Johann-Baden.

Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 40 (verschiedene Güter) — Seite 49 des Tarifs — erhalten die Tarifstellen „Papier" und „Pappe" ab 4. Oktober d. J. eine neue Fassung. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. September 1917. (1440)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

**Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband.
Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913 und Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914.**

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1917 wird in beiden Tarifheften der Ausnahmetarif 110 aufgehoben. Hierdurch treten Tariferhöhungen ein.

Dresden, 26. September 1917. (1439)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarife Badische Staatsbahn — Badische Nebenbahnen, Baden-Württemberg und Baden-Pfalz.

Auf 1. Dezember 1917 erhalten die Stationen Bindfadenfabrik, Furschenbach, Kappelrodeck, Oberachern und Ottenhöfen der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen, die Stationen Binzen, Hammerstein, Kandern, Rümmingen, Wittlingen und Wollbach der Nebenbahn Haltingen-Kandern und die Stationen Ballrechten-Dottingen, Etzenbach, Grunern, Krozingen Kyanisieranstalt, Münstertal, Staufen und Sulzburg der Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg den Zusatz Zu. Zum gleichen Zeitpunkt erhöhen sich in den bezeichneten Verkehren die Sätze verschiedener Ausnahmetarife um 1—3 Pf. für 100 kg. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. September 1917. (1442)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkeh[r] Heft A — Tfv. 5. —

Infolge der durch Nachtrag V zu[m] Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil [I] Abteilung B zum 1. 10. 17 eingeführt[en] Abrundung der Fracht auf volle 0,10 [ℳ] nach oben wird gleichzeitig vom 1. 10. [17] ab die Fracht für regelmäßig beförder[te] Milch (§ 8 der Bedingungen) und reg[el]mäßig befördertes Brot (§ 11 der [Be]dingungen) auf volle 0,10 ℳ nach ob[en] abgerundet. Nähere Auskunft geb[en] die beteiligten Güterabfertigungen [so]wie das Auskunftsbüro, hier, Bahnh[of] Alexanderplatz.

Berlin, den 27. September 1917. (14[..])
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zu den direkten Gütertarif[en] der badischen Staatseisenbahnen.

Auf 1. Dezember 1917 werden [die] Frachtsätze der badischen Nebenbahn[en] der deutschen Eisenbahn-Betriebs-[Ge]sellschaft für Eilstückgut bis zu 20, f[ür] Frachtstückgut bis zu 10 und für Wag[en]ladungen jeder Art bis zu 3 ₰ f[ür] 100 kg erhöht. Näheres in unser[em] Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. September 1917. (14[..])
Gr. Generaldirektion der Staatseise[nb.]

Kerkerbachbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. September 19[17] sind im Wechsel-, im Staats- und P[ri]vatbahn-, und im Binnen-Güterverk[ehr] mit Stationen der Kerkerbachbahn [die] Umladegebühren erhöht worden. N[ä]heres durch die Dienststellen.

Kerkerbach, 28. September 1917. (14[..])
Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellschaf[t]
Der Vorstand.
C. Bansa.

3. Personen- und Gepäckverkehr

Ost- und mitteldeutsch-schweiz. P[er]sonen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird der V[er]kauf von Fahrkarten nach schweiz. St[a]tionen eingestellt. Die durchgehe[nde] Abfertigung von Gepäck nach den wi[ch]tigsten schweizerischen Stationen bl[eibt] bestehen. Mit Wirkung vom 1. Dez[em]ber d. J. ab treten jedoch Erhöhun[gen] der schweizerischen Schnittsätze [für] Gepäck ein. Auskunft hierüber ert[eilt] unser Verkehrsbureau.

Erfurt, 27. September 1917. (14[..])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweize[ri]scher Personen- u. Gepäcktarif.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1[9]17 ab wird die direkte Abfertigung [von] Personen im Verkehr nach der Schwiz aufgehoben. Die direkte Gepäckabfe[r]tigung dorthin wird für die bestehen[den] Stationsverbindungen aufrechterhalten. Für letztere treten von Zeit zu [Zeit] neue, zum jeweiligen Kurse umgere[ch]nete Schnittfrachtsätze für die schw[ei]zerischen Strecken in Kraft, die [Er]höhungen gegenüber den heuti[gen] Frachtsätzen enthalten.

Nähere Auskunft erteilt unser V[er]kehrsbureau.

Mainz, den 27. September 1917. (1..)
Namens der beteiligten Verwaltung[en]:
Königlich Preußische und Großherz[og]lich Hessische Eisenbahndirektio[n]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 78. | 6. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die berufliche Fortbildungsarbeit der sächsischen mittleren Eisenbahnbeamten.

Die Bestrebungen nach Erweiterung des Berufswissens ben in der sächsischen Eisenbahnbeamtenschaft jederzeit ne besondere Pflegstätte, und man möchte sagen, begeisterngsfähige Aufnahme gefunden. Schon vor Jahrzehnten tzten die Wandervorträge des „Vereins der Beamten der gl. Sächs. Staatseisenbahnen“ ein, die sich später zu „Fortldungskursen“ des „Verbandes deutsch-österreichischer senbahnbeamtenvereine“ verdichteten und schöne Erfolge fzuweisen hatten. Ihre charakteristische Bedeutung lag rin, daß durch persönliche Fühlungnahme von Beamten der i Verbande vereinigten verschiedenen süddeutschen und terreichischen Eisenbahnverwaltungen ein lebhafter Meingsaustausch über Erscheinungen im Eisenbahnverkehrssen herbeigeführt wurde, der gegenseitig befruchtend und regend wirkte. Großzügig angelegte Besichtigungen induieller und eisenbahntechnischer Anlagen ergänzten praktisch e fachwissenschaftliche Theorie. Immerhin aber konnte ese Einrichtung nur einem kleinen Teile der Beamtenschaft gute kommen.

Die aufsteigende Kurve im deutschen Wirtschaftsleben, die i letzten Jahrzehnte Konjunkturen von nie geahnter Höhe tigte, beeinflußte naturgemäß in erster Linie das Verkehrssen im allgemeinen, im besonderen aber die Eisenbahnen d ihre Glieder. Die Anspannung des Verkehrs zeitigte aber ch einen sich stetig häufenden, im raschen Wechsel flüchti r Zeit sich dauernd verjüngenden Wissensstoff in Gestalt n Dienstvorschriften und Verordnungen, deren Beherrschen n einzelnen fast zur Unmöglichkeit wurde. Hierzu trat noch gesteigerte dienstliche Inanspruchnahme jeder einzelnen aft, die einem Selbststudium die unbedingt erforderliche he raubte. Weiterhin ergab sich aus der sich immer einnglicher gestaltenden Arbeitsteilung die Unmöglichkeit zur ktischen Betätigung auf den meisten Gebieten des Berufsssens. Alle diese Erscheinungen erschwerten das Studium Fachwissenschaften, besonders zum Zwecke der Vorbetung für die Staatsprüfungen, in einem Maße, das Abhilfe schte.

Diesem Drange der Zeitverhältnisse entsprang das Unternmen des „Verbandes Sächs. Mittlerer Eisenbahnbeamten“, seinen Mitgliedern eine verbandsseitige Fürsorge zuteil werden zu lassen, um dadurch den schwankenden Boden der Selbsthilfe und des Selbststudiums zu stützen. Die dienstliche volle Ausnutzung jeder Arbeitskraft zwang den Beamten, seine gering bemessene dienstfreie Zeit auf das Studium der Dienstvorschriften zu verwenden, wollte er den an ihn gestellten dienstlichen Anforderungen in jeder Weise gerecht werden. Diese Notwendigkeit erfuhr aber während der Vorbereitungszeit für die Dienstprüfungen eine Anspannung der durch das Tagwerk an sich schon erschlafften Geistes- und Körperkräfte, die weder im Interesse der Dienstbehörde noch in dem der Allgemeinheit liegen konnte. Im weiteren erblickte aber auch der Verband in dem nach Lage der geschilderten Verhältnisse erschwerten Alleinstudium eine gewisse Gefahr insofern, als sich dieses „Studium“ fast ausschließlich auf das Lesen von Dienstvorschriften, Verordnungen und Gesetzen erstrecken konnte, weil infolge der Arbeitsteilung die praktische Betätigung und Erfahrung auf allen Zweigen des Eisenbahnbetriebs- und -verwaltungsdienstes unmöglich ist. Daher konnte einem Vorschriftendurchlesen ein praktischer Wert weder für den Beamten noch für die Verwaltung zugesprochen werden, um so weniger, als ohne Erfahrung und Praxis der umfangreiche Wissensstoff zum Teil unverständlich bleiben mußte. Durch das „Sichselbstüberlassensein“ bei dieser Art Studium war naturgemäß einem Mißverstehen der Vorschriften Tor und Tür geöffnet, das nicht nur den Wert der Dienstvorschrift herabdrückte, sondern auch oftmals das Gegenteil vom Beabsichtigten zeitigte, das Verschwimmen der für die Behandlung eines bestimmten Gegenstandes gegebenen einwandfreien Richtlinien. Die Folgen waren: lückenhaftes Wissen, Unzuverlässigkeit bei der praktischen Verwertung des Gelernten, Irrtümer bei Ausübung der amtlichen Tätigkeit und nicht zuletzt Verlangsamung der Dienstgeschäfte.

Diesen Unzuträglichkeiten der Verhältnisse begegnete der „Verband Sächs. Mittlerer Eisenbahnbeamter“ zunächst durch Gründung sogenannter „Prüfungsvorbereitungskurse“, die auf einfachster Grundlage in Dresden, Chemnitz und Leipzig errichtet, als ein Akt der Kameradschaftlichkeit zu betrachten und der anerkennenswerten Opferwilligkeit

einiger Mitglieder zu verdanken waren. Im Jahre 1910 stellte aber der Verband seine berufliche Fortbildungstätigkeit auf eine breitere, umfangreichen Vorarbeiten entsprungene Grundlage. Man erblickte sie in abgeschlossenen Fachvorträgen (Vortragsabenden) und fachlichen Fortbildungs- (Debatte)-Abenden, die zunächst in Dresden ins Leben gerufen, bald aber von den größeren Schwesterabteilungen des Verbandes nachgeahmt wurden. Der Zweck dieser Veranstaltungen sollte sein, durch besondere Kenner auf den einzelnen Wissensgebieten bestimmte Themen zum Vortrag zu bringen, diese im weiteren Kreise der Mitglieder zu besprechen und so eine engste Verbindung zwischen Theorie und Praxis herbeizuführen. Das Gewinnen von Kennern für Fachvorträge konnte um so weniger auf Schwierigkeiten stoßen, als die vorgeschrittene Arbeitsteilung jeden Beamten mehr oder weniger selbst zum Sonderkenner erzieht. Seine Kenntnisse erscheinen in bezug auf Fortbildungsbestrebungen um so wertvoller, als er dienstlich nicht nur zur Beherrschung des theoretischen Stoffes gezwungen wird, sondern auch hinlänglich Gelegenheit findet, diesen in die Praxis umzusetzen. Es lag sonach nichts näher, als diese „praktischen Theoretiker" der Fortbildungsarbeit nutzbar zu machen. Die jedem Fachvortrage angeschlossene Aussprache sollte im weiteren Unklarheiten beseitigen, gegenteilige Meinungen zu Worte kommen lassen, den Stoff ausbeuten und befestigen, sowie durch Hinüberspielen der Besprechung auf verwandte Gebiete den Vortragsgegenstand mit diesen in Zusammenhang bringen. Dieses Verfahren hat sich in vollem Umfange bewährt und bildet noch heute die anerkannt richtige Grundlage der verbandsseitigen Fortbildungstätigkeit, die dem Bedürfnisse der Mitglieder entgegenkommt und der für einen Vortrag jeweilig zur Verfügung stehenden Zeit entspricht.

Die nach den ersten größeren Versuchen in einzelnen Bezirken zwar systematisch betriebene, in den kleineren aber mangels zweckentsprechender Einrichtungen ziemlich wahllos einsetzende Fortbildungsarbeit veranlaßte den Verband, dieses jüngste Glied seiner Betätigung auf einen alle Glieder umfassenden gemeinschaftlichen Boden zu stellen und das Unternehmen systematisch auszubauen. Zu diesem Zwecke wurde der gesamte Verbandsbereich im Jahre 1911 in 12 „Vortragsbezirke" eingeteilt und die Leitung in die Hände eines verantwortlichen „Hauptausschusses für Berufsfortbildung" gelegt, der, mit Sitz in Dresden, seine Stützen in den „Fortbildungsausschüssen" im Lande findet, von denen je einer am Sitze jedes Vortragsbezirks gebildet worden ist. Die Durchführung dieser Organisation im Verbande zeitigte eine Fortbildungstätigkeit, wie sie gleich lebhaft bis dahin kaum bei einer der deutschen Beamten-Standesvereinigungen zutage getreten war. Als bedeutsamer Fortschritt trat die Tatsache hervor, daß die Vortragsveranstaltungen meist völlig getrennt von den üblichen Vereinsversammlungen abgehalten wurden, so daß sie als reine Unterrichtsabende in die Erscheinung treten und nicht als Mittel zu dem sonst üblichen Zwecke dienen, die Vereinsversammlungen zu beleben. Die Grundlage für die systematische Durchführung der Fortbildungsveranstaltungen bildet die „Verbands-Rednerliste", die zurzeit 32 Wanderredner mit 70 verschiedenen Fachvorträgen umfaßt, die sich auf sämtliche Gebiete des Eisenbahnwesens verteilen. Diese Liste, deren Umfang und Inhalt sich jährlich durch Zutritt neuer Redner und neuer Themen erweitert, dient den „Fortbildungsausschüssen" zur Aufstellung ihrer Vortragsordnungen. Ihre Auswahl wird vom „Hauptausschuß" nicht beeinflußt, so daß jeder Bezirk dem eigenen Bedürfnis und Geschmack Rechnung tragen kann. Übrigens kommt die Liste erst dann zur Anwendung, wenn sich im eigenen Vortragsbezirke nicht genug Redner aus dem engeren Mitgliederkreise finden. Dieses Verfahren bezweckt, auf das einzelne Mitglied anregend zu wirken, seine Kraft und Kenntnisse zunächst in den Dienst des eigenen Vortragsbezirks z stellen, um auf diese Weise neue Wanderredner auszubild und für den Dienst in der Gesamtheit heranzuziehen. Erfol reiche Redner finden dann späterhin in der Liste der Wande redner Aufnahme und bilden so ihr verjüngendes Mome Der „Hauptausschuß" übernimmt die Bearbeitung der Gesam vortragsordnung nach einheitlichen Gesichtspunkten, sorgt f Drucklegung und Verteilung, setzt für die Durchführung d jeweiligen Ordnung bestimmte Richtlinien fest, gibt Ne anregungen zur Befruchtung des Unternehmens, mit eine Worte, leitet die Fortbildungsbestrebungen nach fortschrit lichen Gesichtpunkten und auf Grund seiner durch die E gebnisse des jeweiligen Vorjahres gewonnenen Erfahrunge Die mehr technischen Arbeiten wiederholen sich auf die Weise von selbst für jeden Fortbildungsabschnitt; durch d Eingreifen des Hauptausschusses wird aber dauernd für B weglichkeit und Anpassungsfähigkeit an das Gebot der Stun gesorgt, ein vorzeitiges Erschlaffen unterbindend. Auf dies Grundlage sind jährlich insgesamt 66 Vortragsveranstaltung gewährleistet. Daneben unterhält der Bezirk Dresden ein Prüfungsvorbereitungskursus mit Halbjahr kursen, der aus einem von Mitgliedern gebildeten Lehrkörpe an dessen Spitze der Kursusleiter steht, betrieben wird. D Lehrplan dieses Kursus paßt sich der Vortragsordnung d Bezirks Dresden an und bildet im Zusammenhange mit ih ein organisches Ganzes. Eine gut ausgestattete Fach bücherei, die auf Kosten des Verbandes unterhalten wir ergänzt im weiteren das Unternehmen. Die Entleihung v Büchern fachwissenschaftlicher und allgemeinbildender A ist jedem Mitgliede gestattet. Außerdem steht den Kursu teilnehmern eine vollständige Sammlung von Dienstvo schriften, Verordnungen, Amtsblättern und Gesetzen, d von Berufenen dauernd auf dem Laufenden erhalten wir zur Verfügung. Ein weiteres Fortbildungsmittel ist d Organ des Verbandes, die „Monatschrift", deren fac wissenschaftlicher Teil dauernd durch Aufsätze aus beruf nen Federn unterhalten wird und dadurch anregend auf d Weiterbildung des einzelnen sowohl als auch auf die For entwicklung der Berufsinteressen wirkt.

Seit dem Winter 1910, in dem die Fortbildungstätigkeit a breiter Grundlage einsetzte, sind innerhalb des Verband abgehalten worden: 348 Vortragsveranstaltungen und 3 Kursusabende. Für das laufende Jahr sind vorgesehe 62 Vorträge und 35 Kurse. Dies ergibt mit Ablauf d Jahres 1917: 410 Vorträge und 415 Kurse, das sind in eine Zeitraum von 7 Jahren insgesamt 825 Veranstaltungen, d ausschließlich der beruflichen Fortbildung der sächsisch mittleren Eisenbahnbeamten gewidmet waren. Diese Zahle beweisen die Festigkeit und Zweckmäßigkeit der geschaffene Organisation. Selbst der Krieg hat nicht vermocht, sie i geringsten zu erschüttern. Unentwegt, trotz aller Stürm ringsum, und unbeschadet der auf jedem einzelnen schw lastenden Zeit, ist der Verband auf dem von ihm selbst g schaffenen Wege fortgeschritten. Freilich ist ein Erreich des gesteckten Zieles, außer der tatkräftigen, dankenswe anzuerkennenden Unterstützung der Königlichen Genera direktion der sächs. Staatseisenbahnen, nur möglich gewes durch stete Unverdrossenheit der Lehrer und Lernenden, ei über allem stehende Opferwilligkeit der Beteiligten, durc eiserne Tatkraft und Zähigkeit der leitende Persönlichkeiten, nicht zuletzt aber durch ein gutes Te Liebe zum Beruf, besser noch einen ausgesprochenen Be rufsidealismus aller Glieder. Nur dadurch war möglich unter dem Zeichen: Durchhalten! drei Kriegsvo tragsordnungen und Kriegskurse durchzuführen, die d „Verband sächsischer mittlerer Eisenbahnbeamten" mit G nugtuung als einen Kriegsgewinn im Dienste der Eisenbah und der Gesamtheit verbuchen darf.

Leipzig. R. Leskow.

Neuordnung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Am 12. Juni d. J. ist die Generaldirektion der Bundesbahnen m schweizerischen Eisenbahndepartement ersucht worden, Möglichkeiten einer Abänderung des Eisenbahn-ckkaufgesetzes, dessen Nachprüfung schon seit lan-m verlangt, aber immer wieder hinausgeschoben worden ist, uerdings nach allen Richtungen hin zu prüfen und das Er-bnis dieser Prüfung dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen übermitteln. Die Generaldirektion hat daraufhin am August den Entwurf eines nachgeprüften Gesetzes über n Eisenbahnrückkauf, begleitet von einem erläuternden Be-ht, vorgelegt, der zunächst zur Begutachtung an die Kreis-enbahnräte weitergegangen ist. Nach Mitteilungen der neraldirektion hat der Entwurf zum Ziele: Eine erhebliche reinfachung des schwerfälligen Verwaltungsapparats und Verbindung damit eine Beschleunigung in der Behandlung r Geschäfte sowie eine wesentliche Verminderung der Aus-ben. Der erläuternde Bericht führt aus, daß es weder Auf-be der Generaldirektion gewesen sei, noch auch ihrer Stel-ng als Verwaltungsbehörde entsprochen habe, bei Ausarbei-ng des Entwurfs Erwägungen der Opportunität oder Rück-hten auf politische und regionale Anschauungen mitspre-en zu lassen. Bei der Verschiedenheit der staats- und ver-ltungsrechtlichen Verhältnisse der Bundesbahnen einerseits d der Staatsbahnen der der Schweiz benachbarten Länder derseits seien auch organisatorische Lösungen nicht in age gekommen, die sich bei fremden Bahnen bewährt hätten, r schweizerische Verhältnisse aber nicht passen würden.

Leitende Gesichtspunkte der Nachprüfung bilden die Erhal-ng der den Bundesbahnen durch das gegenwärtige Gesetz geräumten selbständigen Stellung und die möglichste Wah-ng der Einheitlichkeit ihrer Verwaltung in baulicher, be-ebsdienstlicher, finanzieller und kaufmännischer Hinsicht. ter Festhaltung dieser Grundsätze erörtert die Vorlage die rschiedenen Möglichkeiten einer Vereinfachung der Organi-ion. Der hauptsächlichste Nachteil der bestehenden Glie-rung liegt darin, daß in zahlreichen Fragen dieselbe Arbeit ppelt gemacht wird, was nicht nur unnütze Kosten, sondern ch unliebsame Weitschweifigkeiten zur Folge hat. Dieser chteil der Doppelspurigkeit in der Geschäftsbehandlung ibt bei jeder Organisationsänderung bestehen, die an dem undsatz der Teilung der Verwaltung zwischen zwei selb-ndigen Behörden, Generaldirektion und Kreisdirektion, fest-lt. Aus diesem Grund sind Lösungen, die eine Verein-hung der bestehenden Organisation lediglich durch Ver-nderung der Zahl der Kreisdirektionen, beispielsweise von f auf drei, oder die Ersetzung der kollegialen Leitung rch einen Kreisdirektor anstreben, nicht in Betracht ge-gen worden. Das Bundesbahnnetz hat weder eine Ausdeh-ng noch einen Geschäftsumfang, die eine Teilung der Ge-äftsführung aus verwaltungstechnischen Erwägungen ge-en oder auch nur wünschbar erscheinen lassen. Die Vor-e steht auf dem Standpunkt, daß die einheitliche Geschäfts-rung durch eine Direktion vorzuziehen sei, weil sie sentlich einfacher und erheblich billiger gestaltet werden n, als die vollständig oder teilweise dezentralisierte Ver-ltung. Die Erfahrungen mit dem fünfzehnjährigen Staats-nbetrieb und die Notwendigkeit, zu einem wirtschaft-her arbeitenden Verwaltungsbetrieb zu gelangen, gaben ranlassung zu dem Vorschlag, die gesamte Geschäftsfüh-ng einem einzigen Verwaltungsorgan zu übertragen.

ur unmittelbaren Führung des Betriebs sieht der Entwurf Schaffung von Vollzugsorganen vor, die vom Sitze der rwaltung getrennt sind, d. h. Dienstabteilungen, die mit en Vollmachten ausgerüstet werden sollen, deren sie mit cksicht auf eine weitestgehende Entlastung der Zentralver-ltung einerseits und tunlichst selbständige Dienstbesorgung lerseits benötigen. Praktische Gesichtspunkte sprechen da-, diese örtlich getrennten Dienstabteilungen an den bisheri-Sitzen der Kreisdirektionen einzurichten und zu diesem ecke die bestehende Einteilung des Netzes in fünf Kreis-pektionen beizubehalten, wenn auch zuzugeben ist, daß für unmittelbare Betriebsleitung drei Kreise genügen würden. ür jeden Betriebskreis werden drei oder vier von einander bhängige, unmittelbar den zentralen Abteilungen unter-llte Kreisabteilungen in Aussicht genommen. Für gewisse schäfte ist die gemeinsame Beratung durch die Abteilungs-steher der einzelnen Kreisinspektionen vorgesehen. Hier-gehören namentlich die Wahl und Entlassung des den Ab-lungsvorstehern der Kreise unmittelbar unterstellten Per-als.

ie Beseitigung der Zweiteilung der Geschäftsführung, d. h. Aufhebung der Kreisdirektionen als selbständiger Organe Verwaltung und ihre Ersetzung durch fünf Kreisinspek-nen, bedingt ohne weiteres den Wegfall der fünf Kreiseisenbahnräte, deren Aufhebung die Generaldirektion aber auch dann befürwortet, wenn, entgegen ihren Vorschlägen, die Kreisdirektionen als geschäftsführende Organe in der einen oder anderen Form beibehalten werden sollten.

Neben der Generaldirektion sieht der Entwurf als Organ der Verwaltung nur noch den Verwaltungsrat vor, dessen Geschäftskreis im wesentlichen unverändert bleiben soll. Mit Rücksicht auf die wegfallenden fünf Vertreter der Kreiseisenbahnräte erhöht der Entwurf die Zahl der vom Bundesrat zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrats von 25 auf 30; damit soll dem Bundesrat die Möglichkeit einer etwas weitergehenden Berücksichtigung der hauptsächlichsten Berufszweige der Schweiz und auch der Bahnangestellten eingeräumt werden.

Bei den leitenden Gesichtspunkten für die Neuordnung der Verwaltung wird schließlich die Frage erörtert, ob im Hinblick auf eine weitergehende Vereinfachung und Ersparnis nicht auch eine Änderung in der Stellung angezeigt erscheine, die der Bundesrat bzw. das Eisenbahndepartement als Aufsichtsbehörde über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Bundesbahnverwaltung gegenüber einnehmen. Die Generaldirektion gelangt dabei zu dem Schluß, daß die Beibehaltung der besonderen Staatsaufsicht grundsätzlich nicht begründet sei. Nach Maßgabe des Entwurfs sollen von der eigentlichen Staatsaufsicht bei den Bundesbahnen im wesentlichen nur betroffen werden: Das Fahrplanwesen, die Festsetzung der Linienführung bei neuen Bahnen, die Genehmigung der allgemeinen Pläne für neue Bahnanlagen von größerer Bedeutung, sowie für wichtige Um- und Ergänzungsbauten an den im Betriebe stehenden Linien, endlich die Entscheidung von Anständen zwischen den Bundesbahnen einerseits und einer andern Eisenbahn- oder Schiffahrtsunternehmung anderseits, betreffend den technischen und den Betriebsanschluß. Die Vorlage bezeichnet diese Einschränkung der Staatsaufsicht über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen gegenüber der Verwaltung der Bundesbahnen als einen der wichtigsten Programmpunkte der ganzen Abänderungsfrage. Sie erwartet aus der Verwirklichung dieser Vorschläge eine weitgehende Vereinfachung im Geschäftsbetrieb und eine erhebliche Beschleunigung des Geschäftsgangs.

Der Abänderungsentwurf sieht aber nicht nur Änderungen organisatorischer Art vor, sondern befaßt sich auch mit Vorschlägen für eine bessere Gestaltung der Bundesbahnfinanzen, die einerseits durch Abänderung der bisherigen Bestimmungen über die Bundesbahnanleihen und durch die Ermöglichung der Errichtung eines Schuldbuchs, anderseits durch die Verlängerung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre herbeigeführt werden soll. Die Ersparnisse, die sich aus der Umordnung der Verwaltung, der Vereinfachung ihres Geschäftsbetriebs und der Einschränkung der Staatsaufsicht im Sinne des Entwurfs ergeben, werden auf jährlich zwei Millionen Franken geschätzt. Dieser Berechnung sind die Ausgaben des Jahres 1916, ohne Berücksichtigung der Kosten für Kriegszulagen, zugrunde gelegt; die Summe dürfte im Hinblick auf die künftig eintretende Erhöhung der Gehälter und Löhne, wie überhaupt aller Ausgaben bis zu dem Zeitpunkt, da die Neuordnung voll zur Wirkung gelangt, als Mindestersparnis zu betrachten sein.

Soweit die Mitteilungen der Generaldirektion, denen wir folgende in der „N. Z. Ztg." erschienene Randbemerkungen anfügen möchten, die die Aufnahme der Vorschläge in der deutschen Schweiz sehr gut kennzeichnen:

„Der monopolistische Zug, der den Eisenbahnbetrieb unserer Zeit beherrscht, drängt zur Zentralisation. Je ausgedehnter der Verkehr und je stärker der Betrieb wird, desto mehr tritt das „unitaristische" Moment in den Vordergrund. Beim Massentransport über lange Strecken wirkt die Verschiedenartigkeit der Betriebseinrichtungen und der Betriebsleitung als verzögerndes und verteuerndes Element. Dazu kommt, daß, wie im Wirtschaftsleben überhaupt, so auch im Eisenbahnwesen die wirtschaftlich vollendetere Organisationsform erst im Großbetrieb entsteht. Auf dem Gebiet des Eisenbahnverwaltungsdienstes lassen sich aber die Vorteile des Großbetriebs vielfach nur im Wege der Zusammenfassung der Geschäfte erreichen, die allein ein vollkommenes System der Arbeitsteilung und die Beschäftigung hervorragender wirtschaftlicher und technischer Intelligenzen in allen wichtigeren Geschäftszweigen ermöglicht. Schließlich kommt auch in Betracht, daß die Zentralverwaltung meist besser in der Lage ist, den wirtschaftlichen Erfolg der Geschäftsführung zu beurteilen, weil es nicht angeht, für die Bezirke der äußeren Behörden getrennte Wirtschaftsrechnungen zu führen, und daß die Zentralstelle von ihrer hohen Warte aus

Ungleichheiten in der Wirtschaftsführung der örtlichen Stellen leicht wahrnehmen und beseitigen kann."

„Abschaffung der Kreisdirektionen und der Kreiseisenbahnräte! so lautet der Vorschlag der Generaldirektion. Mit der Verwirklichung dieser Zentralisationsbestrebung wird es möglich werden, die so notwendige Ausschaltung der regionalpolitischen Einflüsse durchzubringen. Nach dem Kriege muß die Schweiz eine großzügige, nach rein verkehrstechnischen Rücksichten handelnde Verkehrspolitik treiben. Namentlich muß der internationale Schnellzugverkehr den lokalen und regionalen Einflüssen entzogen werden. Auch muß die Wirtschaftlichkeit des Fahrplans mehr in den Vordergrund treten. Das aber wird viel leichter zu erreichen sein, wenn die Kreisgrenzen fallen."

„Mit der Einschränkung der Instanzenzahl werden naturgemäß die Zuständigkeiten der Lokalbehörden erweitert werden. Dadurch wird das erlahmte Interesse und Verantwortlichkeitsbewußtsein der äußeren Organe gehoben, was wesentlich zum Gedeihen der Bundesbahnen beitragen wird."

„Auch der mit der Revision des Rückkaufsgesetzes beabsichtigten Verlängerung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre kann unbedenklich zugestimmt werden. Jede Generation soll an der Eisenbahnschuld das tilgen, was sie an de Anlagen entwertet, darüber hinaus aber auch noch je nac der Leistungsfähigkeit der Gegenwart die Vermögenslag verbessern. Von diesem Standpunkt aus betrachtet und ir Vergleich mit dem, was außerhalb der Schweiz zur Tilgun der Eisenbahnschulden geschieht, kann das Schuldentilgungs wesen der schweizerischen Bundesbahnen auch nach dem vor geschlagenen Tilgungsplan als wohlgeordnet bezeichne werden."

In der welschen Schweiz scheint man, soweit die bis jetz vorliegenden Äußerungen in der Presse ein Urteil zulasse der Ansicht zu sein, die der Berner Korrespondent der „Ga zette de Lausanne" in einer Kritik des Revisionsentwurf vertritt, daß nämlich die gegebene Lösung die sei, den Kreis direktionen größere Befugnisse als bisher zu erteilen un ihnen die eigentliche Leitung der Bundesbahnen anzuver trauen, die Generaldirektion aber zu einer bloßen Aufsichts behörde zu machen. Dieses Verlangen, das so ziemlich da Gegenteil von dem fordert, was die Generaldirektion vor schlägt, ist selbstverständlich von rein föderalistischen Er wägungen diktiert, deren erneutes Auftauchen harte politisch Kämpfe um die Neuordnung der Bundesbahnen voraussehe läßt.

F. R.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einschränkung des Reiseverkehrs.** Die „Deutschen Kriegsnachrichten" schreiben: Wir stehen augenblicklich im Zeichen der Kohlenknappheit. Infolge des gewaltigen, während des Krieges ständig gewachsenen Kohlenverbrauchs unserer Industrie ist die Menge der verfügbaren Kohlen für unsere Heiz- und Feuerungszwecke nicht mehr ausreichend. Es muß daher nach Möglichkeit gespart werden. Eine Ersparnis bei unserer Kriegs- und Rüstungsindustrie ist unmöglich, eine Einschränkung bei anderen industriellen Betrieben nur in beschränktem Umfange durchführbar. Dagegen lassen sich durch Herabsetzung des Kohlenverbrauches der Eisenbahnen nicht unbeträchtliche Ersparnisse machen, wenn die Züge, die bisher lediglich dem Reiseverkehr gedient haben, in Zukunft eine Einschränkung erfahren. Das Publikum wird während des Winters sicherlich gern sein Reisebedürfnis unterdrücken und alle nicht unbedingt nötigen Reisen auf bessere Zeiten verschieben. Wenn sich jedermann vor Augen hält, daß unsere Eisenbahnen im Kriege vor allem dem Zwecke der Heeresleitung sowie der Beförderung der unentbehrlichen Lebensmittel und Rohmaterialien dienen müssen, dann wird er nur als billig empfinden, daß der private Reiseverkehr bei der überaus großen Kohlenknappheit während des Winters auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

— **Verkehrsfragen in der Handelskammer Leipzig.** In seiner Sitzung vom 11. September nahm der Verkehrsausschuß der Handelskammer Leipzig Stellung zu einer Reihe wichtiger vom Unterausschuß der ständigen Tarifkommission aufgeworfener Tariffragen, die in der Hauptsache eine durch die gewaltige Steigerung des Betriebsaufwandes der deutschen Eisenbahnen notwendig gewordene Vermehrung der Einnahmen bezwecken. Da von einer allgemeinen Erhöhung der Tarife vorläufig abgesehen werden soll, muß auf eine umfassende Prüfung der Tarife für den Güter- und Tierverkehr, insbesondere bezüglich der Klassifikation, zugekommen werden. So handelte es sich auch im vorliegenden Falle um reine Klassifikationsfragen. Die Kammer stimmte folgenden vorbehaltlos zu: 1. Erhöhung der Mindestfrachten für Frachtstückgut auf 40 ₰ und für Eilstückgut auf 60 ₰; 2. Frachtberechnung für mindestens 10 km im gesamten Güter- und Tierverkehr; 3. Versetzung von „Christbäumen" aus dem Spezialtarif III in den Spezialtarif II; 4. Aufhebung des Frachtnachlasses von 30 % der regelrechten Frachten für Zuchttiere und des gleichen Nachlasses für Rennpferde, der auf Grund einer Ladefläche von 14 qm — 70 % einer angenommenen durchschnittlichen Ladefläche von 20 qm — berechnet wird.

Abgelehnt wurden folgende Vorschläge des Unterausschusses: 1. Erhöhung des Mindestgewichts bei der Beförderung von Gütern in Privatgüterwagen nach § 59 (6) der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, nach der für das Gut zutreffenden Tarifklasse, mindestens jedoch für 2000 kg für jeden Wagen nach der zutreffenden Stückgutklasse auf 3000 kg. Maßgebend für die Beurteilung dieser Frage war die Stellungnahme der Brauereien, die angesichts der Frachtverteuerung vorziehen würden, ihre Stückgüter dem allgemeinen Verkehr zu übergeben, wodurch die Eisenbahnen wesentlich belaste die Privatwagen aber unausgenutzt bleiben würden; 2. Er höhung der Mindestfracht von 1500 kg bei Stückgut un 3000 kg bei beschleunigtem Eilgut für Gegenstände von meh als 7 m Länge (§ 21 der Allgemeinen Tarifvorschriften) au 2000 bzw. 4000 kg sowie die Ausdehnung dieser Frach berechnungsvorschriften auf alle anderen Gegenstände, d wegen ihres Umfanges durch die Seitentüren bedeckter Wage nicht verladen werden können. Als Begründung wurde ge tend gemacht, daß die Verfrachter nicht sämtlich in der Lag seien, Einzelsendungen bis zur Höhe des Mindestgewichts an zusammeln, wodurch die Versendung einzelner Stücke nich unwesentlich verteuert würde; 3. Streichung der Tarifstelle Geräte, Maschinen und Werkzeuge für Bauarbeiten, Lokom bilen, Motoren, Transformatoren im Spezialtarif III und Ei reihung dieser Gegenstände nach ihrer Beschaffenheit zu d Eisenwaren des Spezialtarifs I oder den Holzwaren des Sp zialtarifs II. Maßgebend für die Ablehnung war die Ste lungnahme des Baugewerbes und der Handelsunternehmunge für Baugerätschaften, die eine außerordentliche Belastung u eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse befürchte außerdem würde die vorgeschlagene Maßnahme zu bedenl lichen Tarifungleichheiten führen; 4. Versetzung von Str zu gewerblichen Zwecken aus Spezialtarif III in den Spezia tarif II. Es wurde geltend gemacht, daß das teurere Rei stroh vorläufig nicht in Betracht komme und daß Stroh fi Futterzwecke oder gewerbliche Zwecke bei der Aufgal kaum zu unterscheiden sei. Im übrigen machte die Pappe industrie auf tarifarische Ungleichheiten aufmerksam, d darin bestehen, daß die der Pappenindustrie dienenden übrig und gleichwertigen Rohstoffe ebenfalls nach Spezialtarif I verfrachten; 5. Versetzung der Tarifstelle „Wolle" aus Sp zialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse. Die Tarifmaßnahme wurde im Interesse des sächsischen Wol handels nur der Wolle verarbeitenden Industrien in bezug a Rohwolle abgelehnt, insbesondere mit der Begründung, d Rohwolle 60 % Schmutz enthält und daß Spezialtarif I no als hoch anzusprechen ist und die sächsische Industrie dur ihre entfernte Lage von der See in eine besonders schwieri Lage kommen würde.

Unter Vorbehalt wurde folgenden Frachtfragen z gestimmt: 1. Erhöhung des Mindestgewichts für leicht ze brechliche Gegenstände (§ 20 der Allgemeinen Tarifvo schriften) von 1000 kg auf 2000 kg. Die Kammer stimm einer Erhöhung auf 1500 kg zu, empfiehlt aber die Berüc sichtigung der eigen gearteten Interessen der Baumaterialie händler. 2. Zuweisung alter „Watte" in die Allgemei Wagenladungsklasse. Es wurde aber Einverständnis erklä Watte, geleimte und ungepreßte, in den Spezialtarif I zu ve setzen.

— **Der Badische Eisenbahnrat** wird am 9. Oktober d. J. seiner 65. Sitzung zusammentreten. Die Tagesordnung er hält folgende Punkte: 1. Erhöhung der Personen- und G päcktarife; 2. Erhöhung des Expreßguttarifs; 3. Aufhebur weiterer Ausnahmetarife im Güterverkehr; 4. Änderung d Überfuhrgebührentarifs.

— **Oberlokomotivführer in Baden.** Die badische Staat eisenbahnverwaltung ist in letzter Zeit zum Zwecke ein besseren Überwachung des Lokomotivdienstes dazu überg gangen, hierzu Oberlokomotivführer heranzuziehen. Die

rden aus der Zahl der Lokomotivführer ausgesucht, sind n Maschineninspektionen unmittelbar unterstellt und für Dauer ihrer Verwendung Vorgesetzte der Lokomotivführer d Heizer. Nach der Dienstanweisung für die Oberlokomoführer liegt ihnen ob:
1. Überwachung der sämtlichen auf badischen Strecken verhrenden Lokomotivpersonale, insbesondere hinsichtlich richtiger Bedienung der Lokomotive, Beobachtung der Sigle und Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit; sparsamen Heiz- und Schmierstoffverbrauchs sowie zweckßiger Feuerbeschickung; c) richtiger Bedienung der Brem- und Heizung; d) schonender Behandlung der Ausrüstungsgenstände; e) bestimmungsgemäßer Verwendung der Ruheusen; 2. die Belehrung des Personals bezüglich der Bau-, der Wirkungsweise und der Wartung der Lokomotiven d ihrer Einrichtungen; 3. die Aufsicht über den guten bebsfähigen Zustand der Lokomotiven; 4. die Beobachtung der te der Heiz- und Schmierstoffe; 5. die Überwachung der heizung und Instandsetzung der Lokomotiven in den Mainenhäusern; 6. die Überwachung der Vornahme der emsprobe.

— **Eisenbahngüterverkehr — Wasserweg.** Nach einer den testen der Kaufmannschaft von Berlin zugegangenen amthen Mitteilung sind fortan auch Privatwagendecken, Möbel-, nstler-, Geschäfts- und Luxuswagen, alle Sendungen zur rstellung von U-Booten und Flugzeugen, auch Leergut zur fnahme solcher Sendungen sowie Eisenbahndienstgüter der zwangsweisen Überweisung auf den Wasserweg ausschlossen und zur Beförderung mit der Eisenbahn zugesen worden.

— **Der Schiffahrtsverkehr auf den märkischen Wasseraßen** zeigte im Monat Juli einen größeren Umfang als Vormonat. Eine bedeutende Vermehrung zeigte der Stückverkehr, nachdem mit dem 1. Juli die Bahnsperre einzte, die sich auf die Verkehrsverbindungen zwischen Berlin d Magdeburg, Hamburg, Stettin und Breslau erstreckt. erdings kamen bei der Fahrt auf der Oder und Elbe Vergsamungen der Fahrten durch niedriges Wasser vor. Hier wurde aber namentlich der Verkehr ganzer Ladungen roffen, deren Bewegung durch das kleine Wasser behindt wurde. Infolgedessen wurde auf der Oder fortgesetzt geleichtert, was dann auch auf die untere Elbe ausgedehnt rde; dies Verfahren führte aber dazu, daß zu Ableichterecken noch viel mehr Raum beansprucht wurde als sonst. ter diesen Umständen nahm die Absendung ganzer Laigen aus dem Gebiet nicht den erwarteten Umfang an.

— **Erhöhung der Kohlenpreise.** Die „Köln. Ztg." vom 2 September schreibt: Die Versammlung der Zechenbesitzer Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats beschloß kürzauf Antrag des Geschäftsausschusses, für das letzte rtel des laufenden Jahres die Richtpreise einschließlich Kohlensteuer für Kohlen um 2,40 ℳ, für Koks um 3,60 ℳ für Briketts um 2,50 ℳ für die Tonne zu erhöhen. Das spricht einer Preiserhöhung der Brennstoffe selbst um 2 ℳ für Kohlen, um 3 ℳ für Koks und um 2,08 ℳ bis 2,10 ℳ Briketts für die Tonne. Die Beteiligungsanteile für das te Vierteljahr wurden in der bisherigen Höhe von 100 % tgesetzt. Im Dezember 1916 wurden beim Rheinisch-Westschen Kohlensyndikat die Preise für das erste Vierteljr 1917 für Kohlen um 2 ℳ, für Koks um 3 ℳ und für Briketts um 3,25 ℳ für die Tonne erhöht; für den Monat April 17 blieben die um diese Sätze erhöhten Richtpreise unverert. Anfang Mai wurden sodann die Preise mit Wirkung 1. Mai 1917 weiter erhöht um 2 ℳ für die Tonne bei hlen, mit Wirkung bis einschließlich 30. September, um 2 ℳ für die Tonne bei Briketts bis 31. August, und um 3 ℳ für die Tonne bei Koks bis 31. August. Für Koksgrus rug die Erhöhung 2 ℳ für die Tonne. Diese Preise blieben September 1917 bestehen. Vom 1. September traten jedoch den Preisen die Sätze der Kohlensteuer hinzu. Die neueste isfestsetzung für das letzte Vierteljahr 1917 scheint erst h längern Verhandlungen mit den betreffenden Regiegsstellen zustande gekommen zu sein, denn die auf den 2 September festgesetzte Versammlung der Zechenbesitzer, che die Preiserhöhung beschließen sollte, ist verhoben worden. Die Preiserhöhung ohne Berechnung der lensteuer, also der Brennstoffe selbst, hält sich für len und Koks im Ausmaß der beiden bisherigen Erungen des Jahres 1917, während sie für Briketts geringer Einschließlich der Kohlensteuer ergibt sich eine Steiger der Preiserhöhung. In Anbetracht der Folgen, die eine gerung der Kohlenpreise immer nach sich zu ziehen pflegt, die neueste Kohlenpreiserhöhung als eine wenig erfreue, aber immerhin nicht zu umgehende Folge des Kriegs bewerten.

— **Personalnachrichten.** Dem bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Eisenbahnverkehrsinspektor Wilms in Metz ist aus Anlaß der Vollendung einer 50jährigen Dienstzeit der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Regierungsrat Dr. Gustav Vogt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Regierungsrat Pütter in Altona zum Oberregierungsrat, die Regierungs- und Bauräte Boelling in Cöln und Jacobs in Essen zu Oberbauräten mit dem Range der Oberregierungsräte, der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Hermann Jaeckel in Stettin zum Rechnungsdirektor unter Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst und der Eisenbahn-Obersekretär Johannes Tramnitz in Magdeburg zum Eisenbahnverkehrsinspektor unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 daselbst. — Versetzt sind: die Regierungsräte Pütter, bisher in Stettin, nach Altona als Oberregierungsrat bei der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Cohnitz, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cöln, Dr. Hirt, bisher in Posen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Schwedler, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, Dr. Schucht, bisher in Aschersleben, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg unter Belassung in seiner Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Dr. Compter, bisher in Göttingen, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt und Dr. Reinhold Herrmann, bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion nach Posen; die Regierungs- und Bauräte Brosius, bisher in Paderborn, nach Crefeld als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Crefeld-Oppum, Dr. Ing. Skutsch, bisher in Dortmund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau, Wiedemann, bisher in Stralsund, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin und Gutbrod, bisher in Berlin-Grunewald, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kloevekorn, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover, Roloff, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Hannover und Hammers, bisher in Dillenburg, zur Eisenbahndirektion nach Münster i. W.; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Fleck, bisher in Hagen i. Westf., als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Weißenfels, Johannes Voß, bisher in Witten, nach Dortmund als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Michael, bisher in Crefeld-Oppum, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Paderborn, Gaedicke, bisher in Stettin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stralsund, Wischmann, bisher in Weißenfels, nach Witten als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Gygas, bisher in Königsberg i. Pr., zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin sowie die Verkehrsinspektoren Rothert, bisher in Lyck, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Beuthen (Oberschl.) und Wilh. Krüger, bisher in Düsseldorf, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Göttingen. — Verliehen ist dem Rechnungsrat Nolting, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), bei dem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem pers. Range der Räte IV. Kl. — In den Ruhestand sind getreten: die Oberbauräte Sigle bei der Eisenbahndirektion in Essen und Borchart bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg sowie die Geheimen Bauräte Karl Hellmann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, v. Milewski, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts in Wesel, und Degner, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 4 in Breslau, ferner der Eisenbahndirektor Friedrich Herrmann, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Beuthen (Oberschl.), und der Eisenbahn-Betriebsingenieur Strobl, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsnebenamts in Lötzen. — Beauftragt ist der Regierungs- und Baurat Anger, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. — Übertragen ist dem Regierungs- und Baurat Lepère, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Göttingen, die Verwaltung des Eisenbahn-Betriebsamts 2 daselbst.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. Oktober 1917 an befördert: Eisenbahnassessor Karl Burger zum Oberinspektor bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh., Eisenbahnassessor Albert Schober zum Oberinspektor bei der Eisenbahndirektion München, Eisenbahnassessor Wilhelm Netzsch zum Oberbauinspektor bei der

Eisenbahndirektion Nürnberg, Eisenbahnassessor Robert Pöverlein zum Oberbauinpektor bei der Eisenbahndirektion München und Eisenbahnassessor Karl Klensch zum Obermaschineninspektor bei der Werkstätteinspektion Kaiserslautern. Der Vorstand der Bahnstation Marktredwitz, Oberinspektor Hermann Zelt wurde an die Eisenbahndirektion Augsburg berufen.

Bei den württembergischen Staatsbahnen wurden die Regierungsbaumeister Fassnacht zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbauinspektion Aalen, Reger zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbauinspektion Crailsheim, Eblen und Schwenzer zu Abteilungsingenieuren bei der Generaldirektion, Sautter zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Pforzheim und Wezel zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Cannstatt ernannt.

Österreich.

— **Programmrede des Ministerpräsidenten Dr. Ritter v. Seidler.** Exzellenz v. Seidler hat in seiner im Abgeordnetenhause bei der Eröffnungssitzung am 25. September gehaltenen Programmrede über das Eisenbahnwesen folgendes ausgeführt:

Die nächste Aufgabe der Staatsbahnverwaltung während der Übergangswirtschaft wird in der vollständigen Behebung der Kriegsschäden bestehen, die an den Eisenbahnobjekten in den vom Feinde besetzt gewesenen Gebieten entstanden sind. Nach dem Kriege wird die Neuorientierung des Verkehres voraussichtlich die Schaffung neuer Bahnverbindungen mit einzelnen Verkehrsgebieten erheischen; jedenfalls aber werden zum Zwecke der Erzielung höherer Verkehrsleistungen umfassende Investitionen auf den bestehenden Staatsbahnlinien ausgeführt werden müssen. Durch eine angemessene Vermehrung des Wagenparkes soll insbesondere den Anforderungen eines gesteigerten Reiseverkehres Rechnung getragen und die klaglose Bewältigung des Frachtenverkehrs — namentlich auch zur Zeit des Rüben- und Kohlenversands — gesichert werden. Alle diese Aufgaben bedingen allerdings ein weitgehendes Investitionserfordernis. Um dieses Erfordernis zu bedecken und um die Kosten für die auch nach dem Kriege zugunsten des Personals fortdauernde Fürsorgetätigkeit aufzubringen, wird einerseits eine durchgreifende Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, anderseits eine Reform der Staatsbahntarife durchzuführen sein. Hierbei werden jedoch die volkswirtschaftlichen und insbesondere die handelspolitischen Wirkungen nicht vergessen werden dürfen, die den Eisenbahntarifen zukommen.

Ein von der Staatsbahnverwaltung stets im Auge behaltenes und nach dem Kriege noch mehr anzustrebendes Ziel wird die weitere Verstaatlichung der Privatbahnen sein. Insbesondere wird im Interesse der Herbeiführung einer ökonomischen Verwaltung die Verstaatlichung der im Staatsbetriebe stehenden Privatlokalbahnen angestrebt werden. — Als eine nicht unwichtige Ergänzung des Lokalbahnwesens ist der verhältnismäßig billige Automobilverkehr anzusehen. Im Zusammenhange mit der besseren Verwertung der Elektrizität wird die Regierung der Ausgestaltung dieses Verkehrdienstes ihre besondere Fürsorge zuwenden.

— **Die finanzielle Lage der Südbahn.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. September wurde nachstehende Anfrage an den Eisenbahnminister gerichtet: Die Südbahngesellschaft ist wieder in eine sehr schwierige finanzielle Krisis geraten. Die Ertragsrechnung dieses Unternehmens weist für 1916 einen Gebarungsabgang von rund 6 Millionen Kronen aus und für die ersten fünf Monate dieses Jahres eine Verschlechterung der Betriebsergebnisse im Vergleich zur nämlichen Vorjahrszeit von etwa 17 Millionen. Würde diese Entwicklung auch für den übrigen Teil des Jahres anhalten, dann käme die Südbahn für das Jahr 1917 zu einer wirklich beängstigenden Bilanz, der gegenüber besondere finanzielle Maßnahmen notwendig wären. Als Ausweg aus dieser schweren finanziellen Bedrängnis der Südbahn werden wieder in erster Linie ausgiebige Tariferhöhungen in Vorschlag gebracht. Da eine neuerliche Tarifsteigerung in das ganze Wirtschaftsleben des Südbahngebietes sehr schwer und schädlich eingreift, und da ferner die Personentarife insbesondere im Nahverkehr mit Wien wegen ihrer beispiellosen Höhe einer Erhöhung nicht mehr fähig sind, erscheint eine Aufklärung über die finanzielle Lage der Südbahn, über die Gründe ihrer wieder eingetretenen Betriebsabgänge und über geplante neuerliche Maßnahmen der Regierung notwendig. Darum stellen die Gefertigten an den Minister folgende Anfragen: 1. Wie ist die jetzige finanzielle Lage der Südbahn? 2. Worauf gründen sich die Gebarungsabgänge? 3. Auf welche Art sollen diese ohne Schädigung der Allgemeinheit beseitigt werden?

Übrige europäische Länder.

— **Die Beleuchtungsfrage bei den schwedischen Eisenba[hnen].** Infolge des Petroleummangels in Schweden, der sic[h] auch für das Eisenbahnwesen in empfindlicher Weise ge[l]tend macht, haben sich die Eisenbahnverwaltungen der Be[]leuchtungseinrichtung der Aktiengesellschaft Gasakkum[u]lator, dem Agalicht, zugewandt. Diese Beleuchtungsart [] komprimiertes Acetylengas unter einem Druck von 10 at [] einem Akkumulator, der das Hundertfache seines Umfan[gs] an Gas aufnimmt — ist gegen Kälte und sonstige Verhäl[t]nisse der Luft unempfindlich, während gewöhnliche Karbi[d]lampen in der kalten Jahreszeit im Freien unverwendbar sin[d]. Das Agalicht würde sich somit zur Beleuchtung der Bah[n]höfe eignen. Die Staatsbahnen haben deshalb bereits groß[e] Bestellungen an Beleuchtungseinrichtungen für Agalicht g[e]macht. Die Privatbahnen sehen sich ebenfalls genötigt, [] dieser Beleuchtung überzugehen. Um gemeinsam das Ag[a]licht zur Beleuchtung von Bahnhofsflächen zu studiere[n] waren kürzlich etwa 100 Betriebsdirektoren und sonstig[e] Vertreter von Privatbahnen bei der Gasakkumulatorenfabr[ik] versammelt, wo eine Vorführung und Behandlung der Vo[r]richtungen stattfand. In Dänemark und Norwegen gibt si[ch] ebenfalls großes Interesse für die Beleuchtung des Bahnhof[s]geländes mit Agalicht kund. Nach Dänemark wurden berei[ts] große Lieferungen dieser Vorrichtung für Außenbeleuchtu[ng] gesandt. M.

— **Verstaatlichung der Tößtalbahn und der Wald-Rüti-Bahn.** Nach langen, durch den Krieg zeitweilig unterbroch[e]nen Verhandlungen ist die Frage der Verstaatlichung dies[er] Bahnen endlich in den entscheidenden Entwicklungsabschni[tt] getreten. Das schweizerische Eisenbahndepartement, die G[e]neraldirektion der Bundesbahnen und die Verwaltung[en] der beiden Bahngesellschaften haben sich über die wesen[t]lichen Punkte der Verstaatlichung geeinigt und das Eise[n]bahndepartement hat daraufhin dem Bundesrat zwei Vertrag[s]entwürfe vorgelegt, von denen der eine, den Rückkauf d[er] Tößtalbahn betreffende, am 31. August genehmigt wo[r]den ist. Nach diesem Entwurf, auf dessen Grundlage zu[r] zeit der Rückkaufsvertrag mit der Tößtalbahn abgeschloss[en] wird, tritt die Gesellschaft ihre 39,2 km lange Eisenbahnlin[ie] Winterthur-Bauma-Wald mit allen auf Baukonto und de[m] Konto der unvollendeten Bauobjekte verrechneten Anlag[en] und Ausrüstungen und den damit verbundenen Rechten u[nd] Lasten zum 1. Januar 1918 der schweizerischen Eidgenosse[n]schaft zu Eigentum ab. Der Bund übernimmt ferner d[ie] vorhandenen Materialvorräte und Ersatzstücke, soweit s[ie] noch brauchbar sind. Er bezahlt der Tößtalbahngesellscha[ft] als Kaufpreis am Abrechnungstage: a) für die Bahnanlage[n] wie sie durch das Baukonto und das Konto der unvollendet[en] Bauobjekte am Abtretungstag ausgewiesen werden, 2,5 Mi[l]lionen Franken, b) für die Materialvorräte und Ersatzstück[e] soweit sie noch brauchbar sind, den durch das Materialkon[to] am Abtretungstag ausgewiesenen Wert, jedoch in keine[m] Falle mehr als die Anschaffungskosten. Die Hypotheka[r]schuld der Tößtalbahngesellschaft im Betrag von 1 200 000 [] zu 4¼ % verzinslich wird vom Bund übernommen und v[on] der Kaufsumme in Abzug gebracht. Der Bund verpflicht[et] sich, die noch dienstfähigen Beamten, Angestellten und A[r]beiter in den Dienst der Bundesbahnen zu übernehmen u[nd] sie, soweit tunlich, in gleicher Anstellung zu belassen od[er] in Stellungen zu beschäftigen, deren Besoldungsansatz mi[n]destens ihren bisherigen Bezügen entspricht. — Der zwei[te] die Wald-Rüti-Bahn betreffende Vertragsentwurf, d[er] beim Erscheinen dieses Berichts wohl auch bereits genehmi[gt] sein wird, setzt fest, daß die Eisenbahngesellschaft Wal[d-]Rüti ihre Linie mit einer Baulänge von 6,1 km mit all[en] auf dem Baukonto verrechneten Anlagen und Ausrüstunge[n] sowie mit allen Rechten und Lasten auf den 1. Januar 19[18] der schweizerischen Eidgenossenschaft zu Eigentum abtri[tt] ebenfalls in ihrem derzeitigen Zustand und ohne Nachwäh[r]schaft. Der Bund bezahlt als Kaufpreis für jede der no[ch] nicht im Besitz der Bundesbahnen befindlichen 1121 Akti[en] der Bahn 50 Fr. in bar, also im ganzen 56 050 Fr. Mit de[m] Übergang der Bahn an den Bund erlöschen alle Forderung[en] der Schweizerischen Bundesbahnen an die Gesellschaft, d[ie] bis zum Übergabetag zufolge der Bestimmungen des Betrie[bs]vertrags vom 11. Mai 1876 und infolge des Unterhalts d[er] Bahnanlagen entstanden sind. — Die auf Grund der vo[r]stehenden Entwürfe geschlossenen endgültigen Verträge si[nd] zunächst vom Bundesrat und von den Aktionärversammlung[en] zu genehmigen. Zum Schluß werden die Angelegenheit[en] vor die Bundesversammlung gebracht, deren Aufgabe d[ie] eigentliche Verstaatlichungsaktion durch Erlaß eines en[t]sprechenden Bundesgesetzes ist.

— **Der Verfall des russischen Verkehrswesens.** Nach einer Stockholm eingetroffenen Mitteilung wird der Zustand der ssischen Eisenbahnen in der „Rußk. Wolga“ als rein verveifelt geschildert. Am 18. September war die Zahl der isbesserungsbedürftigen Lokomotiven bereits auf 25½ % id die Zahl der mangelhaften Wagen auf 87,7 % gestiegen. ie Leistungsfähigkeit der Bahnen hatte sich zwar in letzter it vorübergehend erhöht, aber in der Kohlenindustrie rrscht solche Anarchie, daß dies in nächster Zeit eine iterbrechung des Verkehrs herbeiführen kann. Auch die legenheit zur Ausbesserung der Betriebsmittel ist in letzter it durch den Verlust der ausgezeichneten Werkstätten im biet von Riga wesentlich verringert worden. M.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Rußland.** Wie die .. B.-Ztg.“ in ihrer Nr. vom 1. d. M. meldet, hat das Misterium der Verkehrsanstalten die Tarife für den Pernen- und Gepäckverkehr um 50 % und diejenigen für den lgutverkehr um 100 % erhöht.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Kriegsvorbereitungen und die Eisenhnen.** In einem Aufsatz von W. Kaemmerer in der „Ztschr. V. D. Ing.“ heißt es: Für die Durchführung der amerikachen Kriegsvorbereitungen macht außer den anfangs genten Schwierigkeiten auch der Zustand der amerikanischen senbahnen den leitenden Stellen große Sorge. Ernste Berchtungen über deren Leistungsfähigkeit sind bereits laut worden, und namentlich soll es an genügenden Räumen ngeln, um das für die Kriegsführung erforderliche Maial bereitzustellen. Man ist von der Grundlage ausgegangen, 3 für jeden Soldaten des amerikanischen Heeres, das über n Ozean befördert werden soll, 5½ t Ausrüstung erforderlich d, und es läßt sich leicht ausrechnen, welche gewaltigen ngen demgemäß an verhältnismäßig wenigen Orten für die beförderung bereitgestellt werden müssen. Für welche it diese Ausrüstung gilt und welcher Art sie ist, ist in den liegenden Quellen nicht gesagt; anzunehmen ist, daß darer der gesamte Bestand eines Armeekorps nebst vollstänem Zubehör für eine bestimmte Zeit zu verstehen ist.

Bücherschau.

— **Die Kinderzulagen- und Witwenrentenversicherung für atsbeamte,** ein sozial- und bevölkerungspolitisches Projekt bayerischen Staates, von Karl Rothmeier und Karl Hein-, München 1917. Verlagsanstalt vorm. G. J. Manz, Münn-Regensburg. Preis broschiert 1,50 ℳ.

ie von der Reichspostverwaltung und der bayerischen kehrsverwaltung in den letzten Jahren durchgeführten nilienstandserhebungen ergaben, daß die deutsche Beenschaft an einer bedenklichen Fortpflanzungsschwäche det. Nach diesen statistischen Ermittlungen ist die Getenzahl der Beamten noch unter die des französischen kes, das wegen seiner geringen Fortpflanzung als eine nählich sterbende Nation gilt, gesunken. Die im Hinblick die deutsche Volksvermehrung sehr betrübliche Erscheig bewog die Bevölkerungspolitiker zu der Forderung, die Beamtenbesoldung nach bevölkerungspolitischen ndsätzen erneuert, d. h. nach dem Familienstande abget werde, um auf diese Weise die Beamten zu einer größe- leiblichen Fruchtbarkeit anzuregen. Diese Versuche, die oldungs- und bevölkerungspolitischen Grundsätze zu vergen, und die auskömmliche Bezahlung der Beamten vom itze einer zahlreichen Kinderschar abhängig zu machen, de von der überwältigenden Mehrheit der deutschen Beenschaft entschieden abgelehnt. Sie stellt sich nach den jetzt vorliegenden Kundgebungen einmütig auf den Standkt, daß das Haupteinkommen der Beamten zur Unterhal einer mäßig großen Familie (mit zwei Kindern) aushen muß, und daß jene Beamte, die dem Staate und der gemeinheit durch die Aufzucht einer größeren Kinderzahl ondere Dienste leisten, dafür durch besondere bevölkegspolitische Maßnahmen entschädigt werden. Es müsse arf unterschieden werden zwischen dem Gehalte, das den n für die geleistete Arbeit darstellt und allen Beamten der gleichen Vorbildung und den gleichen Leistungen, e Rücksicht auf den Familienstand, in der gleichen Höhe ausreichend für die standesgemäße Versorgung eines chschnittshaushaltes zu gewähren ist, und der Kinderge oder Erziehungsbeihilfe, die als eine bevölkerungstische Maßnahme den Beamten entschädigen soll für die Mehrleistung, die er als Vater einer größeren, über den normalen Stand hinausgehenden Kinderschar für das Vaterland und die Allgemeinheit auf sich genommen hat. Auf dem Gebiete der Beamtenbesoldungspolitik stehen sich demnach zwei Richtungen kampfbereit gegenüber. Wo die Beamtenschaft im Ringen der beiden Systeme ihren Platz zu suchen hat, kann nicht zweifelhaft sein.

Während die Gegner noch ihre Reihen ordneten und sich zum Streite rüsteten, trat die bayerische Verkehrsverwaltung mit einem neuen und kühnen Versuche auf den Plan, die strittige Frage durch die Einführung einer Zwangsversicherung, der Kinderzulagenversicherung, zu lösen. Sie stellte das Projekt eines großen sozialen Versicherungswerkes auf, aus dem den kinderreichen Beamten die Mittel zur Bestreitung der höheren Kosten für die Kindererziehung zufließen sollen. In der Begründung dieser Vorschläge erklärt die bayerische Staatsregierung, daß das Gehalt lediglich ein Entgelt für die Arbeit sei und daß sie die Lösung der Frage durch die soziale Versicherung deshalb wähle, weil sie die Möglichkeit biete, „das Gehalts- und Lohnproblem von Elementen rein zu halten, die miteinander nichts zu tun haben und ohne Gefährdung unserer Wirtschaft nicht miteinander verquickt werden können“. Es handelt sich also hier um ein im höchsten Grade ernst zu nehmendes Unternehmen, das geeignet ist, die beiden Richtungen, die sich in dem Wunsche begegnen, die wirtschaftlichen Nöte der kinderreichen Beamtenfamilien zu heben, aber in der Wahl der Mittel auseinander gehen, mit einander zu versöhnen. Auch die übrigen deutschen Staatsverwaltungen haben den Gedanken der bayerischen Verkehrsverwaltung aufgenommen. Seine Größe beruht darin, daß er unbegrenzt erweiterungsfähig ist. Es ist nicht unmöglich, daß das Reich in den Vorschlägen der bayerischen Verkehrsverwaltung die Lösung des deutschen Bevölkerungsproblems sucht und die Kinderzulagenversicherung als ein weiteres Glied in das gewaltige Gebäude der deutschen Sozialversicherung (Invaliden-, Alters-, Angestelltenversicherung usw.) einfügt.

Der Entwurf der bevölkerungspolitischen Projekte der Verkehrsverwaltung soll bereits im Herbst d. J. dem Landtag unterbreitet werden. Die Kinderzulagenversicherung soll noch während des Krieges, wenn möglich schon mit Beginn des nächsten Jahres in Kraft treten. Es ist daher dringend notwendig, daß sich die Beamten mit den Vorschlägen der Verkehrsverwaltung, die für die künftige Entwickelung des Besoldungswesens entscheidend sind, sofort und eingehend beschäftigen.

Um der Beamtenschaft die Unterlagen zu einem sachlichen und vorurteilsfreien Urteil über die Projekte zu bieten, gab die Witwen- und Waisenkasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins soeben die vorgenannte, von Karl Rothmeier und Karl Heinrich bearbeitete Schrift heraus. Sie bringt zum ersten Male eine ausführliche und lückenlose Darstellung der Bestimmungen über die von der Verkehrsverwaltung vorgeschlagenen Kinderzulagen-, Witwenrenten- und Kapitalversicherung sowie eine Berechnung ihrer finanziellen Wirkung auf die Einkommensverhältnisse der Beamten. Sie berührt außerdem alle Fragen, die mit den Projekten der Verkehrsverwaltung zusammenhängen. Sie gibt erschöpfende Auskunft über die Ziele der Bevölkerungspolitik, den Geburtenrückgang in Deutschland, seine Ursachen und die Vorschläge zu seiner Bekämpfung. In einem besonderen Kapitel wird der Geburtenrückgang bei den deutschen Beamten behandelt. Eine Reihe von statistischen Übersichten veranschaulicht das Aufsehen erregende Ergebnis der von den Staatsverwaltungen über den Familienstand der Beamten durchgeführten Erhebungen. In tiefgründigen Ausführungen werden die wirtschaftlichen und sozial-ethischen Ursachen der in den Kreisen der Beamten bestehenden Kinderarmut geschildert. Zum Schlusse gibt die Schrift in einer zusammenfassenden Stellungnahme die Richtlinien an, die bei einer sachlichen und vorurteilsfreien Würdigung der Versicherungspläne des bayerischen Staates zu beachten sind, und nennt jene Maßnahmen, durch die die Kinderzulagenversicherung zu ergänzen ist, wenn sie zu einer wirksamen Bekämpfung des Geburtenrückganges bei den Beamten führen soll.

Die deutsche Sozialpolitik war bislang der Hauptsache nach eine Arbeiterschutzpolitik. Jetzt, wo sie durch die großen Versicherungspläne der bayerischen Verkehrsverwaltung auch für die Beamtenschaft einen tiefen Sinn erlangen soll, haben die Beamtenorganisationen allen Grund, die Bedeutung des Augenblicks zu erfassen und darüber zu wachen, daß das Neue, das sich vorbereitet, der Beamtenschaft zum Segen wird. Daß dies geschehe, ist der Zweck der Schrift. Sie kann von den Beamten zu dem Vorzugspreise von 1,20 ℳ durch die Witwen- und Waisenkasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins in München, Marsstraße 5 bezogen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Der am 10. September eröffnete Haltepunkt Utfort (vergl. Nr. 72, S. 612, d. Ztg.) ist einstweilen nur für den Personenverkehr bestimmt.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Löwenberg (Mark) - Templin gelegene Bahnhof 3. Klasse Neuhof (Mark) führt fortan die Bezeichnung Neuhof (Kr. Templin).

Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1914.

Hierzu ist das Berichtigungsblatt V herausgegeben und verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e lassen worden:

Nr. I 121 vom 20. September d. J. an die am Vereinsreis verkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. l Staatsbahndirektionen, betreffend Berichtigungsblatt V ; den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 28. Septemb d. J.).

Nr. II 56 vom 25. September d. J. an sämtliche Verein verwaltungen, die Bulgarischen, Dänischen, Norwegische Schwedischen Staatseisenbahnen, die Schweizer. Bunde bahnen und die Orientalischen Eisenbahnen, betreffend Ne ausgabe des Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 3. O tober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Änderung eines Stationsnamens.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Stationsname Kerben in „Kerben (Kr. Mayen)" geändert.

Saarbrücken, 29. Septbr. 1917. (1469)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Gemeinsames Heft 200 für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Die mit Bekanntmachung vom 29. September 1917 für die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zur Einführung ab 1. Dezember 1917 veröffentlichten Tariferhöhungen werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bereits ab 8. Oktober 1917 in Geltung gesetzt. In den veröffentlichten Zuschlägen ist die Verkehrsabgabe nicht enthalten, diese wird daneben besonders berechnet.

Berlin, den 2. Oktober 1917. (1462)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts erscheint mit Gültigkeit ab 8. Oktober 1917 zum Binnengütertarif der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn der Nachtrag 1, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Berlin, den 2. Oktober 1917. (1463)
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden.

Ab 20. Dezember 1917 treten die Ausnahmetarife Nr. 1d für Holzstoff usw. und Nr. 19 für Papier aller Art ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, 30. September 1917. (1468)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Tfv. 1100. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6b für Steinkohlen usw. von Oberschlesien, gültig vom 1. Juli 1917.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 werden die Frachtsätze im Verkehr mit der Riesengebirgsbahn nach Arnsdorf (Riesengeb.) um 3 ₰ und nach Krummhübel um 5 ₰ für 100 kg erhöht.

Kattowitz, 29. September 1917. (1464)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen—Schweiz.

Die Gütertarife Basel Bad. Stb.—Schweiz vom 1. Mai 1913 und Waldshut usw.—Schweiz vom 1. August 1904, sowie deren Anhang vom 1. Januar 1913 werden auf 1. Januar 1918 aufgehoben. Wegen deren Neuausgabe erfogt s. Zt. besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe, 29. September 1917. (1458)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

a. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 1 — Tfv. 5. —
b. Binnentarif der Kerkerbachbahn, Teil II. — Tfv. 114. —
c. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Bahnen untereinander. — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 15. September 1917 rückwirkend, werden die Gebühren für Umladung von Gütern in Kerkerbach erhöht.

Das Reichseisenbahnamt hat der rückwirkenden Gültigkeit der Tarifmaßnahme zugestimmt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 27. September 1917. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1917 werden die Station Magdeburg als Empfangsstation und die Stationen Königswusterhausen, Scheune, Seelze, Spandau, Stolzenhagen-Kratzwieck und Wolfen (Kr. Bitterfeld) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung einbezogen.

Über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, 1. Oktober 1917. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 788c. Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil I Abteilung B vom 1. Fbruar 1917.

Abfertigungsbefugnis de Station Harburg U. E.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält a Seite 323 des Eisenbahngütertari, Teil I, Abteilung B für den Verke zwischen den deutschen und luxe burgischen Eisenbahnen einerseits, d österreichischen, ungarischen und bo nisch-herzegovinischen Eisenbahn andererseits die Station Harburg U. . folgenden Zusatz: „Nur für Eilgut u Frachtgut in Wagenladungen". (14

Berlin/Wien, 29. September 1917.
Königliche Eisenbahndirektion —
K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltunge

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen

Im Holzausnahmetarif vom 1. September 1917 wird auf Seite 16 der Stationsname Zastawa in Bialowiez-Grud geändert und auf Seite 20 dem Stationsnamen Charlottegrube ein Stern (vorangesetzt.

Bromberg, 28. September 1917. (14
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1917 tritt der Ausnahmetarif 10 (Getreide, Mühlenfabkate, Malz) außer Kraft.

München, 29. September 1917. (14
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. I.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober d. . werden sämtliche Beförderungsprei für Personen und Hunde, sowohl für d Binnen- als auch für den direkt Verkehr erhöht.

Auskunft erteilt die unterzeichne Direktion. Die Nichteinhaltung d zweimonatigen Veröffentlichungsfr ist von der Aufsichtsbehörde genehmi

Blankenburg (Harz), den 2. Oktob 1917. (146
Direktion der Halberstadt-
Blankenburger Eisenbahn-Gesellscha

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 79. | 10. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Hohe oder niedere Bahnsteige?

Von Oberbauinspektor Maas, Heidelberg.

Die Höhe der Bahnsteige über dem Gleis zeigt auf den ɔutschen Bahnhöfen große Verschiedenheit. Bei weitem am äufigsten sind die sogenannten niederen Bahnsteige, deren anten zwischen 21 und 35 cm über Schienenoberkante liegen. nnerhalb dieser Grenzen weisen oft die Bahnsteige des leichen Bahnnetzes, ja sogar desselben Bahnhofes, Unterhiede der Höhen auf, was auf verschiedene Bauzeiten und ndere zufällige Ursachen zurückgehen mag. Daneben sind den letzten beiden Jahrzehnten die sogenannten hohen ahnsteige mit etwa 76 cm über Schienenoberkante liegenden anten vielfach ausgeführt worden. Diese Tatsachen entprechen dem weiten Spielraum, den die grundlegenden techischen Vorschriften lassen. Denn die Technischen Vereinarungen sagen in § 46, Abs. 4, daß die Bahnsteige mindestens l cm, bei Überschreitung der Gleise durch die Reisenden öchstens 35 cm über Schienenoberkante gelegt werden sollen; öhere Bahnsteige sind bei gleisfreier Verbindung zulässig. ie Bau- und Betriebsordnung gibt in § 23, 1 als Regelhöhen ie Maße von 76 und 38 cm über Schienenoberkante, doch nd kleinere Höhen zulässig. Hohe Bahnsteige sind bei den eu- und Umbauten größerer Bahnhöfe in den letzten Jahren ist die Regel geworden. Ob diese Bevorzugung berechtigt t, soll Gegenstand der folgenden Untersuchung sein, zu der wei Gründe geführt haben, nämlich einmal die Rücksicht uf die Kosten, die durch den Krieg in ihrer Bedeutung noch ehr verstärkt sind, zum andern eine vor kurzem bei der adischen Staatseisenbahnverwaltung aufgetretene Erwägung, ohe Bahnsteigkanten mit einem Prüfgang zu versehen.

Bekanntlich haften den hohen Bahnsteigen Vorteile und achteile an, die sich übersichtlich und als Grundlage der esprechung so aufzählen lassen:

Vorteil 1. Bessere Übersicht der zugehenden Reisenden ber den Zug und das Innere der Wagen, somit rascheres Aufnden der Plätze, raschere Abfertigung.

Vorteil 2. Erleichterung beim Ein- und Aussteigen, ebenalls Beschleunigung der Abfertigung.

Vorteil 3. Erschwerung des unbefugten Überschreitens der leise.

Nachteil 1. Erschwerte Untersuchung des Laufwerkes der Betriebsmittel.

Nachteil 2. Größere Kosten.

Nachteil 3. Erschwerung des befugten Überschreitens der Gleise, Gefahr für zufällig auf die Gleise geratene Personen, Unmöglichkeit der Überfahrt von Gepäckkarren.

Der Vorteil 1, d. i. die bessere Übersicht über den Zug und das Innere der Wagen, tritt nur ein, wenn sich ungezwungen die Gelegenheit gibt, daß die Mehrzahl der Reisenden an sich schon den Zug entlang zu gehen hat. Dies ist der Fall, wenn der Zug geraume Weile vor Abfahrt aufgestellt ist und die Reisenden von einem Ende des Bahnsteiges her zugehen, also namentlich auf Kopfbahnhöfen. Dann können in der Tat die Reisenden, wenigstens die besonnenen, im natürlichen Vorwärtsschreiten die Wagen ihrer Klasse und mit freien Plätzen usw. erkennen und ohne unnötige Lauferei aufsuchen. Anders bei Durchgangsbahnhöfen. In der Regel werden sie, wenigstens von den rascheren Zügen, mit dem gerade nötigen Aufenthalt durchfahren. Die Mehrzahl der Reisenden befindet sich vor Einlaufen des Zuges auf dem Bahnsteig und erwartet ihn, um dann mit mehr oder minder starkem und nutzlosem Hin- und Herlaufen Wagen und Plätze auszusuchen. Die damit verbundenen Störungen und Stockungen unterscheiden sich nicht von den gewohnten auf niederen Bahnsteigen. Eine merkliche Verbesserung und Beschleunigung ist also nur für Kopfbahnhöfe zuzugeben, wo sie aber deshalb nicht sehr ins Gewicht fallen, ja, kaum notwendig sind, weil hier entweder beginnende Züge mit längerer Bereitstellung vor der Abfahrt abgefertigt werden oder durchfahrende Züge, bei denen wegen des Kopfmachens Lokomotivwechsel mit erheblichem Zeitaufwand vorzunehmen ist. Der angeführte Vorteil ist mithin bei Durchgangsbahnhöfen, wo er nötig wäre, kaum vorhanden, bei Kopfbahnhöfen, wo er weniger nötig ist, allerdings wahrzunehmen. Im ganzen mag immerhin in diesem Belang von einem Vorteil der hohen Bahnsteige die Rede sein.

Der Vorteil 2 kann, wenn man dauernde Beobachtungen angestellt hat, nur für das Einsteigen anerkannt werden.

Dies geht allgemein schneller als von niederen Bahnsteigen aus, insbesondere von jenen mit nur 21 cm über Schienenhöhe liegender Kante. Dagegen ist beim Aussteigen bei den meisten Reisenden, keineswegs nur bei kurzsichtigen, gebrechlichen oder sonst behinderten, ein mitunter erhebliches Zaudern zu beobachten, ehe die zwischen oberstem Wagentrittbrett und Bahnsteigkante klaffende Lücke überschritten wird, so daß die Entleerung eines Wagens auf hohe Bahnsteige mindestens so lange dauert, wie auf niedere, wenn sie

Abb 1 Hoher Bahnsteig mit Prüfgang.

Abb 2b u. 2c Hoher Bahnsteig. Abb. 2a Abb. 2d

Abb 3a Niederer Bahnsteig. Abb. 3b Abb. 3c

Maaßstab 0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 cm

auch für viele Reisenden trotz jener Hemmung bequemer sein wird. Ein wirklich bequemes Ein- und Aussteigen und damit die größte Verkehrsbeschleunigung ermöglichen hohe Bahnsteige nur dann, wenn ihre Kante ganz dicht und gleich hoch dem Wagenboden sich anpaßt. Dazu gehören besondere Betriebsmittel ohne Trittbretter und eine im unteren Teil stark eingeschnürte Umgrenzungslinie des lichten Raumes. Beides läßt sich nur für ein bestimmtes Bahnnetz verwirklichen und ist namentlich bei großstädtischen Schnellverkehrsmitteln durchgeführt, wo auch allein die größtmögliche Verkehrsbeschleunigung geboten ist. Bei Hauptbahnen aber lassen sich beide Voraussetzungen ohne gänzliche Umgestaltung der heutigen Einrichtungen nicht erfüllen. Bei ihnen ist aber auch die größte Verkehrsbeschleunigung nicht in erster Reihe verknüpft mit bequemstem und raschestem Ein- und Aussteigen der Reisenden. Denn die Haltezeiten der Züge sind außer durch Maßnahmen der Zugförderung meist bestimmt durch die Behandlung von Gepäck und Post und könnten für das Ein- und Aussteigen allein vielfach gekürzt werden, vergl. Oder, Handbuch der Ingenieurwissenschaften 5, IV, 2, Seite 2. Nur bei Nah- und Vorortszügen sind häufiger die Haltezeiten bedingt durch den eigentlichen Personenverkehr, während Gepäck und Post hier eher zurücktreten, und bei ihnen könnte durch Abkürzung der zahlreichen Aufenthalte eine Beschleunigung eintreten und würde erwünscht sein. Aber auf den kleinen Zwischenstationen verbieten sich in der Regel hohe Bahnsteige, weil sie schienenfreie Verbindungen durch Tunnel oder Brücken verlangen, deren gehäufte Kosten außer Verhältnis zum Nutzen stehen. Also gerade da, wo die Beschleunigung des Ein- und Aussteigens von Bedeutung wäre, sind hohe Bahnsteige nicht anwendbar, kann also ihr allfälliger Vorteil nicht ausgenutzt werden. Bei größeren Bahnhöfen hängt die Abfertigungszeit meist von anderen Vorgängen ab, ist also die Beschleunigung des Ein- und Aussteigens, wenn man sie überhaupt den hohen Bahnsteigen zuerkennen will, nicht von Belang.

Der Vorteil 3, die Erschwerung des unbefugten Überschreitens der Gleise, spielt keine große Rolle. Es ist natürlich richtig, daß der große Höhenunterschied vom Überschreiten der Gleise abhält. Aber im großen und ganzen ist das Publikum gewöhnt, auf größeren Bahnhöfen, wo besondere Zugänge zu den Bahnsteigen bestehen, die Gleise nicht zu überschreiten. Und hier allein kann nach den vorstehenden Ausführungen die Wahl zwischen hohen und niederen Bahnsteigen gestellt werden. Auf den größeren Bahnhöfen sind auch in der Regel Gepäckbahnsteige vorhanden, die den Anreiz zum Überschreiten der Gleise noch herabsetzen. Auf kleinen Stationen muß ja fast immer das Gleis überschritten werden. Zur Regelung dieses Querverkehrs sind Zwischenschranken zwischen den Gleisen anzuordnen, welche die Gefahren herabmindern.

Nach dieser Würdigung der Verhältnisse kann also gesagt werden, daß die hohen Bahnsteige zwar eine gewisse Bequemlichkeit für die Reisenden bieten, daß aber ihre Vorteile für die Betriebsführung, insbesondere die Verkehrsbeschleunigung, bei Hauptbahnnetzen nicht als wesentlich angesprochen werden können. Sie sind ohne Zweifel, wie so viele lediglich der Bequemlichkeit dienenden Dinge, in den letzten Jahren überschätzt worden. Bei der Wahl der hohen Bahnsteige hat wohl eine gewisse Mode mitgespielt und sicher eine erhebliche Mißachtung des Geldaufwandes. Denn auf die bedeutenden Mehrkosten ist in dem ansehnlichen neueren Schrifttum über die Ausgestaltung der Personenbahnhöfe nirgends hingewiesen. Sie sind zwar selbstverständlich, aber wohl nicht deswegen unerwähnt geblieben, vielmehr aus der Neigung, nicht nur durchaus zweckentsprechende, sondern erdenklich bequeme und großartig wirkende Anlagen zu schaffen und zu empfehlen. Unter diesen Einflüssen hat man sich vielfach nicht Rechenschaft über die Höhe der Mehrkosten gegeben, sie allein hätten sonst eine Nachprüfung der Notwendigkeit, hohe Bahnsteige auszuführen, nahelegen müssen. Dagegen sind die beiden anderen angeführten Nachteile zwar vielfach betont, aber, wie die folgenden Erwägungen zeigen, nicht genügend gewürdigt worden.

Der Nachteil 1 besteht darin, daß das Laufwerk der Fahrzeuge von den hohen Bahnsteigen aus nicht untersucht werden kann. Bei durchlaufenden Trittbrettern der Abteilwagen ist überhaupt nicht an Räder und Achsen heranzukommen. Aber auch bei D-Wagen ist vor der Bahnsteigkante nur eine schmale dunkle Kluft, in der nicht hantiert werden kann. Man hat sich über diesen von Anfang bekannten Nachteil hinweggesetzt, indem man für ausreichend ansah, wenn ein

Bahnsteiggleis auf einer Seite von einem niederen Bahn- .teig begrenzt wird, wie dies bei Gepäckbahnsteigen der Fall st, so daß wenigstens von einer Seite her die technische Vagenuntersuchung stattfinden kann. Man hat außerdem emeint, der Zug komme auf folgenden Bahnhöfen auch ein- ıal mit der andern Seite an solche niedere Bahnsteige zu tehen. Dies ist einigermaßen Zufall und kann so gut ein- reffen wie nicht eintreffen. Den Zufall durch Bestimmungen er Bahnhoffahrordnungen auszuschließen, wird ohne Durch- rechung des Fahrsystems der einzelnen Bahnhöfe und ohne Preisgabe wichtigerer Rücksichten bei der Wahl der Anfahrts- leise selten möglich sein. Nun hat ein Vorkommnis auf der adischen Staatseisenbahn, das auf die Mangelhaftigkeit der Vagenuntersuchung infolge hoher Bahnsteige zurückgeführt vurde, dort den Gedanken gezeitigt, an hohen Bahnsteigen inen Prüfgang vorzusehen (Abb. 1), so daß zur Erhöhung er Betriebssicherheit eine vollkommene Untersuchung er- ıöglicht werde. Die Erprobung an einem Modell hat ergeben, aß zwar die nötigen Untersuchungen von dem Prüfgang aus ıöglich sind, auch das Nachfüllen von Öl in die Lager- hmierungen. Der Prüfgang könnte aber nur von den beiden ahnsteigenden aus zugänglich sein, müßte also von den ediensteten schon zeitig aufgesucht werden; der Aufenthalt n Prüfgang neben dem einfahrenden Zug wäre nicht unge- fährlich; auch bei Tage wäre künstliche Beleuchtung (Hand- laterne) nicht zu entbehren; die Verständigung des unter- suchenden Bediensteten mit dem Zugpersonal wäre äußerst erschwert; die Kosten wären sehr hohe. Es handelt sich vorläufig nur um einen Gedanken, dessen Erörterung noch nicht abgeschlossen ist. Daß er aber aufkommen konnte, zeigt, daß auf die Wagenuntersuchung von beiden Seiten her Wert gelegt werden muß. Dann erhöht sich aber das Gewicht dieses seither leicht genommenen Nachteiles, und da hier die Betriebssicherheit in Frage kommt, so ist seine Bedeu- tung weit wichtiger als die nur der Bequemlichkeit und in geringem Maße der Verkehrsbeschleunigung dienenden Vorteile. Käme man nun vollends auf die Anordnung eines Prüfganges mit den sehr hohen Kosten und nur unvollkommener Zweck- erfüllung, so läge allein in diesem Belang der Wagenunter- suchung ein ausreichender Grund, hohe Bahnsteige, minde- stens für Durchgangsbahnhöfe, nicht anzuwenden.

Bei Kopfbahnhöfen sind die hohen Bahnsteige auch in dieser Hinsicht eher zweckmäßig, sofern die Kopfform sinn- gemäß nur für große Hauptbahnhöfe angewendet wird. Dann werden die Züge in überwiegender Zahl beginnen und fertig untersucht aus den Abstellanlagen bereitgestellt werden. Wenn allerdings zahlreiche durchgehende Züge Kopf machen, nähern sich die Verhältnisse denen der Durchgangsbahnhöfe.

(Schluß folgt.)

Die Zukunft der Schmalspurbahnen in Bulgarien.

Der jetzige Krieg zeigte mehr als alle früheren Kriege die ıßerordentliche Wichtigkeit der Eisenbahnen für die Landes- erteidigung. Sowohl in bezug auf die Versammlung der eere an den strategischen Fronten des Landes als auch in r taktischen Verwendung der Truppen ist mehr als jemals e große Bedeutung der Eisenbahnen als Mittel zur Kriegs- hrung zutage getreten. Aus diesem Grunde werden zur cherung der neuen, voraussichtlich im bulgarischen Besitze eibenden Gebietserwerbungen unmittelbar nach dem Frie- nsschluß Anleihen für den Bau weiterer Eisenbahnlinien er für den Ankauf und die Umgestaltung der bereits ferti- n Feldeisenbahnlinien aufgenommen werden müssen.

Von den neuen Eisenbahnlinien werden etwa 800 km voll- urig zwecks Ergänzung des bestehenden Hauptbahnnetzes baut werden. Dagegen werden alle sonst nötigen Linien ungefähr 1200 km — von häufig nur örtlicher Bedeutung hmalspurig (0,76 m) herzustellen sein. Die letztere Bauart rd dadurch gerechtfertigt, daß die Bauzeit eine bedeutend rzere sein kann und die Baukosten sich viel geringer be- fern, da die Geländeverhältnisse Bulgariens für n Bau von Schmalspurbahnen günstig sind. Schließlich ist e Leistungsfähigkeit dieser, wie es die bosnisch-hercegovi- schen Landesbahnen, die Rhätischen Eisenbahnen und die chsischen Schmalspurbahnen beweisen, auch ausreichend. e Wahl der Spurweite von 0,76 m ermöglicht einen orga- schen Zusammenhang und eine technische Vereinheitli- ung der zu erbauenden Schmalspurlinien. Diese sollen von nem Punkte der Linie Widdin-Brusarzi ausgehend, über logradschik oder über Kula nach Wrska Tschuka bzw. nach itschar führen und dort Anschluß an das serbische Schmal- ırnetz gewinnen. Die serbischen Linien führen von Sait- ar über Metowniza, Paratschin, Stalatsch, Kruschewaz, chatschak, Uziza, Mokra gora nach Wardischte-Wischegrad d Sarajevo in Bosnien. Allen den angegebenen Vorzügen ht der Nachteil gegenüber, daß Sendungen, die von Linien einen auf solche der anderen Spurweite übergehen ssen, umzuladen sind, wodurch Zeitverlust und Kosten stehen. Dieser Nachteil wird, obwohl in der Kriegszeit wer empfunden, im Friedensbetrieb jedoch gegenüber den gedeuteten Vorteilen hinsichtlich der Anlage von Schmal- rbahnen nicht ausschlaggebend sein. Ex malis eligere nima, d. h. von zwei Übeln das kleinere wählen. Die weiterung des jetzigen bulgarischen Eisenbahnnetzes ist halb notwendig, um eine größere Ausbeute der Boden- tätze zu ermöglichen und den Handel zu erleichtern. Durch gesteigerte Nutzbarmachung der Landwirtschaft, welche Grundlage des ganzen wirtschaftlichen Lebens Bulgariens bezweckt man die Steuerkraft zu heben, was bei der ver- tnismäßig großen Anhäufung der Staatsschulden infolge Kriegsausgaben unumgänglich notwendig sein wird, um Schulden tilgen zu können.

Weil nun infolge des Krieges durch die technischen Trup- pen Bulgariens und seiner Verbündeten eine Anzahl schmal- spuriger Feldbahnen — bis Ende August 1917 insgesamt 470 km — bereits gebaut wurden und diese nach dem Kriege verhältnismäßig leicht auf die Spurweite von 0,76 m umge- baut werden können, so wird man diesen Vorteil benutzen und von dem Grundsatz, nur vollspurige Eisenbahnlinien zu bauen, sicherlich abgehen.

Die bis Ende August 1917 dem Verkehr übergebenen Feld- bahnen sind:

1. Medschidie-Kassapköi (in der Dobrudscha) 63 km, wird bis Tulcea fortgesetzt;
2. Radomir-Dupniza-G. Dschumaja-Petritsch, 226 km, wird nach Strumiza weitergebaut;
3. General Zostow-Tetewen-Gostiwar-Simniza (in Mazedo- nien), 81 km, wird über Kitschewo nach Struga weiter- gebaut;
4. Kaspitschan-Said Ali Fakir (wird bis Silistria weiter- gebaut), 64 km;
5. Jamboly-Kisilagatsch (Militär-Pferdebahn), 36 km, wird bis Malkotsch an der bulgarisch-türkischen Grenze fort- gesetzt; ihre Gesamtlänge wird dann 74 km betragen.

Der Weiterbau der Feldbahnen schreitet rüstig vorwärts. In kurzen Worten soll hier der Hauptmerkmale der inte- ressanteren Linien Erwähnung getan werden:

Am weitesten ist, wie oben ersichtlich, der Bau der Linie Radomir-Petritsch fortgeschritten. Von Radomir führt die Linie am Ostrande des Beckens von Radomir nach der Station Drugan (Kil. 11), dann tritt sie bei Dren (Kil. 24) ins Gebirge (westl. Gologlawski pl., östl. Ausläufer der Rila pl.). Von Dupniza (Kilometer 44) bis Boboschewo (Kilometer 58) zumeist im Tale des Dschermen und nach letzterer Station im Tale der Struma bis Rila (Kilometer 69). Von G. Dschumaja (Ki- lometer 78) führt die Linie in dem verengten Tale der Struma über Simitli (Kilometer 96), Krupnik (Kilometer 102), durch den Hohlweg von Kresna nach der Station Kresna (Kilometer 111) und Lewanowo (Kilometer 152). Vor der Station Pe- tritsch (Kilometer 226) übersetzt die Linie, das Tal der Struma verlassend und nach Westen abbiegend, deren Zufluß, die Strumiza. In dem breiten Tale dieser werden folgende Sta- tionen berührt: Samuilowo Krepost (Kilometer 247), General Todorow (Kilometer 268), Bosilowo (Kilometer 282) und Stumiza (Kilometer 295). Die größte Neigung beträgt 30 ‰, der kleinste Halbmesser der Gleisbögen 30 m.

Einerseits dürfte diese Linie weiter im Struma-Tale nach Demir Hissar (an der Linie Salonich-Dedeagatsch), anderer- seits über Radowischte-Schtip-Kriwolak (an der Linie Üsküb- Salonich)-Negotin-Kawadar-Prilep nach Monastir fortgesetzt werden.

Gleichfalls von größerer Wichtigkeit ist die Feldbahnlinie General Zostow-Simniza-Struga. Sie beginnt in der Station

General Zostow (4 km von Üsküb) an der nach Mitrowiza führenden vollspurigen Linie, geht dann aus der Wardarebene nach Überschreitung der Treska bei der Station Glumowo (Kilometer 5) in ein Hügelland über, führt dann der Heerstraße Üsküb-Tetowo (Kalkandelen) und einem Nebenflüßchen der ersteren entlang, die Stationen Milew (Kilometer 10), Laskarizi (Kilometer 15) und Gruew (Kilometer 20) berührend in westlicher Richtung, tritt dann bei der Station Grumschin (Kilometer 25) in die Enge des Kaldirim boghas, um hierauf abermals in die Ebene des Wardar zu gelangen, und übersetzt diesen Fluß bei der Station Sarakinow (Kilometer 30). Die nächste Station, Tetowo (Kilometer 37), liegt am südöstlichen Rande der Schar planina und am nordöstlichen Abhang der Rudoka planina an der Tetowska reka, welche die Grenze zwischen den beiden vorbenannten Gebirgszügen bildet. Von Tetowo, dem Westrande der etwa 50 km langen und 8 km breiten Ebene in südlicher Richtung folgend, werden die Stationen Palischte (Kilometer 44), Göze Deltschew (Kilometer 50), Wranowzi (Kilometer 55) und Gostiwar (Kilometer 62) berührt. Nach letzterer Station, die am Südende der Ebene liegt, wird der Wardar nochmals übersetzt; die Linie führt dann der Padarischtar reka entlang, zwischen der Bukowik planina im Westen und der Belesik planina im Osten, in südlicher Richtung nach den Stationen Lakawiza (Kilometer 67) und Padalischte (Kilometer 72). Von hier folgt sie der über Kitschewo nach dem Ochridasee führenden Landstraße durch ein Hügelland. Nach der Station Swesda (Kilometer 75) im Tal der Zajaska reka wird die vorläufige Endstation Simniza (Kilometer 81) erreich Von hier bis Struga dürfte die Entfernung etwa 90 km be tragen. Das ziemlich schwierige Gelände wird jedenfall eine längere Bauzeit erheischen.

Die größten Bahnneigungen zwischen Gostiwar und Sim niza sind 20 ‰ und die kleinsten Halbmesser der Gleis krümmungen 30 m. Die Höhenlage von Gostiwar ist 525 un jene von Simniza 716 m über dem Meere. Es beträgt somi der Höhenunterschied zwischen beiden Stationen bei eine Entfernung von nur 18,8 km 191 m. Die Fortsetzung de Baus der vorbesprochenen Linie dürfte einerseits von Gost war über Mowrowa und Galitschnik nach Dibra, andererseit von Struga über Ochrida und Resna-Magarewo nach Monasti erfolgen.

Außer den erwähnten Hauptlinien werden voraussichtlic verschiedene schmalspurige Stichbahnen nach den abseit liegenden größeren Städten und ergiebigeren Landschafte gebaut werden, wie z. B. von Dschumaja (an der Lini Sofia-Warna) nach Osman Pasar (26 km), Philippopel-Ka lowo (65 km), Pasardschik-Peschtera, Papasli-Stanimak Sofia-Samokow u. m. a.

Aber alle die Entwürfe, die mit Rücksicht auf bestimmt staatliche Zwecke und verschiedene Bedürfnisse aufgestel wurden, unterliegen möglicherweise Veränderungen mit de Umgestaltung der Verhältnisse, die durch den Krieg neu ge schaffen wurden.

Sofia. Fr. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Entwicklung der Eisenbahnverkehrseinnahmen während des Krieges.** Hierzu schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“: Der Personenverkehr der deutschen Staatsbahnen hatte in den letzten 12 Friedensmonaten (August 1913 bis Juli 1914) die höchsten bis dahin erzielten Einnahmen gebracht. Im ersten Kriegsjahre (August 1914 bis Juli 1915) blieb demgegenüber die Einnahme um 32,1 %, im zweiten Kriegsjahre um 21 % zurück; dagegen hat sie in dem jetzt abgelaufenen dritten Kriegsjahre jenes hohe Friedensergebnis nicht nur wieder erreicht, sondern noch um 5,3 % überschritten und einen Betrag von 1061 Millionen Mark erbracht. Der Güterverkehr, der im ersten Kriegsjahr gegen das auch hier einen Höchststand zeigende letzte Friedensjahr um 16,3 % zurückgeblieben war, holte das Friedensergebnis bereits im zweiten Kriegsjahr wieder ein, um es im dritten Kriegsjahr mit 2404 Millionen Mark um 8 % zu überschreiten. In diesen Zahlen sind die Einnahmen aus dem Militärverkehr mit enthalten; sie betragen aber im Durchschnitt der drei Kriegsjahre nur ⅛ der Gesamteinnahmen. Welche Bedeutung der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in diesem Kriege beizulegen ist, zeigen besonders auch die Einnahmen des August 1917. In diesem Monate hat der Personenverkehr gegenüber August 1916 um 30,6 %, gegenüber August 1913 — dem letzten, zum Vergleich heranzuziehenden Friedensmonat — um 14,1 %, der Güterverkehr gegenüber 1916 um 11,6 %, gegenüber 1913 um 19,1 % zugenommen. Das sind gewaltige Zahlen, die für die ungeschwächte Kraft unseres wirtschaftlichen Lebens ein vollgültiges Zeugnis ablegen.

— **Die Entladehilfe für Güterwagen.** Zum Entladen von Eisenbahnwagen darf, wie die Verkehrsabteilung der Kriegsamtstelle in den Marken mitteilt, in Zukunft militärische Hilfe nur noch im äußersten Notfall gestellt werden, und zwar nur dann, wenn es gilt, gefahrdrohende Stockungen im Eisenbahnverkehr zu vermeiden. Nach den bisherigen Erfahrungen haben sich viele Firmen bisher ganz auf die militärische Entladehilfe verlassen und es häufig auf Zwangsentladung, die verhältnismäßig geringe Kosten verursacht, ankommen lassen. Bei dem Ernst der Lage ist es unter allen Umständen erforderlich, daß die größeren Firmen entweder aus der eigenen Arbeiterschaft, entsprechend ihrem regelmäßigen Ladeverkehr, selbst Ladekolonnen bilden oder sich durch Einstellen von Hilfsdienstpflichtigen, die bei den zuständigen Hilfsdienststellen anzufordern sind, ständige Entladehilfe beschaffen. Um gegen säumige Firmen vorgehen zu können, hat die Kriegsamtstelle in den Marken die Eisenbahndirektionen ersucht, sie regelmäßig über die bei den einzelnen Werken eintretenden Entladeschwierigkeiten und Zwangsentladungen zu unterrichten. Zunächst werden den Aufträge vergebenden Behörden diese Firmen namhaft gemacht werden, mit dem Ersuchen, sie bei Erteilung von Aufträgen nicht mehr zu berücksichtigen, da die durch si hervorgerufenen Stockungen im Eisenbahnverkehr schwer Schädigungen für die Allgemeinheit bedeuten.

— **Neuhaldensleber Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vo standes für das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjal stellten sich die Einnahmen aus dem Personen- und Güte verkehr auf 290 731 ℳ (i. V. 280 051 ℳ) und die sonstige Einnahmen auf 9296 ℳ (7556 ℳ), so daß sich die Gesam einnahmen auf 300 026 ℳ (287 606 ℳ) belaufen. Die Betrieb ausgaben beziffern sich auf 173 648 ℳ (173 679 ℳ), so da sich ein Überschuß von 131 510 ℳ (116 157 ℳ) ergibt. De Reingewinn beträgt nach Abzug der Verwaltungsunkoste Zinsen und Tilgungen 57 388 ℳ (54 281 ℳ). Es werden hie aus 4½ % Dividende (wie i. V.) auf die Stammaktien Lit. ausgeschüttet, während die Aktien Lit. B wiederum ohne Di vidende bleiben.

— **Oberrheinische Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht für da am 31. März beendete Geschäftsjahr 1916/17 verzeichnet d Betriebsüberschüsse mit 806 244 ℳ (i. V. 780 489 ℳ), d Zinseinnahmen mit 142 327 ℳ (166 568 ℳ). Von den ei schließlich 118 654 ℳ (178 191 ℳ) Vortrag zur Verfügur stehenden 1 067 225 (1 125 248 ℳ) erforderten die Anleih zinsen wieder 480 000 ℳ (wie i. V.), die Verwaltungskost und Einkommensteuer 94 817 ℳ (95 287 ℳ), Hypothekenzins 7100 ℳ (8121 ℳ), Rücklagen in den konzessionsmäßig Rücklagebestand 2000 ℳ (wie i. V.), in den Erneuerungsb stand der Bahnen 90 862 ℳ (78 675 ℳ), der Elektrizitätswerl 235 528 ℳ (225 491 ℳ), ordentliche Rückstellung 10 300 (10 000 ℳ), Kriegsunterstützungen 111 835 ℳ (100 604 ℳ Von den verbleibenden 30 901 ℳ (121 054 ℳ) werden 2400 (wie i. V.) der Talonsteuerrücklage zugeführt und die res lichen 28 501 ℳ (118 654 ℳ) auf neue Rechnung vorgetrage Der Geschäftsbericht bemerkt zu dem Ergebnis, daß der B trieb der Bahnen ordnungsgemäß und ohne nennenswer Unfälle durchgeführt werden konnte. Der Personenverkel hat sich zufriedenstellend entwickelt, dagegen ist der Güte verkehr infolge ungünstiger Beeinflussung durch die heutig Verhältnisse noch mehr zurückgegangen. Steigerung d Löhne, hohe Preise für alle Betriebsstoffe, Teuerungszulage erhöhten die Ausgaben. Der Ausbau der Vorortlinien wur zurückgestellt.

— **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.** Nach dem Jahre bericht für das am 31. März abgelaufene Geschäftsjahr 1916/ sind im Berichtsjahre befördert 216 578 Personen (geg 155 211 Personen im Vorjahre). Die Gesamteinnahme aus de Personen- und Gepäckverkehr betrug 127 779 ℳ (geg 95 213 ℳ). Im Güterverkehr beziffert sich die Anzahl d beförderten Tonnen auf 105 575 (126 373) und die Einnahn auf 119 300 ℳ (142 802 ℳ). Der Einnahmeausfall betrá 23 502 ℳ. Einschließlich Übertrag aus dem Vorjahre v 792 ℳ (14 355 ℳ) betragen die Betriebseinnahmen insgesar 259 445 ℳ (262 029 ℳ), der Betriebsüberschuß 59 980 (65 893 ℳ). Nach Verrechnung der verschiedenen Fonds e gibt sich ein verfügbarer Überschuß von 50 308 ℳ (87 791 ℳ

.s dem nach den verschiedenen Rücklagen 3,5 (4) % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien gezahlt werden sollen. Vorjahre erhielten die Stammaktien, die diesmal leer aushen, auch 4 % Dividende.

— Aus dem bayerischen Landtage. Die bayerische Staatsgierung legte dem am 28. September wieder zusammengetenen Landtag den Haushaltsplan der Staatseisenbahnen r die Jahre 1918 und 1919 vor, der mit 349 912 100 ℳ Einhmen, 272 263 500 ℳ Ausgaben und einem Überschuß von 648 600 ℳ abschließt. Von diesem werden 70 442 700 ℳ zur rzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld, einschließlh des Zinses für das Kapital der Pachtbahnen, 14 029 200 ℳ r Einlage in den Ausgleichs- und Tilgungsfonds und 3 Millnen Mark als gesetzliche Ablieferung an die Staatskasse stimmt, so daß ein Fehlbetrag von 9 823 300 ℳ sich ergibt, r aus dem Ausgleichs- und Tilgungsfonds entnommen wird. n den hiernach in dem Fonds verbleibenden Mitteln 4 029 200 ℳ — 9 823 300 ℳ) zu 4 205 900 ℳ sind zur vertragsmäßen Tilgung 4 190 272 ℳ benötigt, so daß noch ein Restrag von 15 628 ℳ als weiterer Bestand im Fonds verbt.

Die Betriebslänge der bayerischen Staatseisenbahnen beträgt t Hinzurechnung der noch im Herbste 1917 zu eröffnenden kalbahn Oggersheim nach dem Rheinvorland bei Ludwigsfen mit 8.0 km am 31. Dezember 1917 8455,4 km. Im Laufe Jahre 1918 und 1919 wird voraussichtlich nur die Restecke Weilerbach-Reichenbach mit 8 km eröffnet werden. Wie in den früheren Jahren behielt sich die Staatsregieng die Ermächtigung vor, im Falle einer größeren als der der Aufstellung des Haushaltes angenommenen Verkehrsigerung die Stellen des etatsmäßigen Fahrpersonals nach ßgabe des eintretenden Bedürfnisses über den planmäßigen nd hinaus zu vermehren. Stellenmehrungen zur Versserung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des rsonals wurden für die Jahre 1918 und 1919 unterlassen, gegen ist im weiteren Ausbau der Neuordnung der Staatsenbahnverwaltung eine Abminderung der Beamtenzahl, Umwandlung von Stellen des höheren Dienstes in solche mittleren und Stellen des mittleren Dienstes in Stellen unteren Dienstes vorgesehen, mit der gleichzeitig auch e gewisse Verbesserung der Verhältnisse der einschläen Beamtengruppen des mittleren und unteren Dienstes hergehen wird.

n Aussicht genommen ist die Anschaffung von 110 Lokotiven mit einem Aufwand von 14 960 000 ℳ, und zwar G-⅘-Maschinen zu je 160 000 ℳ, 30 R-4/4-Maschinen zu 88 500 ℳ und 20 Personenzuglokomotiven zu je 135 250 ℳ wie die Anschaffung von 200 Personenwagen zu je 20 000 ℳ, Postwagen zu je 40 000 ℳ, 60 Gepäckwagen für Güterze zu je 11 500 ℳ, 300 gedeckte Güterwagen zu je 7000 ℳ d 300 offene Güterwagen zu je 5500 ℳ.

Nachdem ab 1. Mai 1917 auch die Verwaltung des staatlen Straßen-, Brücken- und Wasserbaues in den Geschäftseich des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten rgegangen ist, ist zum erstenmal im Haushaltsplan für ses Ministerium auch der Haushalt der Tiefbauverwaltung gesehen. Derselbe schließt mit 11 969 740 ℳ Gesamtausgen ab.

elbstverständlich ist auch der außerordentliche Haushalt Straßen- und Flußbauverwaltung, soweit als diese dem kehrsministerium überwiesen wurde, an letzteres übergangen. Die Gesamtausgaben für die Jahre 1918 und 1919 die Wasserbauten (an den Flüssen im Gebiet der Donau) auf 2 800 000 ℳ veranschlagt.

u den vom Verkehrsministerium aus außerordentlichen tsmitteln auszuführenden Arbeiten gehört auch die Bearung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung r Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur chsgrenze unterhalb Passau, wofür im außerordentlichen atshaushalt der bereits im laufenden Jahre gesetzlich beligte Betrag von 1 005 000 ℳ vorgesehen ist.

- Neue Formen der Sicherheitsleistung. Die Eisenbahnwaltungen sind aus mannigfachen Gründen genötigt, von en Vertragsgegnern für die Erfüllung ihrer Vertragschten Sicherheitsleistung zu fordern. Durch die Sicheren werden jedoch Geld und Kreditmittel in unwirtschafter Weise festgelegt, was gerade unter den Verhältnissen Krieges häufig lästig empfunden werden mußte. Dies die Generaldirektion der württembergischen atseisenbahnen neuestens veranlaßt, mit der Stuttgartliner Versicherungs-Aktiengesellschaft in Stuttgart eine einbarung zu treffen, wonach diese Gesellschaft der enbahnverwaltung gegenüber die Bürgschaft und damit Sicherheitsleistung gegen billige Prämiensätze für alle sonen und Gesellschaften übernimmt, die der Eisenbahnverwaltung für die Erfüllung einer Vertragspflicht Sicherheit zu leisten haben. Als erhebliche Vorteile dieser Art von Sicherheitsleistung sind vor anderen Arten die Ersparnis an Betriebskapital, die Verringerung der Kosten und die Vereinfachung der Geschäftsführung hervorzuheben. Die Generaldirektion hat ihre Dienststellen angewiesen, hierauf alle aufmerksam zu machen, die künftig der Eisenbahnverwaltung aus irgend einem Grunde Sicherheit zu leisten haben, also Unternehmer, Lieferer, Frachtstundungsnehmer, Bahnhofswirte, Rollfuhrunternehmer, Güterbeförderer, Bahnagenten usw. Auch sollen Personen und Firmen, die Sicherheit schon durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren, Verpfändung von Forderungen oder Begebung von Wechseln geleistet haben, auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht werden, mit Hilfe der Versicherungsgesellschaft Geld und Kreditmittel frei zu bekommen. Angesichts der 7. Kriegsanleihe dürfte die Neuerung als besonders zeitgemäß zu begrüßen sein.

— Erhöhung der Kriegs- und Teuerungszulagen in Baden. Entsprechend dem Vorgehen anderer Bundesstaaten sind den Beamten und Bediensteten der badischen Staatsverwaltung, einschl. der Eisenbahnverwaltung mit Wirkung vom 1. Juli d. J. folgende erhöhte Kriegs- und Teuerungszulagen bewilligt worden:

1. An Stelle der bisherigen Kriegszulage von jährlich 180 ℳ innerhalb eines Gehalts oder einer Vergütung von 2500 ℳ wird eine Kriegszulage nach folgenden Bestimmungen gewährt: Die Kriegszulage beträgt jährlich für verheiratete etatmäßige Beamte der Gehaltstarifabteilungen B und C 630 ℳ, D und E 540 ℳ, F, G und H 450 ℳ, J und K. 360 ℳ; für ledige etatmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen (einschließlich Wohnungsgeld) von nicht mehr als 6000 ℳ 300 ℳ.

Die vollbeschäftigten nichtetatmäßigen Beamten, einschließlich der im staatlichen Dienst weiter- oder wiederverwendeten Ruhegehaltsempfänger, erhalten die Kriegszulage in dem Betrage, der ihnen im Falle der etatmäßigen Anstellung oder Wiederanstellung zu gewähren wäre. Auch die vollbeschäftigten, nicht bloß zur Aushilfe angenommenen vertragsmäßigen Bediensteten erhalten mit gewissen Ausnahmen die gleiche Kriegszulage. Bezüglich der Kriegszulage für nichtvollbeschäftigte nichtetatmäßige Beamte und vertragsmäßige Bedienstete verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. — Baden ist mit dieser Regelung in der Hauptsache dem Vorgehen Bayerns gefolgt.

2. Die Bestimmungen über die Gewährung von Teuerungsbeihilfen und -zulagen an Beamte, Bedienstete und Arbeiter wurden dahin geändert, daß die Ledigen anstelle der bisherigen monatlichen Zuwendungen von 8, 6 und 5 ℳ solche in Höhe von 12, 10 und 8 ℳ erhalten. und zwar bis zu einem Jahresdiensteinkommen von 2400 (2700) ℳ statt bisher 1800 (2100) ℳ. Bei den Verheirateten wird die Einkommensgrenze von 6000 (6300) ℳ auf 8200 (8500) ℳ hinaufgesetzt und die monatliche Beihilfe oder Zulage in den Ortsgruppen I und I a der untersten Einkommensstufe bis 1800 (2100) ℳ um 6 ℳ, im übrigen durchweg um 4 ℳ erhöht. Die bisherige Bestimmung, daß die Teuerungsbeihilfen und -zulagen bei höheren Jahresdiensteinkommen als 4500 (4800) ℳ nur auf Ansuchen der Betreffenden bewilligt werden, wurde fallen gelassen.

3. Im Zusammenhang mit vorstehenden Maßnahmen wurde auch der den ständigen Arbeitern der Staatsverwaltung vom 1. August d. J. ab gewährte weitere außerordentliche Kriegslohnzuschlag — Verdoppelung des ab 1. April d. J. bewilligten Lohnzuschlags — nachträglich schon mit Wirkung vom 1. Juli d. J. gegeben.

— Geheimer Rat Hugo Donath †. Am 3. d. M. ist in Oberloschwitz bei Dresden der frühere Vizepräsident der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Geheimer Rat Hugo Donath, verschieden. Im Jahre 1842 in Sönitz bei Meißen geboren, war er von 1857 bis 1862 Zögling der Königlichen Landesschule St. Afra zu Meißen, studierte sodann an der Universität Leipzig Rechtswissenschaft und trat nach seiner weiteren Ausbildung für den juristischen Staatsdienst und nach bestandenem Richterexamen im Jahre 1872 beim damaligen Bezirksgericht Dresden als Assessor in den Justizdienst ein. 1877 trat er als Direktionsassessor zur Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen über. Hier wurde er 1882 zum Finanzrat und Mitglied der Generaldirektion, im Jahre 1894 zum Oberfinanzrat und 1899 zum Geheimen Finanzrat befördert, im letzteren Jahre zugleich in das Amt des Vorstandes der ersten (Verwaltungs-) Abteilung und des Stellvertreters des Generaldirektors berufen. 1911 trat er mit Titel und Rang als Geheimer Rat in den wohlverdienten Ruhestand. Der Heimgegangene hat während einer langen Dienstzeit der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sehr

wertvolle Dienste geleistet und sich das dauernde ehrende Andenken seiner Mitarbeiter wie der Verwaltung gesichert.

— **Personalnachrichten.** Dem vortragenden Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Oberregierungrat Dr. jur. Julius Polenz ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste unter Verleihung des Königlichen Kronenordens zweiter Klasse erteilt.

Bei den sächsischen Staatseisenbahnen sind in den Ruhestand getreten: der Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion Geheime Baurat Rother und der Technische Oberrat bei der Generaldirektion Geheime Baurat Weidner. — Ernannt ist der Technische Oberrat bei der Generaldirektion, Geheime Baurat Holekamp, zum Vorstand der III. Abteilung der Generaldirektion. — Versetzt sind: die Bauräte Gretzschel vom Bauamt Bautzen zum Bauamt Ölsnitz (Vogtl.) und Puruckherr vom Neubauamt Leipzig zur Betriebsdirektion Leipzig I sowie der Bauamtmann Erler vom Neubauamt Leipzig zum Bauamt Leipzig I. — Verliehen ist beim Übertritt in den Ruhestand der Titel als „Betriebsoberinspektor“: dem Verkehrsinspektor Rechnungsrat Moser (Betriebsdirektion Leipzig I).

Zeichne Kriegsanleihe! Das ist der sicherste Weg zum Frieden!

Österreich.

— **Der Plan für eine Tariferhöhung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Im Abgeordnetenhause wurde ein Antrag eingebracht, der sich mit einer beabsichtigten Tariferhöhung bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn beschäftigt. Der Antrag geht dahin, daß das gesamte Verhandlungsmaterial noch vor Abschluß der mit der genannten Eisenbahnunternehmung gepflogenen Vereinbarungen dem Eisenbahnausschusse zur Überprüfung vorgelegt werde. Auch soll das Eisenbahnministerium gemäß diesem Antrage über den bisherigen Gang der Verhandlungen dem Eisenbahnausschusse Mitteilung machen und alle auf die finanzielle Entwicklung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bezug habenden Urkunden und sonstigen Unterlagen dem Ausschusse zur Einsicht vorlegen. Der Ausschuß werde dann über die beabsichtigte Tariferhöhung zu beraten und zu beschließen haben.

— **Südbahn.** In der am 27. September abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates berichtete der Generaldirektor, Sektionschef Ritter v. Weeber, über das Ergebnis des Betriebes bis Ende Juli 1917. Demnach sind gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres die Ausgaben um rund 19 Millionen Kronen gewachsen, während die Betriebseinnahmen bloß eine Steigerung um etwas über eine Million Kronen aufweisen. Daraus ergibt sich eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses um fast 18 Millionen Kronen gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1916, das bekanntlich mit einem Gebarungsabgang von rund sechs Millionen Kronen abgeschlossen hat. Hierbei ist unter den Einnahmen der seit 1. Februar 1917 in Geltung stehende Kriegszuschlag bereits berücksichtigt; anderseits sind die durch die neuen Personalmaßnahmen hervorgerufenen Mehrkosten nur insoweit in Rechnung gestellt, als sie bereits tatsächlich aufgelaufen sind. Infolgedessen haben im Schoße der Verwaltung wiederholt eingehende Beratungen über die Frage der Einlösung des Oktoberkupons stattgefunden. Schließlich hat der Verwaltungsrat trotz der ungünstigen Gestaltung der Betriebsergebnisse in den bisher abgerechneten sieben Monaten dieses Jahres und trotz des anhaltenden Strebens der Ausgaben zu weiterer Steigerung — im Hinblick auf die im Zusammenhang mit der seitherigen Verkehrssteigerung zu erhoffende minder ungünstige Gestaltung der Einnahmen in den weiteren Monaten des Jahres — den Beschluß gefaßt, den Oktoberkupon der 3prozentigen Obligationen unter den bisherigen Bedingungen einzulösen.

— **Die Brückenbauanstalten im Kriege.** Die „N. Fr. Pr.“ schreibt: Im laufenden Jahre ist die gesamte Brückenbauindustrie mit alleiniger Ausnahme der Abteilungen für Wohnhauskonstruktionen zureichend beschäftigt. Die Unternehmungen sind auch an der Herstellung von Heeresbedarfsartikeln in größerem Maße beteiligt. Schon vor dem Kriege hätte eine ganze Reihe von längst geplanten Neubauten des Staates zur Ausführung kommen sollen, so unter anderm die Legung weiterer Gleise auf mehreren Staatsbahnlinien, an denen erst seit jüngster Zeit wieder gearbeitet wird. Ferner ist der Umbau verschiedener Bahnhöfe und Bahnhofanlagen geplant. Alle diese infolge des Krieges vorläufig zurückge stellten Verwendungen müssen im Frieden durchgeführ werden. Auch die bisher meist nur durch Holzbrücken ersetzte zerstörten Fluß- und Straßenübergänge in den Kriegsgebiete werden, sobald an ihre endgültige Wiederinstandsetzung ge schritten werden wird, den Konstruktionswerkstätten Auf träge zuführen. Ein nicht unbedeutendes Arbeitsfeld werde schließlich die in der Industrie bisher zurückgestellten Ver wendungen bieten.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisen bahn** zeigen im August d. J. gegen die entsprechenden Er gebnisse des Vorjahres nach den vorliegenden Ausweisen fol gendes Bild:

	1917 K.	gegen 1916 K.	%
Ungarische Linien . . .	3 059 358	+ 492 682	18,4
Österreichische Linien . .	2 192 045	+ 161 153	7,9
Gesamtnetz	5 251 403	+ 653 835	14,2

Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ste henden 12 Lokalbahnen haben insgesamt 284 225 K. eingenom men, welches Ergebnis sich gegen das Vorjahr um 90 287 K oder 46,6 % günstiger stellt, woran sich alle Lokalbahnen be teiligten. Mr.

— **Bau einer Industriebahn.** Die Ung. Allgem. Kohlenberg bau-A.-G. erhielt die Bewilligung zur Errichtung einer 45 km langen schmalspurigen Industriebahn. Diese wird durch da Dragantal zwischen Csucsa und Kissebes gehen. Sie hat de Zweck, die Kohlenförderung in der Nähe des Biharer Komi tates zu ermöglichen.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn.** Wie die „B. B Ztg.“ hört, sind der Gesellschaft von der Regierung vo kurzem die Höchsttarife zugebilligt worden, was fü die zukünftigen Einnahmen natürlich von Bedeutung werde wird, denn diese Tarifsätze schließen für alle Transport zum Teil beträchtliche Erhöhungen in sich. Die Gesellschaf hat bekanntlich für 1916 eine Dividende von 3 % ausge schüttet und daneben einen besonderen Kriegsfonds zu Deckung etwaiger Kriegsschäden und sonstiger Mehrkoste gebildet, der mit 650 000 Fr. ausgestattet wurde. Die währen der drei Kriegsjahre zu stattlichen Forderungen aufgelaufe nen Ansprüche an das Deutsche Reich haben in die Bilan bisher noch keine Aufnahme gefunden und werden der Ge sellschaft erst nach Friedensschluß in vollem Umfange zu Verfügung stehen. Weitere außerordentliche Einnahmen ha die Gesellschaft noch aus der dereinstigen Rückbeförderun der in Frankrech und Belgien stehenden Heere an Truppen und Materialtransporten zu gewärtigen, die die volle Lei stungsfähigkeit der Bahn auf längere Zeit hinaus in Anspruc nehmen werden. Für diese Transporte hat die Regierun früher bereits volle Entschädigung zugesagt. Nach Erledi gung der belgischen Frage wird der Erzverkehr aus de verpachteten Erzgruben der Gesellschaft voraussichtlich i erhöhtem Umfange einsetzen und dem Unternehmen Mehr einnahmen zuführen, so daß die Entwicklungsmöglichkeite der Gesellschaft, die in den letzten beiden Friedensjahre Dividenden von 8 und 9 % erreicht hatte, in günstigem Licht erscheinen.

— **Luxemburger Sekundärbahnen.** Auf der 46 km lange Linie Luxemburg-Echternach ist der Verkehr eingestell worden.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Staatsbahnen im Kriege.** In de Kriegszeit, bis 1916, bevor die Ausfuhrverbote in Kraft traten hatten die schwedischen Staatsbahnen einen ungeheuren Ver kehr zu bewältigen und waren zum Teil überlastet. Infolge dessen waren der Lokomotiv- und Wagenpark stark in An spruch genommen, und für Ausbesserungen fand sich so gu wie gar keine Zeit. Wie nun aus Äußerungen des Ober direktors Virgin hervorgeht, haben sich die Verhältnisse in zwischen zum bessern geändert. Die schlimmste Zeit is vorüber, und man braucht jetzt nicht mehr einen Verfall de Lokomotiv- und Wagenparks infolge Unmöglichkeit zur Aus besserung zu befürchten. Auch in anderer Beziehung gestalte sich die Dinge günstiger für die nächste Zukunft. Kohle

d Öl sind zwar knapp, aber trotzdem behelfen sich die atsbahnen verhältnismäßig gut, während es bei den Privatbahnen schlechter stehen dürfte. Ersatzmittel, wie Teer und eröle usw., kommen natürlich in großem Umfang zur Verndung, doch lassen sich Ersatzmittel nicht überall betzen, z. B. nicht für Schnellzüge. Im ganzen jedoch sind Versuche mit Ersatzstoffen besser ausgefallen, als man wartete. Auch in bezug auf die Ausbesserungsmöglichkeiten man verhältnismäßig gut gestellt, da die meisten Ersatzle im Lande selbst hergestellt werden können. Kupfer d verschiedene andere Metalle sind knapp, doch läßt sich tt dessen mit Vorteil ganz oder teilweise Stahl verwenn. Auch für Lokomotiven findet sich das Material im nde. Wie sich jedoch die Dinge späterhin stellen, hängt n der Dauer des Krieges ab. M.

– **Ausstandsdrohungen der russischen Eisenbahner.** Die tersburger Telegraphen-Agentur meldet unter dem 3. d. M. Petersburg: Da die Eisenbahner weiter energisch auf er Lohnerhöhung sowie einer Berücksichtigung ihrer Anüche bestehen und in gewissen Gegenden mit einem Ausnde drohen, hat die Regierung angeordnet, die Löhne drind zu überprüfen und Mittel zu suchen, um die Verpflegung Eisenbahner unabhängig von dem für das Land angenomnen System durchzuführen. Gleichzeitig verfügte die Rerung eine dringliche Revision der Eisenbahntarife, um die tel für die ungeheuren Kosten aufzubringen, die eine Lohnöhung mit sich bringen würde.
m 5. d. M. teilte dann dieselbe Quelle mit: Der Vorsitzende Ausstandsausschusses der Eisenbahner sandte gestern an Bahnlinien ein Telegramm, wonach mit Rücksicht auf Langsamkeit, mit der die Regierung die Frage der Lohnerhöhungen behandelt, in der Nacht zum 7. Oktober um Mitternacht der gesamte Zugverkehr mit Ausnahme der Militär- und Munitionszüge eingestellt werden soll. Gestern abend veröffentlichte Kerenski einen Mahnruf an alle Eisenbahner, das Unglück des Vaterlandes nicht durch unbesonnene Handlungsweise zu vergrößern, sondern einige Tage zu warten, da die Frage unverzüglich entschieden werden solle.

Am 6. d. M. meldet die Petersburger Telegraphen-Agentur weiter: Die Hauptversammlung des Eisenbahnerausschusses im Moskauer Bezirke hat der Ansage des Ausstandes zugestimmt und erklärt, dieser Entschluß sei nicht gegen das Staatsinteresse, denn die Weigerung der Regierung, die Forderungen der Eisenbahner zu bewilligen, bedrohe die Eisenbahnen mit Anarchie, die dem Lande unwiederbringliches Unheil zufügen würde. Zugleich erklärte die Versammlung die der Front dienenden Eisenbahnlinien als außerhalb des Ausstandes stehend.

Der Moskauer Ausstandsausschuß hat an Kerenski gedrahtet: „Die Eisenbahner haben sechs Monate geduldig auf Befriedigung ihrer Forderungen gewartet und machen jetzt die Regierung für die weiteren Ereignisse verantwortlich." Darauf hat Kerenski am 5. Oktober abends den Ausschuß des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes verständigt, daß ihre Forderungen am 9. Oktober erfüllt werden würden, und ihn gebeten, den Ausstand abzusagen. — Dieselbe Quelle meldet unterm 7. d. M. aus Petersburg: Die Angestellten der wichtigen Wladikawkasbahn und anderer Bahnlinien faßten eine Entschließung gegen den Ausstand, welche hoffen läßt, daß es den Anstrengungen der Regierung und des Arbeiter- und Soldatenrates gelingen wird, die neue Bewegung zu beschwören.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

. k. Österreichische Staatsbahnen. K. k. aatsbahndirektion Wien. Am 1. Oktober d. J. ist Abfertigungsstelle Wien Traisengasse für den beränkten Güterverkehr der Firma Caro u. Jellinek G. m. I. und der Firma Th. Bindtner Nchf. eröffnet worden. Am chen Tage ist die Erweiterung der Abfertigungsbefugse der Abfertigungsstelle Wien Zwischenbrücken l. Nr. 55, S. 464 d. Ztg.) wieder aufgehoben worden.
m 8. September d. J. ist die an der Strecke Brünn Nordnhof-Prerau, zwischen der Station Nezamislitz und der testelle Mierowitz a. d. H. gelegene, bisher nur für den sonen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingetete Halte- und Ladestelle Němcitz in der Hanna den Gesamtverkehr eröffnet worden. Ausgeschlossen ben die Aufgabe und der Bezug von Flüssigkeiten in selwagen, mit Ausnahme des Verkehres mit der Zuckerfabrik, ferner die Aufgabe und der Bezug von leicht explosiven Schieß- und Sprengmitteln und leicht explosiver Munition. Das Ab- und Aufladen aller Sendungen im Gewichte von mindestens 5000 kg, sowie solcher Sendungen unter 5000 kg, deren einzelne Kolli ein Gewicht von mehr als 100 kg besitzen, ferner das Auf- und Abladen aller Wagenladungsgüter ist durch die Absender bzw. Empfänger zu besorgen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Der Stationsname Kerben ist in Kerben (Kr. Mayen) geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 58 vom 28. September d. J. an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Aufgaben für ein neu zu erlassendes Preisausschreiben (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Eröffnung von Stationen.

it dem 12. Oktober 1917 werden die erigen Bahnhöfe Viersen und lenabrunn geschlossen und chzeitig die an der neuen vollspuri- Hauptbahnstrecke von M. Gladbach Viersen nach Crefeld gelegenen en Bahnhöfe Viersen und Helenan eröffnet und zwar mit den chen Befugnissen wie die bisherigen nhöfe.
nderungen in den Entfernungen und ifen treten nicht ein.
öln, den 3. Oktober 1917. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

T. 1267. Oberschlesisch-Österreichi-r Kohlenverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1917 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 werden ermäßigte Frachtsätze für Pola eingeführt und Frachtsatzdruckfehler berichtigt (vgl. entsprechende Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger).

Kattowitz, den 2. Oktober 1917. (1481)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. d. M. sind die Frachtsätze für die Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn entsprechend der für das Tarifheft 200 ergangenen Bekanntmachung erhöht worden. Am 15. d. M. werden die Stationen Hohenkrähen und Nenzingen der badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 23 für Obst aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Oktober 1917. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen, gültig vom 1. März 1914.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1917 ab werden im oben angezogenen Tarif die drei Güterarten Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche), Steinkohlenkoksasche und Kokszünder gestrichen.

Kattowitz, 6. Oktober 1917. (1480)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Badische Staatseisenbahnen-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Gütertarif Baden-Württemberg, Baden-Pfalz und Anhang zu den direkten Gütertarifen der Badischen Staatsbahnen.

Die Station Lahr Straßenbahn (Lahr Strb.) erhält ab 1. Oktober 1917 die Bezeichnung Lahr Nb. Die Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft hat ihre Firma vom gleichen Zeitpunkt an in Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft geändert.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1917. (1478)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. von Niederschlesien.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 werden die Frachtsätze nach Arnsdorf (Riesengeb.) um 3 ₰, nach Krummhübel um 5 ₰ für 100 kg erhöht.

Breslau, den 4. Oktober 1917. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909. Bayerisch-Württembergischer Gütertarif vom 1. Juni 1907.

Druckfehlerberichtigung.

Im Abschnitt A der Anlage 1 zur Allgemeinen Kilometertariftafel vom 1. Oktober 1917 sind die Frachtsätze einschließlich Verkehrssteuer der Ausnahmetarife 2 (Rohstoffe) und 3 (Kali) bei 23 km von 13 auf 14 Pf. zu berichtigen.

München, 3. Oktober 1917. (1477)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1917 ist die badische Strecke Wertheim-Mitte Main b. Kreuzwertheim in den Betrieb der Badischen Staatsbahn übergegangen. Wertheim ist daher im elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Gütertarif zu streichen und mit den daselbst angegebenen Entfernungen und Frachtsätzen in den elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischen Gütertarif zu übernehmen.

Straßburg, 4. Oktober 1917. (1474)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Am 15. Oktober 1917 treten neue Frachtsätze für Bolkenhain, Jever und Woldegk in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. Oktober 1917. (1475)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer, Böhmisch-Norddeutscher und Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1917 werden die im Warenverzeichnis aufgeführten Güter: Braunkohlenasche, Braunkohlenlösche, Braunkohlenkoksasche, Braunkohlenkokslösche, Kohlenasche, Koksasche, Kohlenlösche, Kokslösche und Steinkohlenlösche gestrichen. Über die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, Auskunft. Mit gleichem Tage werden die vom 1. August 1917 gültigen Anhänge zu den obengenannten Tarifen aufgehoben.

Dresden, am 4. Oktober 1917. (1470)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Am 1. Oktober 1917 wird der Betrieb in Strecke Wertheim - Wertheim (Hasloch [Main]) Landesgrenze von den Großh. Badischen Staatseisenbahnen übernommen. Vom gleichen Zeitpunkt ab treten die für Wertheim im Elsaß-Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischen Gütertarif vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze außer Kraft. Die Ziffer II im Vormerkblatt zum genannten Tarif ist ab 1. Oktober 1917 zu streichen.

Die bisherigen Entfernungen und Sätze für Wertheim werden in den Gütertarif Baden - Elsaß-Lothringen übernommen.

II. Die bayerische Station Erlenbach (Main) ist auf Seite 11 des Tarifs zu streichen.

München, den 5. Oktober 1917. (1483)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 788 c. Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband; Tarif, Teil I Abteilung B vom 1. Februar 1917.

Aufhebung der Frachtermäßigung für gebrauchte Emballagen.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober d. J. treten folgende Änderungen ein:

1. Die Bestimmungen im § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften werden aufgehoben.
2. Die Bestimmung unter a) im § 25 der Allgemeinen Tarifvorschriften fällt fort und die Bestimmungen unter b), c) und d) erhalten die Bezeichnungen a), b) und c).
3. In der Güterklassifikation ist bei den Positionen

a)	B — 38, lit. c, α	in	Spalte	3	„A 2*)“	in	II*),	in	Spalte	7	„III D“ in	„III B“
b)	F — 1, lit. b	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	—	„	„III D“
c)	H — 36, lit b Ziff. 2	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	„	„	„III B“
d)	H — 36, lit. j, β	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	—	„	„III B“
e)	K — 20	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	„	„	„III D“
f)	K — 47	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	„	„	„III D“
g)	S — 1 lit. a Ziff. 2	„	„	„	„	„	„ , „	„	„	„	„	„III D“

zu berichtigen.

Ferner sind bei den Positionen H — 36 lit. b) Ziff. 2 und lit. j) β, K — 20, K — 47 und S — 1, lit. a) Ziff. 2 die Hinweise auf „§§ 24 und 25“ zu streichen.

Berlin/Wien, den 2. Oktober 1917. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion — k. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Vorübergehender Ausnahmetarif für frisches Obst.

Ab 1. Oktober 1917 erhält der bishe unter der Nr. 2 III x des Tarifverzeich nisses geführte Ausnahmetarif di neue Nr. 2 K 8 des Tarifverzeichnisse

München, den 3. Oktober 1917. (1473
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rheins.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1917 a wird in den Ausnahmetarif 5 b (fü Steingrus) als Versandstation einb zogen: Segeberg (für Sendungen vo Tensfeld).

Altona, den 5. Oktober 1917. (147
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltunge

---

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil I vom 15. April 1917.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 19 gelangt der Nachtrag I zum vorgenan ten Tarife zur Einführung. Er en hält Änderungen, Ergänzungen u Berichtigungen.

Erhöhungen oder Erschwernisse ge ten, falls nicht ein anderer Zeitpun angegeben ist, vom 15. Dezember 191

Abdrucke dieses Nachtrages sind dur die beteiligten Endverwaltungen sow durch Vermittlung der beteiligten St tionen, in Österreich auch bei der Ze tralverkaufsstelle für Tarife, Wien Biberstraße 16, zum Preise von 40 He lern = 25 ₰ für das Stück zu e halten.

Wien, am 1. Oktober 1917. (148
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltunge

---

Westböhmisch - Tirol - Vorarlberge Eisenbahnverband. Eisenbahngüte tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 19 Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 19 gelangt der Nachtrag I zur Einfü rung. Er enthält Änderungen, Ergä zungen und Berichtigungen. E höhungen oder Erschwernisse gelt falls nicht ein anderer Zeitpunkt a gegeben ist, vom 15. Oktober 1917.

Abdrucke dieses Nachtrages si durch die beteiligten Endverwaltung sowie durch Vermittlung der beteil ten Stationen, in Österreich auch i der Zentralverkaufsstelle für Tari Wien I, Biberstraße 16, zum Pre von 40 Hellern = 25 ₰ für das Stü zu erhalten.

Wien, am 1. Oktober 1917. (14
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung

---

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Tarife, Teil IV, Heft A und B.

Mit 31. Dezember 1917 werden e Ausnahmetarife für Holz und Bo (Rinde), Teil IV, Heft A, Verkehr n Österreich, vom 1. April 1912, u Teil IV, Heft B, Verkehr mit Unga vom 1. März 1913, im ganzen Umfan und ohne Ersatz außer Kraft gese

Wien, am 1. Oktober 1917. (14
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 80. 13. Oktober 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Hohe oder niedere Bahnsteige?

(Schluß aus Nr. 79.)

Der Nachteil 2 liegt in den Mehrkosten hoher Bahnsteige und zwar hauptsächlich ihrer Einfassungen. Die Kanten niederer Bahnsteige lassen sich, selbst wenn man statt der vielgebrauchten Höhe von 21 cm über Schienenkopf eine solche von 30 cm anwendet, wodurch das Einsteigen fühlbar erleichtert wird, stets, d. h. auch bei schlechtem Untergrund oder in der Auffüllung, durch einfaches Vorsetzen von natürlichen oder künstlichen Bordsteinen oder durch eine kleine Betonierung herstellen, da hier die Einfassung im wesentlichen nur sich selbst zu tragen und einen dauerhaften Abschluß der Bahnsteigfläche zu bilden hat. Bei guter Herstellung und lagerhafter Form der Bordsteine ist, selbst auf schlechtem Grund, ein Verkanten kaum zu befürchten, allenfalls ein Versacken, das leicht wieder behoben werden kann. Die Abschlüsse hoher Bahnsteige, die sich ungefähr 75 cm über Schienenoberkante erheben, sind dagegen merklichem Erddruck, verstärkt durch Menschengedränge als Auflast, ausgesetzt und müssen dementsprechend als förmliche Stützmauern ausgebildet und sorgfältig gegründet werden. Bei gutem Baugrund sind sie als frostfrei gegründete, hinlänglich starke Mauern, vielleicht auch als Winkelstützmauern oder als Bohlwerke aus bewehrtem Beton auszubilden. Bei schlechtem Boden oder bei hochgelegten, also aufgefüllten Bahnhöfen muß in irgend einer Art zur Kunstgründung, sei es mit Pfeilern, Pfählen oder Eisenbetonplatten, gegriffen werden. Hier ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß ungleichmäßige Setzungen, besonders aber ein Vorneigen der Vorderkante vermieden bleibt, damit der gewöhnlich nur sehr knappe Spielraum gegen die Umgrenzungslinie des lichten Raumes nicht verloren geht oder gar diese nicht überschritten wird. Denn die Wiederherstellung des Spielraumes wäre nur bei Vollmauern aus Steinen oder Beton durch Abspitzen möglich, bei künstlichen Ausbildungen aus Eisenbeton dagegen schwerlich, und würde in jedem Fall bedeutende Kosten verursachen. Diese, die spätere Zeit und die Unterhaltung betreffenden Umstände dürfen nicht übersehen werden. Was nun die Kosten der ersten Herstellung angeht, so wurde eine genauere Veranschlagung der in den Abb. 1, 2 und 3 dargestellten Formen unter Zugrundelegung der Preise vor dem Kriege und unter Annahme besten Baugrundes durchgeführt. Wiewohl die Kante mit Prüfgang nach Abb. 1 einen Sonderfall darstellt, seien die Kosten doch mit angegeben. Die Bahnsteigfläche sei aus Betonlage mit Gußasphaltdecke gebildet. Ihre Breite wechselt mit den einzelnen Formen der Kante. Für den Vergleich müssen kleine Flächen der Bahnsteigbefestigung bald abgezogen, bald zugeschlagen werden. Als Vergleichspunkt ist ein Punkt 40 cm innerhalb der Kante des hohen Bahnsteiges, d. i. im Abstand von 2,07 m von Gleismitte festgehalten. Für verschiedene Ausführungen haben sich folgende Kosten für das laufende Meter Bahnsteigkante ergeben.

Form	Bauart	ℳ/m
1. Hohe Kante mit Prüfgang	Beton 1:4:8, Kopf Eisenbeton $1:2^1/_2:3^1/_2$ mit U-eisenfassung. Asphalt bis zur Kante	44,00
2a. Hohe Kante, gewöhnlich	Ganz aus Beton mit Eckwinkel und Asphaltdecke	18,80
2b. Desgleichen	Aus Beton oder Mauerwerk mit Abdeckung aus bestem Natur- oder Kunststeinquader 40 × 25 cm	24,30
2c. Desgleichen	Desgleichen, Quader 30 × 25 cm	22,25
2d. Desgleichen	Desgleichen, Abdeckung mit Platte aus bestem Sandstein	19,20
3a. Niedere Kante, 30 cm über S. O.	Bester Natur- oder Kunstbordstein, an den Stößen unterlegt und vergossen	13,95
3b. Desgleichen	Beton mit Eckwinkel und Asphaltdecke	8,10
3c. Desgleichen	Beton mit Sandsteinplatte	7,85

In diesen Vergleichskosten sind nicht eingerechnet die Mehrkosten für die Querabschlüsse und Abrampungen an den Enden hoher Bahnsteige. Ferner wäre zu berücksichtigen, daß die Treppenaufgänge der Personentunnel um 2 bis

3 Stufen und die Schächte der Aufzüge um 0,4 bis 0,5 steigende Meter vergrößert werden. Treppen von Bahnsteigbrücken werden dagegen verkleinert. Da aber Brücken nur am Platze sind, wenn der Bahnhof an sich Tieflage gegen Gebäude und Straßen hat, sonst die Tunnel überwiegen, so verteuern hohe Bahnsteige in der Regel die nötigen schienenfreien Verbindungen. Weiter sind nicht berücksichtigt die Unterschiede in den Kosten der Erdarbeit. Je nachdem der Bahnhof im Abtrag oder im Auftrag liegt, ändert sich der Einfluß der hohen und der niederen Ausführung auf die Massenbewegung und -verteilung. Im Abtrag ist der hohe Bahnsteig im Vorteil, sofern im Rahmen des Gesamtbaues eine Verminderung der abzutragenden Massen erwünscht ist, im Auftrag mit weiter Förderung oder besonderer Seitenentnahme der niedere Bahnsteig. Schließlich wären bei der Kante mit Prüfgang noch die Ausgaben für Einsteigtreppen an den Enden und für Entwässerung besonders zu berücksichtigen. Ohne diese nur im Einzelfall angebbaren Posten stellt sich bei billigster und gleichwertiger Ausführung die niedere Kante mit 8 ℳ/m um rund 11 ℳ/m billiger als die hohe mit 19 ℳ/m, und gar um 36 ℳ/m billiger als eine solche mit Prüfgang zu 44 ℳ/m. Für einen größeren Bahnhof mit beispielsweise 8 Inselsteigen von 250 m Länge sind $8 \times 2 \times 250 = 4000$ m Kante herzustellen, welche für sich allein etwa 32 000, bzw. 76 000, bzw. 176 000 ℳ kosten. Seien diese Bahnsteige unter sich durch einen Personentunnel mit je einem Treppenlauf und durch einen Gepäcktunnel mit je einem Aufzug verbunden und werden die Mehrkosten der Endabschlüsse und -rampen berücksichtigt, so ist eine weitere Mehrausgabe von mindestens 1000 ℳ für den Bahnsteig einzusetzen. In diesem Beispiel kostet die hohe Form um $44\,000 + 8000 = 52\,000$ ℳ mehr als die niedrige, d. i. eine Verteuerung von etwa 160 %. In verschiedenen Gegenden werden die für Nordbaden geltenden Preisansätze anders ausfallen, ihr Verhältnis wird aber ungefähr dasselbe sein. Die Ausgaben für einen so unscheinbaren Bauteil wie die Bahnsteigfassungen sind an sich recht bedeutende und die Mehrkosten für die hohe Form so groß, daß sie auch in den Dutzende von Millionen betragenden Bausummen der großen Bahnhofsbauten noch eine ansehnliche Rolle spielen und die Nachprüfung der Berechtigung der hohen Steige sehr begründet erscheinen lassen. Wie gesagt, sind die Kosten mit Friedenspreisen veranschlagt. Diese werden auf viele Jahre hinaus nicht wiederkehren. Die Aufschläge, die sie auf eine Reihe von Jahren erleiden werden, treffen gleichermaßen den Unterschied der Kosten beider Formen, d. h. auch die Ersparnis bei Anwendung niederer Bahnsteige vergrößert sich um das gleiche Vielfache wie die künftigen Preise. Die nähere Betrachtung der Mehrkosten, die sich künftig und bei ungünstigen örtlichen Verhältnissen auf 100 000 ℳ und weit mehr für einen größeren Bahnhof steigern können, muß in der Tat Zweifel erwecken, ob die eingangs aufs rechte Maß zurückgeführten Vorteile denn nicht doch zu teuer bezahlt werden. Aber auch mittelbar kann die Ausführung hoher Bahnsteige noch beträchtliche Kosten im Gefolge haben, wie dies im folgenden noch dargetan wird.

Der Nachteil 3 läßt sich kurz fassen als die Erschwerung des Überganges vom hohen Bahnsteig auf die Fläche der benachbarten Gleise und umgekehrt. Was zunächst diesen Verkehr von Personen betrifft, so sind zahlreiche Bedienstete und Beamte dienstlich dazu genötigt. Niedere Bahnsteige bieten diesem Verkehr an keiner Stelle Schwierigkeiten, selbst nicht mit 38 cm hohen Kanten. Die ungefähr 76 cm hohen Kanten können aber nicht mit einem Schritt erstiegen werden, es muß dazu eine Zwischenstufe geschaffen werden. Meist sind hierfür einzelne, in gewissen Abständen auf die Länge der Steige verteilte Stufen vorgesehen, die unter Ausnützung des unteren Teiles der Lichtraumumgrenzung in der Form von Mauerabsätzen, Steigeisen, Trittbrettern oder eisernen Trittstufen ausgeführt sind. Dieser Übung haftet ein erhebliches Bedenken an. Da nämlich das Personal im Drange des Dienstes oder aus übler Gewohnheit die Glei häufig kurz vor den einfahrenden Zügen überschreitet, kann es schwerer Gefährdung ausgesetzt sein, wenn es si nicht gerade gegenüber einer solchen Stufenanordnung b findet oder sie irgendwie übersieht.

Weiter kann es vorkommen, daß Reisende vom Bahnste auf das Gleis geraten, schwerlich aus Absicht, aber infolg Versehens, Unfall oder Gedränge. Damit kann an sich leic eine körperliche Beschädigung verknüpft sein, jedenfalls ab ist das Wiederhinaufgelangen auf den hohen Steig sehr e schwert und dadurch die Gefahr schwerer Unglücksfälle g geben. Diese Nachteile überwiegen weit den Vorteil 3, d. Publikum vom Überschreiten der Gleise abzuhalten. D Mangel kann wesentlich gemildert werden, indem die hol Kante nach Abb. 2 mit einem durchlaufenden Absatz ve sehen wird. Dann ist es möglich an jeder Stelle wieder au zusteigen, was noch erleichtert wird, wenn von den Schwelle köpfen her eine kleine Aufschotterung angelegt wird. Die Ausbildung entspricht auch der statisch richtigen Mauerforn Die gekennzeichneten Gefahren sind dadurch gemildert, da auf der anderen Seite des Gleises in der Regel ein Gepäc steig mit niederer Kante vorhanden ist. Indessen kann d drohende Unglück leicht die Geistesgegenwart verwirren, daß dieser Ausweg ungenutzt bleibt.

Zum zweiten kommt der Querverkehr mit Gepäck, Postg und etwa auch Eilgut in Betracht, der kurz Karrenverke genannt sei. Mit Recht sind auf verkehrsreichen Bahnhöf die Personensteige von den sehr störenden Bereitstellung und Längsfahrten des Karrenverkehrs durch Anlage d Gepäcksteige befreit worden. Für die notwendige Querve bindung der einzelnen Gepäckbahnsteige unter sich und m den Gepäck-, Post- und Eilguträumen sind schienenfreie We als Tunnel oder Brücken hergestellt, von denen Aufzüge den Steigen führen. Diese unbehinderte Verbindung ist f alle größeren Bahnhöfe zweckmäßig, unbedingt no wendig ist sie nur bei hohen Bahnsteigen, denn hier i die bei niederen mögliche einfache Überfahrt ausgeschlosse Nun macht die große Länge der Bahnsteige (bis zu 300 und mehr) und die oft weit getrennte Lage der Gepäc Eilgut- und Posträume häufig die Anlage zweiter und dritt Tunnel oder Brücken nötig. Diese zweiten und dritten A lagen haben aber vielfach nur eine untergeordnete Bede tung, besonders dienen sie der Abkürzung der Wege für d Übergang des Gepäckes usw. von Zug zu Zug. Der Que verkehr der Karren in Schienenhöhe stört den Persone verkehr auf den Bahnsteigen eigentlich sehr wenig. Es i deshalb sehr wohl zulässig, anstelle der zweiten und dritt schienenfreien Wege die üblichen Karrenüberfahrten herz stellen. Damit werden nicht nur die außerordentlichen Kost dieser Verbindungen mit ihren Aufzügen erspart, sonde auch eine ganz wesentliche Vereinfachung und Zeitersparn in der Behandlung des Übergangsgutes erzielt, auf die es b knappen Anschlüssen ganz besonders ankommt. Das ist d Grund, warum fast regelmäßig auf Bahnhöfen mit nieder Steigen, auf denen aber Tunnel oder Brücken und Aufzü in vollkommener Weise vorhanden sind, neben dem Betri dieser Anlagen auch das Überfahren der Karren stattfind und bei gewissen Zügen nicht entbehrt werden kann. D Benützung der Aufzüge erfordert eben ziemlich viel Ze erlaubt in der Regel nur die Förderung von 1 bis 2 Karre deren Beladung auch nicht willkürlich sein darf, und ist nic selten durch Störungen beeinträchtigt oder aufgehoben; verg auch Cauer, Personenbahnhöfe, Seite 10. Nun werden ja Bahnhöfen mit hohen Steigen für den Notfall solche schiene ebenen Übergänge vor den Köpfen der Bahnsteige ausgefüh Dort stößt ihre Anlage aber meist auf vielfache Hindernisse nämlich Weichen, Signale, Stellwerke, Wasserkranen und d beliebten kleinen Aufstellgleise für Lokomotiven, Pack Post- und Verstärkungswagen u. dgl. Das ergibt häufig e zwungene Führung des Karrenweges, der jedenfalls nur m ziemlich großen Umwegen von Bahnsteig zu Bahnsteig au

geführt werden kann. Eine kurze und bequeme Karrenverbindung wird somit nicht geschaffen. Wohl ist dies möglich bei niederen Bahnsteigen, welche die Anlage der Überfahrten an jeder Stelle, also auch gerade dort, wo sie am zweckmäßigsten liegen, wie gegenüber dem Gepäck- oder Postraum, an den regelmäßigen Haltestellen der Packwagen usw., ohne weiteres gestatten. Die Ausgestaltung derartiger Überfahrten ist bekannt, ebenso die Mängel, die den Scharten in der Bahnsteigfassung und den Anrampungen anhaften. Diese wachsen mit der Höhe der niederen Bahnsteige und werden, wenn nicht die Steige sehr breit sind, bei 38 cm hohen Kanten fast unerträglich. Man sollte deshalb niedere Bahnsteige zwar höher als 21 cm, aber niedriger als 38 cm, am besten etwa 30 cm über Schienenoberkante legen. Dabei lassen sich die Auframpungen der Überfahrten noch gut ausführen und das Ein- und Aussteigen ist bedeutend erleichtert. Damit wird allerdings ein Maß empfohlen, das von den Regelvorschriften des § 23, 1, B. O. abweicht. Aber praktisch können die dort gegebenen Höhen von 76 und 38 cm über Schienenoberkante nicht eingehalten werden, weil sonst jede geringe, unvermeidliche Senkung des Gleises und die Abnützung des Schienenkopfes eine Verletzung der Umgrenzung des lichten Raumes zur Folge hat. Diese Einflüsse sind in § 46, 4, T. V. berücksichtigt, wonach, allerdings mit der Voraussetzung, daß Reisende die Gleise überschreiten, die niederen Bahnsteige auch die gesunkene und abgenutzte Schiene nicht um mehr als 35 cm überhöhen sollen.

Die Möglichkeit, Karrenüberfahrten an den zweckmäßigsten Stellen anlegen zu können anstelle oder neben schienenfreien Verbindungen, ist ein Vorzug der niederen gegenüber den hohen Bahnsteigen, der betrieblich sehr viel bedeutet und zu außerordentlichen Ersparnissen führt.

Als Ergebnis der vorstehenden Betrachtungen läßt sich feststellen, daß die Vorteile der hohen Bahnsteige für die Bequemlichkeit der Reisenden und die Beschleunigung der Zugabfertigung, soweit sie nicht überhaupt zu bestreiten sind, nicht sehr erhebliche sind. Dagegen sind ihre Nachteile schwerwiegend, da sie im besten Fall über anderthalbmal, bei schlechtem Baugrund um ein mehrfaches teurer sind als niedere, da sie mittelbar weitere sehr hohe Kosten für schienenfreie Querverbindungen erfordern können, und da sie Personal und Reisende Gefahren aussetzen. Ferner erschweren sie die Untersuchung der Fahrzeuge. Die vieljährige Erfahrung in zahlreichen Bahnhöfen muß einen Schluß zulassen, ob dieser Mangel in der Tat stark fühlbar geworden ist und gar die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit besorgen läßt. Ist dies der Fall, so sollte nicht zu noch teuereren und wenig befriedigenden Auskunftsmitteln, wie der gekennzeichnete Prüfgang eines ist, gegriffen, sondern zum niederen Bahnsteig mit seinen sonstigen Vorteilen zurückgekehrt werden, wenn dies nicht schon die anderen aufgewiesenen Nachteile ratsam erscheinen lassen.

Mögen berufene Kreise dieses Ergebnis zum Anlaß nehmen, die weitere Anordnung und Empfehlung der hohen Bahnsteige einer genauen Prüfung zu unterziehen.

Die Schweiz, Frankreich und die Schiffbarmachung der Rhone.

Eine bemerkenswerte Ergänzung zum Inhalt des in Nr. 69 erschienenen Aufsatzes „Schweizerische Ozeananschlußfragen“ bilden die Mitteilungen, die der ehemalige Minister Herriot, derzeit wieder Bürgermeister von Lyon, nach den Angaben der Lyoner Blätter kürzlich im französischen Senat zur Frage des schweizerischen Ozeananschlusses machte. Herriot nannte die Schiffbarmachung der Rhone zwischen Genf und Lyon die dringendste der zahlreichen Aufgaben, die auf dem Gebiet der französischen Flußschiffahrt zu lösen sind, und hob hervor, daß noch vor Kriegsende ein entsprechender Beschluß gefaßt werden müsse. Durch die Verwirklichung dieses Planes werde die Schweiz instand gesetzt, sich der wirtschaftlichen Beeinflussung Deutschlands mehr und mehr zu entziehen. Deutschland habe mitten im Kriege den Ausbau seines Kanalnetzes in Mitteldeutschland durchgeführt und werde wohl bald an die Fertigstellung des Mittellandkanals gehen, um die rheinischen Industriegebiete mit den Landwirtschaftsgebieten Ostdeutschlands zu verbinden. Der Donau-Rheinkanal werde wohl gleichfalls bald verwirklicht werden. Man solle sich in Frankreich die Rührigkeit Deutschlands zum Muster nehmen. Die französische Regierung müsse eine Rhone-Mittelmeer-Politik treiben und der Schweiz den Schiffahrtsweg über Marseille nach dem Orient eröffnen, sonst werde sich die Schweiz nach dem Rhein und der Donau wenden.

Als weiterer Beitrag zu der in Rede stehenden Frage sei ein Aufsatz der „Züricher Post“ angeführt, der die Bedeutung der Schiffahrt auf der oberen Rhone für die französisch-schweizerischen Handelsbeziehungen klarstellt. Wir entnehmen daraus, daß sich im Jahre 1908 der Warenverkehr in den Bahnhöfen Genf-Cornavon und Genf-Eaux-Vives auf 685 560 t belief, wovon 591 638 t von Frankreich nach der Schweiz eingeführt wurden, im Jahre 1910 dagegen war er bereits auf 731 776 t gestiegen, wovon 624 930 t auf den Verkehr von Frankreich nach der Schweiz entfielen. Die Verschiedenheit der Natur der Waren gab den Anlaß dazu, ungefähr 300 000 t auf dem Wasserwege zu befördern. (Auf welchem, sagt die Quelle nicht. D. Schriftl.)

Den Statistiken über die französische Ausfuhr kann man entnehmen, welche Waren, von Marseille oder Lyon herkommend, durch die Vermittlung des Bureaus von Bellegarde in die Schweiz eingeführt und geeignet sind, auf dem Wasser befördert zu werden. Die französische Ausfuhr an Reis, Kartoffeln, getrocknetem Gemüse, Getreide, Holz, Futtermitteln, Weinen, Kohle, Ölen, Metallen, Mineralien und chemischen Waren beläuft sich im Jahre auf rund 262 500 t, während der Transit der gleichen Erzeugnisse durch Frankreich jährlich rund 235 500 t erreicht.

Wenn man sich andererseits auf eine Statistik des Handels zwischen Frankreich und der Schweiz stützt, so gelangt man durch Hinzufügung der durch Frankreich durchbeförderten Warenmengen zu denjenigen des französisch-schweizerischen Außenhandels zu einem Gesamtverkehr von 1 211 708 t zwischen den beiden Ländern.

Es ist möglich, den wahrscheinlichen Verkehr zwischen Genf und Lyon annähernd zu bestimmen. Wenn sich der Verkehr auf den Eisenbahnen nach Friedensschluß in ähnlichem Maße steigert wie in den Vorkriegsjahren, so würde die Gesamttonnenmenge Lyon-Genf 1 000 000 t erreichen und der der Wasserstraße zufallende Teil bestände aus den bereits erwähnten 300 000 t, was für den Eisenbahnverkehr keine Nachteile mit sich bringen würde.

Genfs Bedeutung liegt nach unserer Quelle darin, daß es sich an dem einen Ende einer 287 km langen Schiffahrtsstraße befinden wird, die sich bis zum Rhein erstreckt (Dies ist doch noch sehr starke Zukunftsmusik! D. Schriftl.), die landwirtschaftlichen und industriellen Gegenden des schweizerischen Mittellandes durchquert und durch dessen Seen eine ausgedehnte Verpflegungszone erreicht. Dieser Verlauf der Linie der Seen und der Aare ist außerordentlich günstig für eine Verkehrsentwicklung gegen das Innere der Schweiz hin, sobald die Verbindung mit dem Mittelmeer hergestellt sein wird.

Um die wirtschaftliche Bedeutung des Schiffahrtsweges Rhone-Rhein richtig einschätzen zu können, haben die schweizerischen Syndikate über den wahrscheinlichen Verkehr Untersuchungen angestellt. Diese Untersuchungen, die heute noch nicht einmal für die Kantone der welschen Schweiz abgeschlossen sind, weisen für diese Kantone allein schon auf einen vermutlichen Verkehr von 360 000 t hin. Die Nachforschungen werden in nächster Zeit auf die ganze Aaregegend und auf den Austauschhandel zwischen der Schweiz und Deutschland bzw. Österreich ausgedehnt werden. Der Gesamtverkehr wird für den ganzen schweizerischen Wasserweg von der Rhone bis zum Rhein sicher 600 000 t erreichen. Man kann daraus ersehen, welch großes Interesse die Schiffbarmachung der oberen Rhone für den Außenhandel Frankreichs in bezug auf die Ausgestaltung seiner Handelsbeziehungen mit der Schweiz besitzt.

Trotz der großen Schwierigkeiten erreichte der Warenverkehr im Jahre 1907 170 000 t. Durch die Schiffbarmachung der oberen Rhone würde die Gegend von Lyon direkt mit dem südlichen Ufer des Genfer Sees verbunden werden. Zwischen Lyon und Marseille und dem untern Rhonetal würde der Handel an Umfang zunehmen. Auf diesem Wasserwege könnte man die Marseiller Seifen und die südfranzösischen

Weine nach der Schweiz befördern. Eine sehr vorteilhafte Ergänzung wäre der Rhonekanal bei Givors, der das Loirebecken mit dem Becken der Rhone verbinden würde. Er würde zur Beförderung von Kohle aus dem mittleren Frankreich und der über Nantes und St. Nazaire eintreffenden Waren dienen. Die Kanäle, die die Rhone mit Cette und Marseille verbinden, und deren Bau vom französischen Parlament genehmigt wurde, werden einen Teil der Aufgabe lösen können. Die Frachtkosten sind jedoch hoch, weil bei d Fahrten gegen den Strom starke Maschinen notwendig si die beträchtliche Kosten verursachen. Der Genfer See w den Transportschiffen der Rhone einen Ausgang bieten. Lausanne könnten die Waren nach der Zentralschweiz u in Villeneuve nach dem Simplon umgeladen werden. La sanne würde somit zu einem bedeutenden Verkehrsknot punkt werden.

F. R

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einschränkung des Personenverkehrs der Eisenbahnen und Erhöhung der Fahrpreise.** Vor einigen Tagen haben in Berlin die Vertreter der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen, einen außerordentlichen Kriegszuschlag auf alle Fahrten in Schnell- und Eilzügen zu erheben. Man will damit dem außerordentlich gesteigerten Verkehr entgegenwirken und vor allem die unnötigen Benutzer der Schnellzüge aus ihnen fernhalten. Nur dem unbedingt nötigen Verkehr sollen die Schnellzüge jetzt noch dienen. Da man mit kleinen Maßnahmen nicht mehr durchkommt, werden nun bedeutende Preiserhöhungen stattfinden, um unnötiges Reisen zu verhindern. Die Vorbereitungen hierfür sind jetzt zum Abschluß gelangt und steht der Einführungstermin nahe bevor. Die Erhöhungen werden sich nahezu auf 100 % stellen und durch Ergänzungskarten erhoben, die für ein Fahrgeld bis zu 5 *M* = 3 *M*, über 5—10 *M* = 8 *M*, über 10—15 *M* = 13 *M*, über 15—25 *M* = 20 *M*, und dann für jede weitere 10 *M* Fahrgeld den gleichen Betrag an Zuschlag kosten werden. Daneben gehen noch andere Maßnahmen zur Erzielung eines pünktlichen Betriebes: Regelung des Fahrkartenverkaufs in einzelnen Orten für Personenzüge, Beschränkung des Gepäckverkehrs durch Einführung von Höchstgewichten, sowohl für das einzelne Stück wie für das auf die einzelne Person entfallende Gepäck. Um eine dringende Entlastung des Eisenbahnpersonals herbeizuführen durch erweiterte Möglichkeit der Sonntagsruhe und daneben auch an Kohlen zu sparen, soll der neue Winterfahrplan eine starke Einschränkung des Zugverkehrs an Sonntagen bringen. Natürlich wird auf die Bewohner jener Großstädte Rücksicht genommen werden, die Sonntags keine andere Möglichkeit zur Erholung haben, als die Fahrt mit der Bahn. — Zwecks Ersparung von Heizmaterial wird auch eine Herabsetzung der Wärmegrade in den Zügen (statt 12—15° C nur noch 10—12° C) erfolgen und bei kurzen Entfernungen die Heizung ganz entfallen. Wir behalten uns vor, hierauf demnächst noch näher einzugehen.

— **Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.** Nach dem Bericht des Vorstandes über das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen das Vorjahr um 128 454 *M*, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 15 467 *M* und die gesamten Einnahmen um 149 631 *M* erhöht. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr (auch auf der am 1. August 1916 eröffneten Strecke Bad Bramstedt-Neumünster) haben sich günstig weiterentwickelt. Dagegen haben die Einnahmen aus dem Güterverkehr infolge Einwirkung des Krieges den gehegten Erwartungen nicht entsprochen. Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 137 772 *M* höher. Sie sind auf die Betriebsführung der längeren Strecke sowie auf höhere Löhne, Kriegsfürsorge und höhere Materialpreise zurückzuführen. Die Betriebseinnahmen ausschließlich Zuweisung zum Erneuerungsfonds stellten sich auf 760 530 *M* (i. V. 610 898 *M*), während sich die Betriebsausgaben auf 553 925 *M* (416 153 *M*) beliefen. Der Reingewinn beträgt 123 620 *M* (122 557 *M*). Hiervon sollen, wie im Vorjahr, eine Dividende von 4¼ % auf die Stamm-Prioritäts-Aktien Lit. A, 5 % auf die Stamm-Prioritäts-Aktien Lit. B, 5 % auf 1 020 000 *M* Stamm-Aktien I. und II. Ausgabe, 1 % auf 1 410 000 *M* Stammaktien III. Ausgabe und 1 % auf 2 070 000 *M* Stammaktien IV. Ausgabe für die Zeit vom 1. August 1916 bis 31. März 1917 verteilt, dem Reservefonds 267 *M* (0) überwiesen und 1414 *M* (3367 *M*) auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Reinickendorf - Liebenwalde - Groß - Schönebecker Eisenbahn.** Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß für 1916/17. Danach betrugen die Betriebseinnahmen 884 308 *M* (i. V. 732 035 *M*), die Betriebsausgaben 708 837 *M* (608 689 *M*). Dem Erneuerungsfonds werden 51 331 *M* (52 256 *M*), der Sonderrücklage 5783 *M* (5693 *M*) überwiesen. Der nach sonstigen Verrechnungen verbleibende Überschuß von 12 193 *M* soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Im vorigen Jahre ergab sich ein Verlust von 39 529 *M*, der aus d Bilanz-Reservefonds gedeckt wurde. Die Gesellschaft mu im abgelaufenen Jahre auf Veranlassung der Behörden Rücksicht auf die Kohlenknappheit und den Mangel an schultem Personal sehr erhebliche Betriebseinschränkung eintreten lassen. Im laufenden Betriebsjahre ist nach M teilung des Vorsitzenden bisher eine weitere nicht unbeträc liche Steigerung der Einnahmen zu verzeichnen. Da si die Ausgaben auf der bisherigen Höhe gehalten haben, dür mit einem besseren Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr rechnen sein.

— **Ruppiner Eisenbahn.** Die Gesellschaft erzielte im Jah 1916/17 einschließlich Gewinnvortrag von 118 557 *M* (150 0 Mark) Einnahmen von 604 831 *M* (681 930 *M*). Na Abzug der Ausgaben und der gegen das Vorjahr zum Teil v ringerten Zuweisungen an die verschiedenen Fonds verble ein Überschuß von 441 181 *M* (479 645 *M*), aus dem auf Aktien A und B wieder je 6 % Dividende gleich 336 000 zur Ausschüttung vorgeschlagen werden. Der Gewinnvortr wird weiter auf 105 181 *M* ermäßigt. Die Einnahmen aus d Personen- und Gepäckverkehr sind gegen das Vorjahr 17,1 % und die geleisteten Personenkilometer um 36,8 % stiegen. Im Güterverkehr sank die Einnahme um 4,3 %, u zwar deswegen, weil im vorigen Jahre ein aus dem Re nungsjahr 1914 nachgezahlter Frachtanteil für Militärgut Höhe von 60 500 *M* unter den Einnahmen enthalten war.

— **Teutoburger Wald-Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsb richt für 1916/17 betrugen die Betriebseinnahmen 610 690 (i. V. 524 614 *M*), die Betriebsausgaben 408 440 *M* (359 521 somit der Betriebsüberschuß 202 250 *M* (165 093 *M*). I Reingewinn von 58 053 *M* (73 979 *M*) soll wie folgt verwen werden: 1,7 % (i. V. 2 %) Dividende auf die Stammakti Lit. A gleich 56 525 *M* (66 500 *M*), Eisenbahnabgabe 1449 (1705 *M*), Vortrag 79 *M* (5774 *M*).

— **Zugzusammenstoß auf Bahnhof Arnsdorf (Sa.).** 8. d. M., morgens 12.53 Uhr, ist auf dem genannten Bahnhofe der Militär-Urlauberzug 834 mit einer Lokomotive sammengestoßen. Beide Lokomotiven sind entgleist u schwer beschädigt, ebenso einige Personenwagen. Von Reisenden wurden drei leicht beschädigt, während der Führ der leeren Lokomotive schwer und deren Feuermann sow der Führer der Personenzuglokomotive leicht verletzt wurd Der Sachschaden ist erheblich. Beide Hauptgleise der Lin Görlitz-Dresden sind durch den Unfall gesperrt, doch w der Verkehr durch Umleitung über Nebengleise des Bahnho aufrechterhalten. Die Ursache des Unfalles ist vermutl auf eine von dem verunglückten nicht vernehmungsfähig Führer ohne Auftrag bewirkte Rückwärtsbewegung der komotive zurückzuführen.

— **Der Stückgutversand von Kartoffeln für Selbstbezieh** Um die Bewältigung des Kartoffelversands zu erleichte hat die Eisenbahndirektion Berlin Richtpunkte für die A geber von Kartoffelsendungen aufgestellt. Da die Glei artigkeit solcher Sendungen das Heraussuchen der zusamme gehörigen Stücke, besonders auf den großen Empfangsstell sehr erschwert, werden die Verhältnisse völlig unentwirrb wenn die Bezeichnungen der Säcke ungenau oder unrich sind, völlig verloren gehen, oder wenn sich sonst Unstimm keiten mit den Frachtbriefangaben einschleichen. Dah wird den Kartoffelversendern, um sich vor Verlust zu wahren, die genaueste Beachtung der Richtpunkte anen fohlen. Die Säcke müssen mit Stricken so zugebunden se daß ein zum Anfassen dienender Kropf gebildet wird. Angabe der Adresse des Empfängers, Zeichen und Numm der Sendung muß, aus einer hölzernen Tafel bestehend, Kopfende des Sackes dauerhaft befestigt sein. Es empfie sich, diese Bezeichnung nochmals in der Mitte des Sack anzubringen, damit bei etwaigem Abreißen der Tafel d Gut nicht ohne Bezeichnung ist. Als Zeichen dürfen n Buchstaben mit Nummern verwendet werden; die beste zeichnung bleibt jedoch die volle Adresse des Empfänge. Bei Sendungen nach größeren Städten ist dies Vorschrift. D

Bezeichnung der Säcke muß außerdem noch die Angabe der Versandstation, Tag und Aufgabe und die Bestimmungstation, bei Sendungen nach Orten mit mehreren Bahnhöfen auch den Bestimmungsbahnhof tragen. Falls diese Angaben fehlen, undeutlich, unrichtig oder unvorschriftsmäßig sind, so wird dies von der Verladestation nachgeholt, und zwar gegen eine Gebühr von 10 ₰ für das Stück. Selbstverständlich müssen die Angaben der Anhängefahnen mit denen des Frachtbriefes genau übereinstimmen. Eine Abschrift der Anhängefahne sollte jeder einzelnen Sendung beigefügt werden, damit der Empfangsberechtigte bei Verlust der Anhängefahne durch die vorgeschriebene amtliche Öffnung des Gutes ohne Schwierigkeit ermittelt werden kann.

— **Dampflastzüge im Stadtverkehr.** Die „B. P. N." schreiben: Über die günstigen Ergebnisse der Verwendung von Dampflastzügen im Stadtverkehr berichtet die Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken auf Grund ihrer mehrmonatigen Erfahrungen wie folgt: Nach einem Probedienst von einigen Wochen in Berlin wurde von den Aufsichtsbehörden die förmliche Genehmigung zum Betriebe eines Dampflastzuges zunächst auf die Dauer eines Jahres erteilt unter der Bedingung, daß bestimmte, nicht genügend tragfähige Brücken von dem Befahren ausgeschlossen sind, und daß zur möglichsten Verhütung von Rauch- und Rußbelästigung nur mit Koks gefeuert werden darf.

Der Dampflastzug besteht aus einer Lokomobile und mehreren Anhängern. Die Zugmaschine hat ein Betriebsgewicht von rund 9000 kg auf 24 PS. Zugkraft. Die Maschine zieht auf Steigungen bis 1 : 40 drei Anhänger mit einer Gesamtlast von 22 500 kg und einer Nutzlast von 15 000 kg. Durchschnittlich werden am Tage etwa 45 t befördert. Dazu werden rund 450 kg Koks, etwa ein Liter Maschinen- und Zylinderöl und geringe Mengen von Petroleum und Staufferfett verbraucht.

Die Erfahrungen sind recht günstig gewesen. Beschwerden sind nicht erhoben worden oder erschienen bei richtiger Würdigung aller Verhältnisse nicht begründet. Nachdem der erste Dampflastzug sich, selbst bei starkem Straßenverkehr, in Berlin bewährt hatte, sind noch zwei solche Züge in Betrieb genommen; wegen Heranschaffung von weiteren schweben Verhandlungen. Regelmäßig werden in Berlin die schweren Rollen von Zeitungsdruckpapier mit dem Lastzug befördert. In der Umzugszeit sind auch große Möbelwagen, die von Pferden kaum noch zu bewegen waren, durch die Dampfmaschine fortgeschafft worden. Auch in anderen Städten werden solche Lastzüge, namentlich im Winter bei Eis und Schnee, recht wertvolle Dienste leisten. Zur Benutzung werden vielfach diejenigen Lokomobilen geeignet sein, die sonst bei Dampfpflügen tätig sind. Auf Wunsch gibt die Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken, Berlin W., Schöneberger Ufer 16, nähere Auskunft.

— **Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G.** Das seinerzeit wegen Übernahme des Wagenparks der Deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft eingesetzte Schiedsgericht hat, wie man der „B. B. Ztg." mitteilt, nunmehr kürzlich seine Entscheidung getroffen. Der ganze Wagenpark der Deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft ist von der Mitropa übernommen worden, ferner auch die Wagenparks sonstiger führender Unternehmungen, so der Firma Kromrey Söhne und G. Riffelmann. (Zu welchem Preis ist hierbei nicht gesagt. D. R.) Der Jahresabschluß der Gesellschaft ist naturgemäß zurzeit nicht zu übersehen; die Aussichten erscheinen im Hinblick auf die durch die Kohlenknappheit zu erwartende weitere Einschränkung der Reisen ungewiß.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen den Regierungsräten Dr. Kieckhoefer in Posen und Dr. Schucht in Berlin, den Regierungs- und Bauräten Dr.-Ing. Skutsch in Breslau und Gutbrod in Cöln sowie dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kloevekorn in Hannover; für Vorstände der Eisenbahnbetriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Verlohr in Cüstrin, Kleemann in Malmedy und Arnold Steinbrink in Glatz; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Hebbel in Hagen (Westf.) und Gaedicke in Stralsund; für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Schnell in Bad Oeynhausen, Dobberke in Breslau und Kalweit in Hannover sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Hermann Luther und Tetzlaff in Berlin und Schwartzkopff in Halle (Saale). — Der seitherige Gerichtsassessor Edmund Meyer in Cöln ist zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zum Regierungsassessor ernannt worden. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Zaelke, bisher Abnahmebeamter in Hannover, ist der Eisenbahndirektion daselbst überwiesen. — Dem Eisenbahningenieur Wilhelm Raute in Berent ist die Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsnebenamts daselbst übertragen unter Verleihung einer der für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsnebenämter vorgesehenen Stellen.

Österreich.

— **Der Eisenbahnminister über das Investitionsprogramm.** Der Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans hat im Subkomitee des Eisenbahnausschusses über die Absichten der Staatsbahnverwaltung hinsichtlich der Investitionen in den ersten Friedensjahren Aufklärungen gegeben, die vom Ausschusse mit Befriedigung aufgenommen worden sind, da sie zeigten, daß ein umfassendes Investitionsprogramm in Aussicht genommen ist. Der Berichterstatter Heine hat den Antrag gestellt, daß alljährlich durch zehn Jahre für bauliche Investitionen bis zu 120 Millionen Kronen, für die Vermehrung und Erneuerung des Fahrparks bis zu 60 Millionen angefordert werden. Der Berichterstatter verlangte ferner, daß zur Bedeckung der Investitionserfordernisse der Staatsbahnen jeweilig im Zusammenhang mit dem Finanzgesetze eine besondere Anlehensermächtigung erteilt und bei der Durchführung des Programms und der Verwendung der Kredite dem Eisenbahnministerium die größtmögliche freie Verfügung gesichert werde. Durch eine solche Aktion könnten die Schwierigkeiten vermieden werden, die sich erfahrungsgemäß der Ausgestaltung der Staatsbahnen in früheren Jahren in den Weg gestellt haben, weil eine Übereinstimmung zwischen den Ansprüchen der Staatsbahnverwaltung und dem Standpunkte der Finanzverwaltung meist nur auf Kosten der Anforderungen für die Staatsbahnen zu erzielen war. Ein auf einen langen Zeitraum erstrecktes Programm hat, wenn es tatsächlich eingehalten wird, den Vorteil, daß man von vornherein eine sichere Grundlage besitzt und die aufzuwendenden Beträge nicht jedesmal zum Gegenstand langwieriger Auseinandersetzungen gemacht werden müssen.

— **Das Budget der österreichischen Staatsbahnen.** Durch den Krieg wurden die Ergebnisse der Staatsbahnen sehr stark zurückgeworfen. Schon in Friedenszeiten hatten die Einnahmen nicht hingereicht, um den Dienst der Eisenbahnschulden zu decken, so daß alljährlich, allerdings in absteigender Linie, Zuschüsse geleistet werden mußten. Im Kriege entwickelten sich die Einnahmen nicht unbefriedigend, gleichzeitig erfuhren aber die Betriebsausgaben wegen der außerordentlichen Verkehrsleistungen, der gesteigerten Personalausgaben, endlich der Verteuerung und des Mehrverbrauches aller Betriebsstoffe, sehr große Steigerungen. Zu deren Deckung erfolgte die Tariferhöhung um 30 %. Trotz dieser Mehreinnahmen ist das Ergebnis des Staatsbahnbetriebes weit schlechter als im Frieden. Die Einnahmen werden nämlich im Vergleiche mit dem Jahre 1913 veranschlagt mit 1081,1 (+ 194,4), die Ausgaben mit 1184 (+ 493,3) Millionen Kronen. Während im Jahre 1913 ein Betriebsüberschuß von 196 Millionen erübrigte, ergibt sich für das laufende Budgetjahr ein Betriebsabgang von 102.9 Millionen Kronen, so daß das Ergebnis trotz der Tariferhöhung um 298.9 Millionen Kronen ungünstiger ist. Allerdings sind die Eisenbahnverkehrssteuern mit 161,5 Millionen nicht im Ressort der Staatsbahnen, sondern des Finanzministeriums geführt, der größte Teil davon mit 151.8 Millionen wird aber durch die gleichfalls beim Finanzministerium eingestellten Zuschüsse an die Staatsbahnbediensteten aufgezehrt. Der Staat muß also das ganze Kapital der Staatsbahnen aus allgemeinen Mitteln verzinsen und überdies noch für den Betriebsabgang von 102.9 Millionen Kronen aufkommen. Die Ausgaben des Zentraldienstes sind sowohl im Eisenbahnministerium als auch bei den Direktionen fast unverändert geblieben. Die Ausgabensteigerung ist somit nur im Exekutivdienste eingetreten, und zwar hauptsächlich bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, im Stations- und Fahrdienst, im Zugförderungsdienst, im Werkstättendienst sowie bei der Erhaltung von Fahrbetriebsmitteln. Bemerkenswert ist, daß sich infolge Mehrverbrauchs von 614 000 t Normalkohle und infolge Preissteigerung des Brennstoffes (um 13 Millionen Kronen) insgesamt eine Mehrausgabe von 19½ Millionen Kronen ergibt. Für verschiedene bauliche Herstellungen werden 50 Millionen und für Fahrbetriebsmittelanschaffungen 245 Millionen Kronen beansprucht. Und zwar ist die Beschaffung von 400 Lokomotiven und 370 Tendern mit einem Kostenerfordernisse von 64.30 Millionen sowie von 750 Personenwagen, 250 Dienstwagen und 8000 Güterwagen mit einem Kostenaufwande von 116 Millionen Kronen in Aussicht genommen. Der Rest des ange-

sprochenen Kredits soll zur Zahlung jener Fahrbetriebsmittel verwendet werden, die zwar im Vorjahre bestellt wurden, aber erst im laufenden Jahre zur Lieferung kommen. In den Verwaltungsjahren 1914/15, 1915/16 und 1916/17 haben die Staatsbahnen insgesamt 998 Lokomotiven samt Tendern, 4395 Personen- und Dienstwagen und 32 578 Güterwagen bestellt, was einen Kostenaufwand von rund 430 Millionen Kronen erfordert hat. Daß trotz alledem der ungeheuren Abnutzung des Materials auch nicht entfernt begegnet werden kann, ist bekannt.

— **Zeitweilige Einschränkung im Personenverkehr der Eisenbahnen.** Die Einbringung der Kartoffel- und Rübenernte, die der Eisenbahn außerordentliche Verkehrsleistungen auferlegt, wie auch das Anwachsen des Kohlenverkehres stellen, wie amtlich ausgeführt wird, an die österreichischen Eisenbahnen Anforderungen von solchem Umfang, daß ihre Bewältigung nicht ohne zeitweise Einschränkungen des Personenverkehres möglich ist.

Vom 1. Oktober an werden sohin, abgesehen von den Zügen, die nach Aufhören des Sommerverkehrs Ende September dauernd eingestellt werden, auch noch eine Reihe von Fern- und Nahzügen vorübergehend — voraussichtlich auf 14 Tage — eingestellt. Diese Züge sind von den betreffenden Direktionen öffentlich bekannt gemacht worden, um die Reisenden vor Enttäuschungen bei der beabsichtigten Abfahrt zu bewahren. Hier sei insbesondere auf die zeitweise Auflassung folgender Züge hingewiesen: Westbahn: Personenzüge: Wien Westbahnhof ab 11 Uhr 20 Min. vorm., Salzburg ab 9 Uhr 48 Minuten, Innsbruck H.-B. an 5 Uhr 40 Minuten früh; Innsbruck H.-B. ab 9 Uhr 45 Minuten abends, Salzburg ab 7 Uhr 15 Minuten früh, Wien Westbahnhof an 4 Uhr 50 Minuten nachmittags. Franz Josefsbahn: Schnellzüge: Wien Franz Josefsbahnhof ab 8 Uhr 48 Minuten vormittags, Eger an 5 Uhr 43 Minuten nachmittags; Eger ab 11 Uhr 5 Minuten vormittags, Wien Franz Josefsbahnhof an 7 Uhr 45 Minuten abends; Anschlußschnellzüge: Marienbad ab 5 Uhr 7 Minuten nachmittags, Karlsbad an 6 Uhr 26 Minuten, Karlsbad Zbh. ab 10 Uhr 10 Minuten vormittags, Marienbad an 11 Uhr 36 Minuten.

Die Eisenbahnen können mit der verringerten Zahl von Zügen, deren Belastung durch die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven begrenzt ist, nur eine bestimmte Zahl von Personen befördern. Geht der Andrang der Reisenden darüber hinaus, so bleibt der Eisenbahnverwaltung kein anderer Ausweg, als einen Teil der Reisenden zurückzulassen, ohne erst eine Unterscheidung der Reisenden vom Standpunkte der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reise vornehmen zu können. Zu wiederholten Malen haben die Eisenbahnbehörden sich an die Öffentlichkeit mit der dringenden Bitte gewendet, alle nicht unbedingt notwendigen Reisen zu unterlassen. Leider ist diesen Aufforderungen der erstrebte Erfolg versagt geblieben.

Sollte die neuerliche Berufung auf das allgemeine Wohl Sonderwünsche nicht zum Verzicht zu bestimmen vermögen, dann erscheint die Einführung von Reiseausweisen wohl unvermeidlich. An der Gesamtheit ist es, durch strenge Selbstbeschränkung eine Maßnahme hintanzuhalten, die wegen des ihr innewohnenden allgemein wirkenden Zwanges den Einzelnen weit fühlbarer treffen müßte, als die Unterlassung einer entbehrlichen Eisenbahnfahrt heute empfunden werden mag.

Ungarn.

— **Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen.** Der Artikel 13 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement ist mit Wirkung vom 1. Januar 1918 auch von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen gekündigt worden. (Vgl. die Mitteilungen auf Seite 309, 380 und 477/8 d. Ztg.)

— **Wirtschaftspolitik des Ministerpräsidenten Dr. Wekerle.** In seiner im Abgeordnetenhause gehaltenen Antrittsrede erklärte Ministerpräsident Dr. Alexander Wekerle, daß die so wichtige Kohlenfrage mit vereinten Kräften gelöst werden muß. Inzwischen muß man sich mit der vorläufig schwachen fremden Einfuhr behelfen. Hinsichtlich des Ausgleiches mit Österreich sind die Verhandlungen im Zuge, und auch mit Deutschland wird verhandelt; wünschenswert erscheint es aber, die Entscheidung über den Ausgleich dem zukünftigen Reichstag vorzubehalten. Auch die Sanierung unserer überaus stark gesunkenen Valuta wird eine ernste Aufgabe der Regierung bilden. Die große Rechnung, die nach dem Kriege erstehen wird, werden wir allerdings nicht begleichen können, aber es muß alles angesetzt werden, um unsere ruinierte Valuta zu verbessern.

— **50 jähriges Jubiläum der ungarischen Staatsbahnen.** Ohne Prunk und Feier beging kürzlich die Verwaltung der Staatsbahnen das Jubiläum ihres 50 jährigen Bestehens. Mit Rücksicht auf den Ernst der Zeit wurde von jeder Festlichkeit abgesehen.

— **Verbot des Verkaufs von Trinkwasser und Obst auf sämtlichen Eisenbahnstationen.** Durch Ministerialverordnung wurden strenge Maßnahmen getroffen, daß auf Eisenbahnstationen weder Trinkwasser, noch Obst durch Frauen oder Kinder verkauft werden darf. Weiterhin haben die Stationsvorsteher dafür Sorge zu tragen, daß auf den Bahnhöfen gesundheitsschädliche Lebensmittel nicht zum Verkauf angeboten und veräußert werden. Anlaß zu diesen strengen Maßnahmen gab der Umstand, daß infolge organische Bestandteile enthaltenden Trinkwassers und durch Genuß von gesundheitschädlichen, verdorbenen Lebensmitteln häufig Dysenterieerkrankungen aufgetreten waren, welche aber schon in erfreulicher Weise abnehmen.

— **Der Landesverband der Schiffahrtangestellten** hielt am 20. September eine Ausschußsitzung ab, in der beschlossen wurde, bei den Schiffahrtgesellschaften um die Erhöhung der Kriegsunterstützungen, um die Anweisung von Beschaffungsvorschüssen und um die Bewilligung von Familienzulagen vorstellig zu werden.

Übrige europäische Länder.

— **Der schwedische Eisenbahnverkehr im nächsten Winter.** Am 1. November treten im Zugverkehr der schwedischen Staatsbahnen durchgreifende Veränderungen in Kraft, die im wesentlichen auf Verlängerung der Fahrzeit sämtlicher Züge zwecks Kohlenersparnis beruhen. Bereits in dem am 1. Mai 1916 in Wirksamkeit getretenen Fahrplan, der bis 1. Mai 1917 gelten sollte, wurden schon im Februar d. J., wie s. Z. berichtet worden, eine Reihe von Zügen aufgelassen, und in dem Fahrplan für das Jahr vom 1. Mai 1917 bis zum 30. April 1918 fanden wegen des Kohlen- und Ölmangels ebenfalls Änderungen statt. Durch den vom 1. November ab gänzlich veränderten Fahrplan können die Anschlüsse an die Züge der Zweigbahnen, deren Fahrzeiten bisher Rücksicht auf die Durchgangszüge der Hauptbahnstrecken nahmen, nicht mehr erreicht werden. Beispielsweise wird der Schnellzug, der bisher 8. von Stockholm nach Malmö abgelassen wurde, von der Hauptstadt schon um 7.10 abgehen und in Malmö erst 40 Minuten später als bisher eintreffen. Um somit auch fernerhin Anschluß an die durchgehenden Züge zu haben, müssen die Privatbahnen ihre Fahrpläne ebenfalls umlegen. Im Güterverkehr ist keine neue Einziehung von Zügen geplant. Hier bekommen die Züge ebenfalls reichlichere Fahrzeiten. Um jedoch der Verordnung über Verkehrsbeschränkungen eine durchgreifendere Wirkung zu verschaffen, hat die Eisenbahnverwaltung ein Verbot erlassen, das gewisse Güter von der Beförderung ausschließt. So dürfen z. B. Bauholz und Brennstoffe nur gewisse kürzere Strecken befördert werden, um damit die Verbraucher zu zwingen, diese Güter aus den nächstgelegenen Gebieten zu nehmen, denn die Beförderung von Lebens- und Futtermitteln erfordert viele Wagen, die zum Teil über lange Strecken laufen. M.

— **Neues staatliches Kraftwerk in Schweden.** Zu den drei großen Kraftwerken, die der schwedische Staat gegenwärtig besitzt und deren Elektrizität teils dem Eisenbahnbetrieb, teils industriellen, kommunalen und landwirtschaftlichen Zwecken dient, soll ein neues Kraftwerk kommen. Die königliche Wasserfalldirektion hat der Regierung den Vorschlag zu einem Kraftwerk bei Bilta Edet, südlich von Trollhättan, eingereicht, da im Gebiet des Götaälf eine so große Nachfrage nach elektrischer Kraft herrscht, daß das seit 19[illegible] im Betrieb befindliche große Kraftwerk bei Trollhättan, wo gegenwärtig schon die dritte Erweiterung vorgenommen wird, selbst nach dieser Erweiterung nicht länger als drei Jahre imstande ist, den Bedarf zu decken. Die Kosten des neuen Kraftwerkes sind auf gegen 9 Millionen Kronen berechnet worden. Bewilligt der Mitte Januar zusammentretende Reichstag die Mittel, so kann das Kraftwerk Anfang 19[illegible] fertig sein. M.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Die im Dezember 1916 eröffnete, elektrisch betriebene Wohlen-Meisterschwanden-Bahn hat sich in ungewöhnlich günstiger Weise entwickelt. Sie weist in den ersten 7 Betriebsmonaten eine Gesamteinnahme von 57 000 Fr. aus, während die seinerzeit erstatteten Rentabilitätsgutachten aus eine Jahreseinnahme von höchstens 40 000—50 000 Fr. kamen. Besonders stark i[illegible]

uf der Linie der Güterverkehr. — Der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn hat das Jahr 1916, trotzdem es sich um eine eigentliche Touristenbahn handelt, eine recht stattliche Einnahmenvermehrung gebracht, die gegenüber 1915 nicht weniger als 5430 Fr. oder 38 % beträgt und für die Zukunft gute Aussichten eröffnet. Da das Aktienkapital seit der Bahneröffnung im Jahre 1902 ohne Verzinsung geblieben ist, wird das diesjährige Ergebnis mit Befriedigung verzeichnet, obgleich es auch noch keine Zinsenausschüttung gestattet. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 25 %, stehen aber gegenüber dem letzten Friedensjahr immer noch um 85 909 Fr. oder um 56 % zurück. Die Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr steigerten sich um 48 und 53 % und übertreffen damit die Einnahmen des Jahres 1913. Die Mehrausgaben gegen 1915 betragen 22 943 Fr. Das Gesamtergebnis der Rechnung ist um 71 675 Fr. größer als im Jahre 1915; es genügt zur Verzinsung der Schulden, nicht aber für die gesetzliche Einlage in den Erneuerungsfonds. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Verlust von 13 139 Fr. ab. — Einer Mitteilung der Generaldirektion der Bundesbahnen an die Regierung des Kantons Aargau ist zu entnehmen, daß die Bundesbahnen zwecks Linderung der durch den Kohlenmangel entstandenen Verkehrsschwierigkeiten zurzeit auf verschiedenen Strecken Versuche mit der Einführung von sogenannten leichten Zügen für den Lokalverkehr machen. Ebenso wird von der Betriebsdirektion die Verwendung von Triebwagen studiert, die bisher in der Schweiz noch nicht zur Anwendung gekommen sind. — Der Kanton Uri hat eine Verordnung erlassen, die den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf dem Kantonsgebiet endlich in fortschrittlichem Sinne regelt. Die Regelung ist vorläufig und besitzt Gültigkeit bis Ende des laufenden Jahres; sie soll den Prüfstein bilden, der die endgültige Gestaltung der Kraftfahrzeuggesetzgebung im Kanton Uri bestimmt. Die Öffnung der fahrbaren Kantonsstraßen ist für die Allgemeinheit von besonderer Bedeutung, da dadurch endlich die verschiedenen Alpenpässe (Klausen, Gotthard, Furka) für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zugänglich werden. — Am 3. September stieß zwischen 3 und 4 Uhr nachmittags der von Biel kommende Personenzug mit einem von Delsberg kommenden Güterzug auf der Haltestelle Roches zusammen. Da der Güterzug bei der kleinen Station vorschriftsmäßig halten wollte und infolgedessen nur langsam fuhr, wurden die Folgen des Zusammenstoßes stark gemindert. Die beiden Lokomotiven wurden aus den Schienen geworfen, ebenso mehrere Wagen. Der Postwagen des Personenzugs drang bis zu drei Viertel in den folgenden Personenwagen ein, der zertrümmert wurde. Glücklicherweise war dieser Wagen vollständig leer, sonst hätte es zweifellos Tote gegeben. Zehn Reisende wurden leicht verletzt, doch konnten alle nach der an Ort und Stelle erfolgten Behandlung ihre Reise fortsetzen. Schwer verletzt wurden die beiden Heizer und Lokomotivführer; Lebensgefahr bestand indessen nicht. Der Materialschaden ist ziemlich bedeutend. F. R.

— **Rumänien als Bezugsquelle.** Die „Neue Freie Presse“ schreibt am 22. September: In der Zeit vom 1. Dezember 1916 bis 15. September 1917 sind weit mehr als eine Million Tonnen an Getreide und Futtermitteln aus Rumänien ausgeführt worden. Die Verteilung ist auf gemeinsamen Besprechungen der Bundesgenossen festgesetzt worden, entsprechend ihren Bedürfnissen. Dabei wurde in weitestgehendem Maße der bedrängten Lage Rechnung getragen, in der sich Österreich im vergangenen Frühjahr befand. Mehr als die Hälfte der gesamten Ausfuhr ging nach Österreich-Ungarn. Nächstdem hatte Deutschland den größten Anteil an der Ausfuhr, doch blieb die Menge um etwa 150 000 t hinter dem Ausfuhrteil für Österreich-Ungarn zurück. Auch die Türkei und Bulgarien konnten ihre dringendsten Bedürfnisse aus Rumänien befriedigen, soweit sie nicht schon durch die Ernte im eigenen Lande in gleicher Weise wie Österreich-Ungarn und Deutschland versorgt waren. Die Haupteinfuhr nach Österreich-Ungarn bestand in Weizen und Mais. Die Ausfuhr des letzteren nach Deutschland übertraf sogar noch diejenige nach Österreich-Ungarn, während die Weizenausfuhr nach Deutschland zu der nach Österreich im Verhältnis von etwa drei zu fünf stand. Deutschland konnte einen großen Teil seines Bedarfes an Ölfrüchten aus Rumänien befriedigen, Bulgarien an Salz.

— **Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.** Aus Wien wird der „Nat. Ztg.“ geschrieben: Es muß auffallen, daß die hiesige Spekulation, die sonst zu schrankenlosen Übertreibungen neigt, in der Kursbewertung der Orientbahnaktien eine bemerkenswerte Zurückhaltung beweist, so daß der hiesige Kurs seit Wochen andauernd um eine bedeutende Anzahl von Prozenten unter der Berliner Parität zurückbleibt, während ein Ausgleich durch die Unmöglichkeit der Valutaregelung und bei der dadurch bewirkten Lahmlegung der Arbitrage unmöglich ist. Es erhebt sich nun die Frage, ob in diesem Falle das größere Maß von Sachlichkeit auf seiten der Berliner oder der Wiener Börse zu suchen ist? Hier ist man natürlich über den inneren Wert des Unternehmens und insbesondere über die ihm zustehenden bedeutenden Ablösungs- und Entschädigungsansprüche genau unterrichtet, aber man ist sich gleichzeitig nicht im unklaren darüber, daß noch eine Reihe von Jahren darüber vergehen dürfte, ehe diese Ansprüche auch nur rechtswirksam geltend gemacht, geschweige denn, ehe sie verwirklicht werden können. Vertraglich festgelegt ist nur die Entschädigung, die die bulgarische Regierung für die von ihr übernommenen Strecken ein Jahr nach der Vollziehung der Friedensverträge zu bezahlen hat. Sie beträgt annähernd 25 Millionen Lewa, gleich 50 % des Aktienkapitals, und ist also durch die in den letzten Wochen dort eingetretene ebensoviel ausmachende Steigerung des Aktienkurses recht frühzeitig vorweggenommen. Daß die Verwaltung die Ausführbarkeit des mit Serbien vor Kriegsausbruch getroffenen Abkommens für die Ablösung der Betriebsrechte als unmöglich ansieht, ergibt sich aus der im Geschäftsberichte für 1916 enthaltenen Angabe, daß sie bei den Militärbehörden der Zentralmächte, welche die auf serbischem Gebiet belegene Strecke betreiben, alle Schritte unternommen hat, damit die Rechte der Gesellschaft gewahrt werden und die Rückstellung des Betriebes im geeigneten Zeitpunkt erfolgen kann. Wenn schließlich von dort aus auch die Möglichkeit einer „Verstaatlichung“ der Hauptlinie Adrianopel-Konstantinopel erörtert worden ist, so hat man dabei übersehen, daß die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen nur die Pächterin der Linie ist, allerdings auf Grund eines bis zum Jahre 1958 reichenden Pachtvertrags. . . .

Nach dem zuletzt veröffentlichten Ausweise vom 18. August ergab sich bis zu diesem Tage eine Mindereinnahme von etwa 1 970 000 Fr., so daß man für das ganze Jahr mit der Wahrscheinlichkeit einer etwa drei Millionen Franken betragenden Mindereinnahme rechnen muß. Verwickelt wird das Minderergebnis durch die gleichzeitige Steigerung der Betriebsausgaben. Besonders ins Gewicht fällt die ansehnliche Preissteigerung der Kohle, aber auch die anderen Materialien für die Zugförderung dürften erhebliche Mehraufwendungen verursacht haben, ebenso Löhne und Besoldung der Arbeiter und des Personals. Im vorigen Jahre waren die Betriebsausgaben um etwa 1½ Millionen Franken gestiegen, und es müßte schon als ein günstiges Verhältnis bezeichnet werden, wenn das diesjährige neue Mehr der Unkosten für 1917 über einen solchen Betrag nicht hinausgeht. Diese Zahlen fallen ins Gewicht, wenn man sich vergegenwärtigt, daß der Betriebsüberschuß des Jahres 1916 — ohne den Gewinnvortrag — 5 282 646 Fr. betragen hat. Sie machen es jedenfalls nicht gerade wahrscheinlich, daß sie seit Kriegsausbruch auf 5 % ermäßigte Dividende für 1917 eine Erhöhung erfahren kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Mit dem 1. Oktober 1917 werden die bisherigen Bahnhöfe Viersen und Helenabrunn geschlossen und gleichzeitig die an der neuen regelspurigen Hauptbahnstrecke von M.-Gladbach über Viersen nach Crefeld gelegenen neuen Bahnhöfe Viersen und Helenabrunn eröffnet und zwar mit den gleichen Befugnissen wie die bisherigen Bahnhöfe.

Änderung von Stationsnamen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. September l. J. ist die Bezeichnung der an der Strecke Szabadka-Baja-Bátaszék gelegenen Station Bácsalmási szölök auf „Kúnbaja“ und die Bezeichnung der an der Strecke Dalj-Szabadka gelgenen Haltestelle Kúnbaja auf „Tavankúti megálló“ abgeändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 29 vom 4. Oktober 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Art. 13 des Übk. z. VBR. [Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen] (abgesandt am 9. Oktober 1917).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweizer. Eisenbahnen.

Ab 1. Januar 1918 erhält der erste Satz der Abt. d im dritten Absatz von Artikel 36 der Allgemeinen Tarifvorschriften folgenden Wortlaut:

„Die leeren Privatgüterwagen werden in gewöhnlicher Fracht frachtfrei befördert."

Karlsruhe, 9. Oktober 1917. (1493)
Gr. Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Verkehr.

I. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1917 wird der Ausnahmetarif 16 für Flachs, gebrecht aufgehoben.

II. Die im Verkehr mit der Station Oderberg zu berechnende Überfuhrgebühr von 3,4 ₰ für 100 kg unterliegt der deutschen Verkehrssteuer nicht, sie ist daher nach wie vor in bisheriger Höhe zu erheben.

München, den 8. Oktober 1917. (1492)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für präparierte Kindermilch usw. Tfv. 2 K. 33.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1917 wird der Ausnahmetarif für die unter Abteilung B des Warenverzeichnisses genannten Miesmuscheln und Miesmuschelfleisch, Krabben und Krabbenfleisch usw. auch auf Ladungssendungen ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Oktober 1917. (1489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden tritt vorübergehend an Stelle des Kohlentarifs Nr. 12 vom 1. August 1917 mit Wirkung vom 22. Oktober 1917 ein neuer Kohlentarif Nr. 12 in Geltung, der Erhöhungen von 1 bis 20 ct. für 100 kg enthält. Preis 1 ℳ.

Saarbrücken, 7. Oktober 1917. (1491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger wird im Bereich der Oldenburgischen Staatsbahnen vom 1. November 1917 ab bis auf weiteres, längstens jedoch für die Dauer des Krieges, die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) bzw. — soweit dieser nicht wirkt — nach den Sätzen des Spezialtarifs III um 50 % ermäßigt.

Oldenburg, 3. Oktober 1917. (1488)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Ost - mitteldeutsch - sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1917 wird die Station Magdeburg als Empfangsstation mit einer Anzahl von Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 7 d aufgenommen. Gleichzeitig wird dieser Ausnahmetarif auf den Verkehr von Weißig b. Großenhain nach Schöningen Stb. ausgedehnt. Die durch unsere Bekanntmachung vom 10. Juli 1917 eingeführte Einschränkung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) wird wieder außer Kraft gesetzt. Ferner werden mit Gültigkeit vom 12. Dezember 1917 die Ausnahmetarife 16 (Flachs und Hanf) und 16 a (Flachs, gebrecht) aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 5. Oktober 1917. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit dem 1. Januar 1918 treten im Ausnahmetarif 30 (Holz) unter B des Warenverzeichnisses folgende Änderungen ein:

a) Nach „Faßholz (Faßdauben, Faßböden)" ist nachzutragen: „ausgenommen Daubenholz, weiches, bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke".

b) Statt „Bretter, letztere auch gehobelt und genutet", hat es zu lauten: „Bretter, letztere auch gehobelt, genutet, gefedert".

c) Statt „Friesen (Friesbrettchen), rohe, ferner Dielen, letztere auch gehobelt und genutet" hat es zu lauten: „Friesen, (Friesbrettchen), rohe (nicht gehobelt, nicht genutet, nicht gefalzt), ferner Dielen, letztere auch gehobelt, genutet, gefedert". (Hierher gehören auch Dielen, die auf einer Flachseite mit breiter Nut, sogenanntem Luftkanal versehen sind. Unter Friesen sind Bretter aus Eichen-, Buchen-, Eschen-, Ahorn- oder Rüsterholz von einer Länge bis 210 cm, einer Breite von 3 bis 15 cm und einer Stärke bis 3 cm zu verstehen.

d) In dem Abschnitt „Hölzer für den Handwerks- und Industriebetrieb", sind die Worte: „Kistenwände einschließlich der", ferner „aus zusammengefügten Brettchen" zu streichen.

Altona, den 8. Oktober 1917. (1496)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft III, gültig vom 4. März 1912; Nachträge III vom 1. August 1916, IV vom 1. Februar 1917 und V vom 1. August 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 an sind folgende Frachtsätze zu ermäßigen:

Nachtrag III. Seite 32:

Von Grube 47 (Myslowitzgrube) nach Zurány von 1487 auf „1387".

Nachtrag IV. Seite 12:

Schnittfrachtsatz nach Rum von 2154 auf „2024".

Nachtrag V. Seite 5 und 10:

Von den Gruben 14 (Clara- und Valentinschacht usw.) und 67 (Charlottegrube usw.) nach Agfalva, Berzencze, Lajtaszentmiklós, Lövö, Nagyczenk, Nagykanizsa, Nagymárton, Savanyúkút, Sopron D. V., Gy. S. E. V. u. S. P. H. E. V. und Zalaszentmihály-Pacsa sind die Frachtsätze um je 10 Heller zu ermäßigen.

Nachtrag V. Seite 13:

Von Grube 10 a (Gleiwitzer Steinkohlengrube) nach Lajtaszentmiklós von 2353 auf „2343".

Kattowitz, 9. Oktober 1917. (1495)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Der unterm 2. August d. Js. bekanntgemachte 2. Nachtrag zum Gütertarif für den Binnenverkehr auf deutschem Gebiete, tritt am 10. Oktober 1917 in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 auch noch der Ausnahmetarif 5 für Steine usw. aufgehoben.

Amsterdam, 6. Oktober 1917. (1497)
Generaldirektion der
Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Personen- und Güterverkehr.

Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit des Tages der Inkrafttretung des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917, soweit der Personenverkehr in Frage kommt, tritt der Nachtrag 4 zum Binnentarif, enthaltend Erhöhungen im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Hildesheim, 10. Oktober 1917. (1494)
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Die in der Vereinszeitung Nr. 73 vom 19. September auf 1. November 1917 angekündigte Aufhebung der Fahrpreise und Erhöhung der schweizerischen Gepäckschnittfrachtsätze im Verkehr von bayerischen nach schweizerischen Stationen tritt erst am 1. Dezember 1917 in Kraft.

Stuttgart, den 6. Oktober 1917. (1490)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Am 18. Oktober 1917 erscheint ein Nachtrag XVI. zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, den 11. Oktober 1917. (1498)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 81. | 17. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur bevorstehenden Beschränkung des Personenverkehrs.

Mit dem 18. d. M. tritt auf den deutschen Eisenbahnen eine einschneidende Erhöhung des Personentarifs für Eil- und Schnellzüge in Kraft, deren Grundzüge wir bereits in Nr. 80 S. 672 mitgeteilt haben. Es handelt sich, wie vorweg zu bemerken ist, um eine Kriegsmaßregel, die durch die Nöte des Augenblicks herbeigeführt ist und voraussichtlich sogleich wieder aufgehoben werden wird, sobald die zwingenden Gründe der Maßregel in Wegfall gekommen sind; insbesondere ist eine Erhöhung der Einnahmen des Personenverkehrs keineswegs beabsichtigt, im Gegenteil sind sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen vollkommen bewußt, daß die nächste und gewollte Wirkung ein Herabgehen der Einnahmen aus dem Personenverkehr die Folge sein wird, so daß die Eisenbahnen von einem Teil des jetzigen Personenverkehrs entlastet werden.

Warum war die Entlastung notwendig? Es sind teils allgemeine, teils besondere Gründe gerade für den Personenverkehr vorhanden, die in dieser Kriegszeit zu einer Maßregel zwingen, die an sich verkehrsfeindlich erscheint, und doch bei tieferem Eingehen auf ihre Gründe sich als durchaus verkehrsfreundlich herausstellt insofern, als durch sie zur Förderung der Kriegszwecke derjenige Teil des Eisenbahnwesens, der diesen Zwecken dient, leistungsfähiger gemacht und gesund erhalten werden soll.

Es ist klar, daß schon an sich die Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes auf die besetzten Gebiete Belgiens, Frankreichs, Rußlands, Serbiens, Rumäniens — Gebiete, die in ihrem Gesamtflächeninhalt dem Deutschlands kaum erheblich nachstehen werden — an die Eisenbahnen der Verbündeten gewaltige Anforderungen stellte, da Betriebsmittel und Personal von ihnen fast ausschließlich gestellt werden mußten. Wir erwähnen nur, daß die Zahl der am 1. September d. J. in den besetzten feindlichen Gebieten befindlichen deutschen Güterwagen 155 000 betrug, während der Güterwagenpark trotz aller Anstrengungen der Verwaltungen, Werkstätten und Wagenbauanstalten nur um rd. 91 000 Stück vermehrt werden konnte und dadurch auf 712 416 im Juli d. J. stieg. Nicht besser steht es mit den Lokomotiven, zwar sind während des Krieges beispielsweise bei den preußischen Staatsbahnen mehr als 4000 Lokomotiven neu beschafft worden, so daß sie jetzt deren 26 035 statt 21 882 zu Beginn des Krieges besitzen, dennoch genügt der Bestand den gewaltig gestiegenen Anforderungen nicht. Für den Mangel an Personal sei nur die eine Zahl angeführt, daß jetzt nicht weniger als 94 000 weibliche Bedienstete allein bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen beschäftigt werden, weil das männliche Personal zu kriegerischen Zwecken abgegeben werden mußte.

Zu diesen Schwierigkeiten tritt der infolge der starken Inanspruchnahme gestiegene Verschleiß an Material jeder Art, die Notwendigkeit, Ersatzstoffe zu beschaffen, die Erhöhung des sog. Reparaturstandes, die Verringerung des Personals der Werkstätten u. a.

Dem gegenüber sind auch im Heimatbetrieb von den Eisenbahnen große Aufgaben zu lösen, wie fortdauernde Truppenbewegungen verschiedenster Art, Nachschübe u. ähnl. Vor allem aber nimmt die gesamte Rüstungsindustrie, der Kohlen- und Erzverkehr und der Nahrungsmittelverkehr einen erheblich größeren Teil des Gesamtverkehrs in Anspruch als im Frieden. Trotz der geschilderten Vermehrung der Betriebsmittel, der verstärkten Heranziehung der Wasserwege wuchs im Laufe der Zeit der Güterverkehr auf eine ganz ungewöhnliche Höhe, so daß bekanntlich die Einnahmen aus dem Güterverkehr im August d. J. bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen diejenigen desselben Monats im Vorjahr um 10,71 % überstiegen.

Während so der Güterverkehr großenteils infolge der nicht einzuschränkenden Verkehrsnotwendigkeiten stieg, zeigte auch der Personenverkehr ein starkes Steigen, und es war eine immer mehr unerträglich werdende Überlastung der Züge die Folge. Die Zahl der gefahrenen Personenzüge ist schon mit Rücksicht auf den Güterverkehr stark beschränkt, so daß die Fahrplaneinschränkung in Deutschland auf 54 % berechnet wird. Aber der Verkehr der Zivilpersonen kann mit den vorhandenen Eil- und Schnellzügen kaum mehr bewältigt werden, da ja auch die glücklicherweise sehr zahlreichen Militärurlauber diese Züge trotz der besonderen Militärurlauberzüge mit 70 % zu benutzen genötigt sind. Wir brauchen die Zustände im Personen- und Gepäckverkehr, wie sie sich im Laufe der letzten Zeit namentlich bei den D- und Schnellzügen Deutschlands entwickelt haben, kaum zu schildern. Jedermann kennt sie, aber nicht nur das Publikum empfindet die großen Übelstände, sondern in noch höherem Maße die Eisenbahnen selbst. Verkehrsunregelmäßigkeiten, Zugverspätungen, Verschleppungen usw. machen den Dienst verwickelt und schwierig und vermindern die Leistungsfähigkeit des wichtigen Kriegsinstruments, der Eisenbahnen, in unzulässigem Grade.

Eine weitere Einschränkung des Güterverkehrs und Güterdienstes ist mit Rücksicht auf ihre Kriegsnotwendigkeit nicht möglich. Was geschehen konnte in dieser Richtung, ist geschehen, die entbehrlichen Beförderungen werden zurückgestellt, zeitweise wird der Stückgutverkehr gesperrt — eine gewiß höchst lästige Maßregel. Bekannt sind die Einschränkungen zur Herbeiführung von Licht- und dadurch von Kohlenersparnis. Alles mögliche geschieht zur Beschleunigung des Wagenumlaufs. Aber schwere Stockungen haben sich doch nicht überall vermeiden lassen und der Herbst mit seinen erfahrungsgemäß stark steigenden Güterverkehrsmengen steht im wesentlichen bevor.

Zur sicheren Bewältigung des kriegsnotwendigen Güterverkehrs richten sich daher die Gedanken naturgemäß auf die Möglichkeit einer Einschränkung des Personenverkehrs, namentlich des Eil- und Schnellzugsdienstes, die zu einer Entlastung gerade derjenigen Linien dienen würde, auf denen der Einfluß der Zugunregelmäßigkeiten auf den Güterverkehr, auf die Abfuhr der Kohlen und Nahrungsmittel (Kartoffeln!) doppelt stark ist.

Militärischerseits ist bereits eine tunlichste Beschränkung der Beurlaubungen für die Zeiten des starken Herbstverkehrs angeordnet.

Erwägt man nun, welche Reisende hauptsächlich die Schnellzüge bevölkern, so kommt man, vom Militär abgesehen, zu folgendem Ergebnis: Die Reiselust des Publikums, weniger aus reinem Vergnügen, als um beruflicher und geschäftlicher Zwecke willen, dann auch zu Besuchszwecken, ist sehr groß, aber sie kann ohne schwere Bedenken erheblich eingeschränkt werden, wenn man die Fahrpreise stark und vorübergehend erhöht. Die Eisenbahnen dienen im Kriege Rüstungszwecken und der Volksernährung — alle anderen Bedürfnisse müssen diesen gegenüber zurücktreten.

Es ist daher von den deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Erhöhung der Eilzug- und Schnellzugpreise um durchschnittlich 100 % in der Weise beschlossen worden, wie des näheren in Nr. 80 S. 672 dargestellt ist. Die Zuschläge werden durch Ergänzungskarten erhoben werden, die auch im Rundreiseverkehr für die betr. Strecken zur Ausgabe gelangen.

Alle andern Maßregeln schienen dieser technisch leicht und in der notwendigen ganz kurzen Frist einführbaren Erhöhung gegenüber teils undurchführbar, teils unzulänglich, teils unwirksam. Dahin gehört das vorgeschlagene Reiseverbot für Frauen und Kinder und die Einführung von Erlaubnisscheinen, die zu den größten Beschwerden über die Handhabung führen würde.

Auch die jetzt durchgeführte Erhöhung hat zweifellos ihre Schattenseiten. Sie bevorzugt die reichen Leute gegenüber den minder Bemittelten. Doch ist dies von geringerem Gewicht; gerade der Geschäftsverkehr wird hauptsächlich betroffen werden, bei dem eine Zurechnung der Reisekosten zu den Geschäftskosten erfolgt, denen jetzt meist hohe Gewinne gegenüberstehen.

Übrigens haben die Verwaltungen der Nachbarländer sowohl der verbündeten, der neutralen wie der feindlichen ähnliche Maßnahmen z.T. aus denselben, z.T. aus wesentlich finanziellen Gründen getroffen. Weiter unten findet der Leser eine knapp[e] Darstellung der von der Schweiz getroffenen Einschränkunge[n] und Tariferhöhungen zur Ermöglichung der Kohlenersparni[s] und des Ausgleichs der gestiegenen Ausgaben. Auc[h] Österreich und Ungarn sind mit starken Tariferhöhungen vo[r]gegangen, ebenso England und Schweden.

Sehr bedeutsam ist, daß die Maßregel für Deutschland nu[r] auf so lange geplant wird, als der Betriebszustand da[z]u zwingt.

Neben der dargestellten Hauptmaßregel seien noch einig[e] andere hier erwähnt, die dem gleichen Ziele, einer Erreichun[g] größerer Pünktlichkeit des Betriebes, dienen sollen: man wir[d] versuchen, bei bisher überlasteten Personenzügen de[n] Fahrkartenverkauf auf eine bestimmte Höchstzahl zu be[]schränken, man wird den Gepäckverkehr durch Einführun[g] von Höchstgewichten für das einzelne Gepäckstück und da[s] von einer Person aufzugebende Gepäck zu vermindern suchen[.] Die immer wiederkehrende Verspätung der Züge durch Ein[-] Aus- und Umladen des Gepäcks und die dadurch entstehende[n] Unzuträglichkeiten wird man durch die Anordnung verhindern[,] daß Anschlußzüge auf das Umladen des Gepäcks nicht länge[r] warten, als ohne eigene Verspätung möglich ist. Das Gepäc[k] wird dann erst mit dem nächstfolgenden Zuge befördert.*)

Auch an eine Einschränkung des Sonntagsverkehrs, wie si[e] in England schon im Frieden üblich ist, wird gedacht. De[r] neue Winterfahrplan wird zum 1. November Ausfälle eine[r] Reihe von Personenzügen an den Sonntagen bringen. Ma[n] denkt auch daran, den Sonntagsverkehr durch Zuschläge z[u] den Fahrpreisen einzudämmen. Natürlich soll dabei auf di[e] Großstädter besondere Rücksicht genommen werden, denen di[e] Möglichkeit einer Erholung im Freien ohne Eisenbahnfah[rt] genommen ist.

Eine weitere der Einschränkung des Kohlenverbrauchs so[-] wohl wie des Personenverkehrs dienende Maßnahme ist di[e] Herabsetzung der vorgeschriebenen Wärmegrade, die durch di[e] Heizung der Züge erreicht werden sollen. Es sollen statt wi[e] bisher 12—15°, nur 10—12° C. erzielt, Züge für kurze Strecke[n] gar nicht geheizt werden.

Bei einem Gesamtüberblick über alle diese Maßregeln er[-] kennt man wohl die ernste Notwendigkeit, die die Eisenbahne[n] zu ihnen zwingt. Von dem vaterländischen Sinne der Be[-] völkerung ist zu erwarten, daß sie ohne Murren die ihr zu[-] gemuteten, kaum empfindlichen Opfer trägt. Wird so zu de[r] Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Eisenbahndienstes be[i-] getragen, so sind die für die Förderung der Kriegszweck[e] und insbesondere der Volkswohlfahrt entspringenden Vo[r-] teile so bedeutende, daß die Opfer gewiß nicht ins Gewic[ht] fallen.

Hoffen wir, daß die Zeit nicht zu fern ist, da alle dies[e] Kriegsmaßregeln wieder aufgehoben werden können. v. M.

*) Daraus ergibt sich für den Reisenden die goldene Rege[l,] möglichst so wenig Gepäck auf Reisen mitzunehmen, daß ma[n] es ohne Zuhilfenahme fremder Kräfte selbst befördern kan[n.] Der dem Zwischenhandel dienende, meist unerlaubte Hamster[-] verkehr wird unter den obigen Maßnahmen leiden, der de[r] eigenen Versorgung dienende wird dadurch geförde[rt.]

Über Stehbolzen.

Von Kgl. Werkstätten-Vorsteher **G. Sonneborn**, Jarotschin.

Im Anschluß an meinen Aufsatz in Nr. 22 dieser Zeitung *) möchte ich die Aufmerksamkeit der Behörden auf die Stehbolzenfrage lenken.

Solange der Lokomotivkessel besteht, sind wir in der Stehbolzenfrage wenig vorwärts gekommen. Man rechnet sowohl im Betriebe als auch in den Werkstätten bei den häufigen Brüchen und Undichtheiten der Stehbolzen als mit etwas gan[z] Selbstverständlichem, ohne daß wesentliche Verbesserung[s-] vorschläge in die Erscheinung getreten sind. Zwar hat ma[n] versucht, die ankerlosen Kessel (Wellrohrkessel), die scho[n] in den 80iger Jahren bei den preußischen Staatsbahnen au[s-] geprobt wurden, weiter zu verbessern und den Anforderunge[n] des Betriebes anzupassen, weil sie den großen Vorzug hatte[n] ohne Stehbolzen auszukommen; indes scheinen sich diese un[d] ähnliche Bauarten mit Rücksicht auf das Unrundwerden de[r]

*) „Einfluß des Siederohrlaufens auf die Ausnutzung der Brennstoffe."

lammrohres und die Empfindlichkeit des Materials bei Stichammenbildung zurzeit noch nicht einzuführen. Man hat iel über den Feuerbuchskessel geklagt, aber er ist bis heute och nicht durch eine andere Bauart vollgültig ersetzt woren und damit tritt die Stehbolzenfrage immer wieder in den ordergrund.

Mit der Erhöhung des Kesseldrucks und der Vergrößerung er Feuerkiste haben die Brüche und Undichtheiten der Stehlzen erheblich zugenommen. Das Abreißen der Stehbolzen irfte sich wegen der Starrheit der Anordnung und der Marialausdehnung und -verschiebung kaum vollständig beitigen lassen; denn selbst trotz der Wahl eines geeigneten aterials wie Hartkupfer, Manganbronze, Nickelstahl und eiches Eisen, bei denen die Forderung der Dehnung und estigkeit bis an die Grenze des Erreichbaren ging, konnte an der Brucherscheinungen nicht Herr werden. Die in merika bereits im Jahre 1910 angewandten Gelenkstehlzen haben zurzeit in Deutschland noch keinen Anklang funden.

Die Stehbolzenfrage ist insofern von großer Bedeutung, als ir bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung mit

a b Eisenrost, Asche

Abb. 1. Abb. 2.

gefähr 10 Millionen Stehbolzen zu rechnen haben, von den ½ Million jährlich erneuert wurden muß.**) Aber es id nicht allein die Stehbolzenbrüche, die uns hier interessien, sondern die in großem Maße auftretenden Undichtheiten d damit verbundene Beschädigungen der Feuerkistenwände, e wiederum einen Mehrverbrauch an Brennstoff verurchen.

Wenn wir uns die verschiedenen Ausführungen von Stehlzen (vgl. Abb. 1—3) vergegenwärtigen, so sind es zunächst ei Hauptursachen, die die Schäden herbeiführen:

1. die Materialanhäufung,
2. das scharfe Verstemmen der Stehbolzenköpfe.

Die Materialanhäufung muß unbedingt ein Überhitzen des terials herbeiführen, wodurch der Stehbolzen undicht wird. irch Eisenrost und Asche bilden sich die sogenannten hwalbennester, unter denen das Material wegrostet. Das sachgemäße, hauptsächlich scharfe Verstemmen führt zu ssebildungen um die Stehbolzenköpfe. Will man den Übelnd zu 1. vermeiden, müßte man zunächst dem Stehbolzen

**) Vgl. „Neuerungen an Lokomotiven" von Gustav Hamer, Reg.-Baumeister. Sonderabdruck im Verlage von Glasers nalen.

eine Form geben, die eine Materialanhäufung möglichst ausschließt. Das führt von selbst zu der Forderung, den Nietkopf fortfallen zu lassen und den Stehbolzen hohl zu gestalten. Letzteres geschieht bereits seit mehreren Jahren, indes dürfte die Erwähnung am Platze sein, daß die ganz durchbohrten Stehbolzen den nur an beiden Seiten angebohrten gegenüber selbstverständlich den Vorzug verdienen mußten, weil mit dem gänzlich durchbohrten Stehbolzen Haarrisse

Abb. 3. Abb. 4.

— von Lunkern im Gußblock herrührend — entfernt und dadurch frühzeitige Brüche der Stehbolzen verhütet werden. Zur Vermeidung einer Materialanhäufung wäre dann nur der Stehbolzen in der Mitte und nicht an dem Kopfe zu vernageln.

Die undichten Stehbolzen sollen nach Ansicht vieler Werkstattsbeamten nur durch Aufdornen wieder dicht hergestellt werden. Von dem Verstemmen ist nur dann Gebrauch zu machen, wenn hierdurch die Wände nicht beschädigt werden. Das Fortfallen des Stehbolzenkopfes hat nun den Vorteil, daß wir bei entsprechender Form des Stehbolzens nicht nur eine gute Dichtung haben, sondern auch die Übelstände des scharfen Verstemmens vermeiden. Der in der Feuerkiste vorstehende Teil erhält zu diesem Zwecke die in Abb. 5 angedeutete gehöhlte Form, die bei geringer Vernietung ein kräftiges Aufdornen ermöglicht. Abb. 5 zeigt ferner einen Bund,

Abb. 5.

der zur besseren Abdichtung empfehlenswert wäre. Da dadurch ein größeres Gewinde im Feuerbuchsmantel bedingt wird, ergibt sich die Anwendung eines stufenförmigen Gewindebohrers. Während in der Feuerkiste nur ein Verstemmen erfolgt, wird der Stehbolzen am Feuerbuchsmantel wie bisher vernietet.

Da die Eisenbahnverwaltungen während des Krieges und jedenfalls noch viele Jahre danach eiserne Feuerkisten mit eisernen Stehbolzen verwenden werden, so müssen auch Wege eingeschlagen werden, die das Eisen als Ersatzstoff für Kupfer tatsächlich befähigen. Sollten durch diese Maßregel geringere Vorteile in der Stehbolzenfrage erreicht werden, so werden auch die Mehrkosten, die die neuen Stehbolzen verursachen, gegenüber der Bewährung keine Rolle spielen.

Zugeinschränkungen und Tariferhöhungen auf den Schweizerischen Bundesbahnen.

Vom 22., nicht 15. d. M. ab — wie früher gemeldet — wird der Zugverkehr in der Schweiz zwecks Linderung der drohenden Kohlennot abermals bedeutend eingeschränkt werden, und zwar in einem Umfang, daß der neue Fahrplan knapp ein Drittel der vor dem Kriege verkehrenden Züge umfaßt. Hand in Hand mit dieser Verkehrsbeschränkung soll eine starke Steigerung nahezu aller Eisenbahntransporttaxen gehen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat im Einverständnis mit der ständigen Kommission dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen in den letzten Tagen entsprechende Anträge unterbreitet. Den beigefügten Erläuterungen und Begründungen entnehmen wir nach einem Bericht der „N. Z. Ztg." folgendes: Veranlassung zu diesen Maßnahmen, die eine Erhöhung der Transporteinnahmen anstreben, geben die bedeutende Steigerung der Kohlenpreise, die fortgesetzten Preiserhöhungen bei allen für den Bahnbetrieb notwendigen Stoffen und die wesentlich erhöhten Aufwendungen für das Personal wegen der allgemeinen Teuerung. — Die Generaldirektion berechnet den mutmaßlichen Fehlbetrag der Bundesbahnen für 1917 auf 45 655 000 Fr.; mit dem Ausfall von 1916 (44 533 000 Fr.) erhalten wir auf Ende 1917 einen Fehlbetrag von 90 188 000 Fr. Da es fraglich ist, ob auch nur ein Teil dieser Summe durch die nach einem neuen Verkehrsaufschwung wiederkehrenden Einnahmeüberschüsse nach und nach gedeckt werden kann, muß eine anderweitige Tilgung in Aussicht genommen werden. Bei einer Frist von 30 Jahren und einem Zinsfuß von 3¾ % macht die jährlich zu tilgende Summe rund 5 700 000 Fr. aus. Die gesetzlichen bzw. ordnungsmäßigen Besoldungs- und Lohnerhöhungen im Jahre 1918 betragen 3 000 000 Fr., die außerordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse 1 700 000 Fr., die Mehrausgaben infolge Erhöhung der Kohlenpreise 18 000 000 Fr. Zusammen ergeben diese Posten 28 400 000 Fr. Für die nächste Zeit erheischen die Mehrausgaben im Betrieb und die Zinsenlasten der Bundesbahnen eine jährliche Mehrausgabe von rund 29 Millionen. — Die Generaldirektion ist sich bewußt, daß es sich heute nicht um eine Neuordnung des Tarifwesens auf gesetzlicher Grundlage, sondern lediglich um eine gegenüber den Taxmaßnahmen vom 15. März 1917 erweiterte vorläufige Ordnung handeln kann.

Was zunächst den P e r s o n e n v e r k e h r anbelangt, so wird vor allem die Aufhebung der Hin- und Rückfahrtaxen beantragt. Die Preise einfacher Fahrt könnten einen Aufschlag von mehr als 10 % nicht wohl ertragen. Bei Belassung dieses Aufschlags müßte, um die notwendigen Mehreinnahmen von 16 Millionen aus diesem Verkehr doch zu erreichen, der Zuschlag auf die Hin- und Rückfahrpreise auf über 40 % angesetzt werden. Nun stellen sich aber schon die um 40 % erhöhten Hin- und Rückfahrtaxen in der 1. und 2. Klasse höher, in der 3. Klasse nur noch um 4,5 % niedriger als die doppelten Taxen einfacher Fahrt mit 10 % Zuschlag. Daher empfiehlt sich die Aufhebung der Hin- und Rückfahrtaxen. — Die Generaldirektion macht diesen Vorschlag aber auch noch aus einem anderen Grunde. Sie hat schon früher die Einführung des Schnellzugszuschlags empfohlen. Auf diese Neuerung muß verzichtet werden, falls die Hin- und Rückfahrtaxen mit ihren Verwicklungen bestehen bleiben. Die Frage ist nun, ob die Fahrkarten einfacher Fahrt (die für einfache Fahrten und für Hin- und Rückfahrten auszugeben wären) ohne oder mit dem am 15. März 1917 eingeführten Zuschlag von 10 % ausgegebn werden sollen? Die Antwort lautet: Mit Zuschlag! Entscheidend für die Beibehaltung ist, daß bei der Beseitigung die Mehreinnahmen aus dem allgemeinen Verkehr nur 8 Millionen ausmachen würden. Bei Entfernungen von 20, 50, 100 und 200 km stellen sich die Erhöhungen gegenüber den jetzigen Hin- und Rückfahrtaxen einschließlich 10 + 10 % Zuschlag wie folgt:

km	Neue Taxen			Jetzige Taxen		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	Franken			Franken		
20	4,60	3,20	2,30	4,15	2,75	1,80
50	11,40	7,90	5,60	10,45	6,85	4,50
100	22,80	16,—	11,40	21,10	13,90	9,20
200	45,60	32,—	22,80	42,40	28,—	18,60

Die Generaldirektion ist der Ansicht, daß diese Lösung, d. h. die Aufhebung der Hin- und Rückfahrkarten und die Anwendung der Taxen einfacher Fahrt mit dem jetzigen Zuschlag von 10 %, eine zwar starke, aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen keine unzulässige Belastung des Verkehrs darstellt, um so weniger, als ja die Kohlenknappheit und die dadurch bewirkte Verminderung des Fahrplans im Grunde genommen dazu nötigen, auch durch die Taxerhöhung auf eine Einschränkung des Verkehrs hinzuwirken. Im andern Fall würde es nicht möglich sein, ihn mit der verringerten Zugzahl zu bewältigen. Auch kann nur auf diesem Wege die als nötig erachtete Einnahmevermehrung von 16 Millionen erzielt werden. — Was den Wegfall der Rückfahrkarten anbelangt, so sollen die Reisenden im allgemeinen auf die Lösung von einfachen Fahrkarten angewiesen sein. Bei allen stärker beanspruchten Verbindungen wird man jedoch Maßnahmen treffen, daß die Reisenden ihre Karte für die Rückfahrt gleich bei Antritt der Reise beziehen können. — Die festen L u s t - und R u n d f a h r t k a r t e n, G e s e l l s c h a f t s- und S c h u l f a h r t s k a r t e n werden aufgehoben. Über die G e n e r a l - und anderen A b o n n e m e n t s sowie über B e a m t e n k a r t e n und F r e i f a h r t a u s w e i s e werden besondere Verfügungen ergehen. — Eine Bemerkung noch über den S c h n e l l z u g z u s c h l a g. Der Einfachheit halber wurde hier die Taxe nach Zonen abgestuft. Durch diesen Zuschlag soll vorab der Ortsverkehr von den Schnellzügen ferngehalten werden. Eine etwa nötige Erhöhung behält sich die Bahnverwaltung vor. — Für G e p ä c k - und E x p r e ß g u t tritt keine Taxerhöhung ein, dagegen soll die Mindesttaxe für eine Sendung einheitlich, d. h. im inneren und direkten Verkehr, auf 0,50 Fr. erhöht werden. Eine Verdoppelung des bisherigen Zuschlags, d. h. eine Erhöhung um 40 %, ist für den T i e r v e r k e h r vorgesehen.

Eine durchgreifende Änderung und nicht nur eine Erhöhung der Zuschläge soll der G ü t e r v e r k e h r erfahren. Die Vorlage erörtert des näheren die beiden hier sich bietenden Möglichkeiten: Entweder Einführung eines einheitlichen prozentualen Zuschlags auf die Frachtbeträge oder weiterer Ausbau des jetzigen Systems fester Zuschläge unter angemessener Berücksichtigung der Beförderungslänge und des Wertes der Güter. Das erstere Vorgehen wäre wohl einfacher, allein der Zuschlag müßte, um den finanziellen Zweck zu erreichen, etwa 20 % betragen, was den Fernverkehr außerordentlich stark belasten würde. Der Antrag geht daher auf Verfolgung des zweiten Weges, für dessen Zweckmäßigkeit wohl auch der Umstand spricht, daß bis heute keinerlei Beschwerden aus Handels- und Industriekreisen gekommen sind. Das Schema der neuen Taxzuschläge, die einen Ertrag von rund 20 Millionen Franken jährlich einbringen sollen, ist folgendes:

	Eil-Stückgut	Fracht-Stückgut	Güter der allg. Wagenladungsklassen u. d. schweiz. A.-T. 3 sowie Güter aller Art im Falle der Ausfuhr		Übrige Güter	
			5 t	10 t	5 t	10 t
	Centimes für je angefangene 100 kg Taxgewicht					
Bis 10 Tarifkilometer . .	20	10	6	5	5	4
11 bis 20 Tarifkilometer	30	15	8	7	7	5
21 „ 30 „	40	20	11	10	9	6
31 „ 40 „	50	25	14	13	11	8
41 „ 50 „	60	30	17	16	14	10
51 „ 70 „	70	35	21	19	17	12
71 „ 100 „	80	40	25	22	20	14
101 „ 130 „	90	45	29	26	23	16
131 „ 180 „	100	50	34	30	26	19
181 „ 240 „	110	55	38	34	29	21
241 „ 300 „	120	60	41	37	31	23
301 „ 350 „	130	65	44	39	33	24
351 und mehr „	140	70	46	41	35	25

Gegenüber den heute zur Anwendung gelangenden Taxen (ohne Zuschläge) bedeuten diese Ansätze eine prozentuale Belastung der Frachtbeträge in ungefähr nachstehender Höhe:

1—10 km = 36 %		101—130 km = 20 %
11—20 „ = 34 %		131—180 „ = 18 %
21—30 „ = 32 %		181—240 „ = 15 %
31—40 „ = 30 %		241—300 „ = 13 %
41—50 „ = 28 %		301—350 „ = 11 %
51—70 „ = 26 %		351 km u. mehr 10 %
71—100 „ = 23 %		

Dieses Schema berücksichtigt also nicht nur das Gewicht es Gutes, sondern auch seinen Wert und, in abgestufter Veise, die Beförderungsentfernungen. Als weiteres Mittel zur Einnahmevermehrung ist die Aufhebung sämtlicher schweizerischer Ausnahmetarife, soweit sie nicht dem allgemeinen Lebensmittelverkehr dienen, in Aussicht genommen. Es sind also tief in das wirtschaftliche Leben der Schweiz einschneidende Maßnahmen, die von der Generaldirektion hier vorgeschlagen werden, und der einzelne Bürger kann, schreibt die „N. Z. Ztg.", nur wünschen, daß sie nicht den Stempel der Dauer erhalten. Eine diesbezügliche Einschränkung finde sich in bestimmter Form hinsichtlich der Einstellung der Ausgabe von Hin- und Rückfahrkarten, die „bis auf weiteres" erfolgen soll. F. R.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wichtige Änderungen im Schnell- und Eilzugverkehr.** om 18. d. M. an wird auf den Strecken der deutschen Eisenahnen bis auf weiteres bei Benutzung von Schnellzügen zu m tarifmäßigen Schnellzugfahrpreis eine Ergänzungsebühr erhoben. Sie beträgt

bei einem Fahrpreis		bei einem Fahrpreis	
bis 5 ℳ . . .	3 ℳ	über 55 bis 65 ℳ . . .	60 ℳ
er 5 „ 10 ℳ . . .	8 „	„ 65 „ 75 „ . . .	70 „
„ 10 „ 15 „ . . .	13 „	„ 75 „ 85 „ . . .	80 „
„ 15 „ 25 „ . . .	20 „	„ 85 „ 95 „ . . .	90 „
„ 25 „ 35 „ . . .	30 „	„ 95 „ 105 „ . . .	100 „
„ 35 „ 45 „ . . .	40 „	„ 105 „ 115 „ . . .	110 „
„ 45 „ 55 „ . . .	50 „	„ 115 „ 125 „ . . .	120 „

id so weiter um je 10 ℳ steigend. Die Ergänzungsgebühr ird durch Ausgabe von besonderen Ergänzungskarten erhoben.

Die in den Allgemeinen Ausführungsbestimmungen C IV, und VI zu § 12 E. V. O. im Deutschen Eisenbahn-Personenid Gepäcktarif Teil I für a) Fahrten zu wissenschaftlichen id belehrenden Zwecken, für Schulfahrten und für Fahrten ich und von Ferienkolonien, b) Stipendiaten des Deutschen useums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Teck in München, c) Fahrten im Interesse der Jugendpflege orgesehene Fahrpreisermäßigung wird vom 18. Oktober d. J. i für Schnellzüge nicht mehr gewährt.

Die für den Monat Oktober 1917 ausgefertigten Monats- und onatsnebenkarten sind von der Ergänzungsgebühr befreit. om 1. November 1917 werden auf den preußisch-hessischen aatsbahnen 2 Arten von Monatskarten ausgegeben, solche für ersonenzüge zum bisherigen Preise und solche gültig auch für chnellzüge unter Zuschlag von 100 % des bisherigen Preises. ie nur für Personenzüge ausgestellten Monatskarten dürfen Schnellzügen nur benutzt werden gegen Lösung einer Eränzungskarte für die betreffende Fahrt. Die Bestimmungen er die Ausgabe von Schnellzugzuschlagskarten bleiben unrührt. — Vom 18. Oktober 1917 an gelten alle Eilzüge als ischlagspflichtige Schnellzüge.

— **Fürsorge der preußischen Staatsbahnverwaltung für ihre ediensteten.** Als vor etwa Jahresfrist die Knappheit an hlleder zunahm und die Preise für Schuhwerk infolgedessen ne beträchtliche Steigerung erfuhren, machten sich die mit r Beschaffung und Ausbesserung des Schuhwerks verbunnen Schwierigkeiten bei dem großen Heer der im äußeren senbahndienst tätigen Bediensteten besonders bemerkbar. t doch gerade für diese Bediensteten, die bei Wind und etter zu jeder Tages- und Nachtzeit ihren Dienst verhten müssen, gutes Schuhzeug ein notwendiges Berufssrüstungsstück. Bei den bedenklichen Folgen, die ein angel an brauchbarem Schuhwerk für die Durchführung s Eisenbahnbetriebes zeitigen mußte, ergab sich daher für e Eisenbahnverwaltungen die Notwendigkeit, sobald als öglich für Abhilfe zu sorgen.

Wie wir erfahren, ist es den unablässigen Bemühungen r preußischen Staatsbahnverwaltung gelungen, den Schwiekeiten bisher wirksam zu begegnen. Die von einem höhen technischen Staatsbahnbeamten erfundene hölzerne Geiksohle, auf die dem Erfinder vom Kaiserlichen Patentamt r Gebrauchsmusterschutz verliehen ist, hat sich, wie durch ngere Trageversuche festgestellt ist, als ein geeigneter satz der Ledersohle erwiesen. Die Holzgelenksohle eröglicht einen leichten und bequemen Gang; auch hält sie n Fuß trocken und warm, was insbesondere bei dem starken ost des letzten Winters angenehm empfunden worden ist. ist sowohl bei der Neuanfertigung von Stiefeln wie vor en Dingen zum Besohlen getragener Stiefel zu verwenden. ich alte Stiefel, die wegen Zersetzung des unteren Schaftndes mit Ledersohlen nicht mehr versehen werden können, sind durch Verwendung von Holzgelenksohlen zumeist wieder gebrauchsfähig herzustellen. Die Staatsbahnverwaltung hat deshalb nicht gezögert, die Erfindung für die Eisenbahnbediensteten im weitesten Umfange nutzbar zu machen. Sie hat nicht nur große Mengen Holzgelenksohlen beschaffen, sondern auch in allen Eisenbahndirektionsbezirken in den Werkstätten Einrichtungen treffen lassen, um den Einbau der Gelenksohlen in die Stiefel der Bediensteten in größerem Umfange bewirken zu können. Neuerdings ist die Wochenmenge der eingebauten Gelenksohlen auf rd. 3000 Paar gesteigert, und seit der Aufnahme der Arbeiten sind insgesamt bereits mehr als 50 000 Paar Holzgelenksohlen in den Eisenbahnwerkstätten eingebaut worden. Die bei Einführung der hölzernen Gelenksohle gehegte Erwartung, daß die Sohlen sich bald allgemeiner Beliebtheit erfreuen und sich schnell im Kreise der Eisenbahnbediensteten verbreiten werden, hat sich vollauf erfüllt.

Dem Vernehmen nach läßt die Staatsbahnverwaltung auch mit anderem Sohlenersatzmaterial zurzeit noch Versuche anstellen.

— **Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft A.-G. in Berlin.** In der am 5. Oktober abgehaltenen Generalversammlung machte der Vorstand Mitteilung über eine bedeutende Geschäftserweiterung des Unternehmens. Danach ist kürzlich mit der Firma Vering & Waechter ein Abkommen zustandegekommen, auf Grund dessen die Gesellschaft mit Wirkung vom 1. April 1917 ab den Betrieb folgender Bahnen übernimmt: 1. Bieberach-Zell-Oberharmersbach, 2. Oberschefflenz-Billigheim, 3. Ottrott-Oberehnheim-Erstein, 4. Rosheim-Ottrott-S. Nabor, 5. Diedenhofen-Mondorf, 6. Achern-Ottenhöfen, 7. Möckmühl-Doerzbach und 8. Mosbach-Mudau. An den zu 1 bis 5 genannten Unternehmungen war die Gesellschaft bereits beteiligt. Die unter 1 bis 3 genannten Bahnen sind nunmehr ganz in das Eigentum der Gesellschaft übergegangen, die unter 4 und 5 ebenso wie die unter 6 und 7 genannten Bahnen sind Eigentum von Konsortien, an welchen die Gesellschaft bisher nur bei den unter 4 und 5 genannten Beteiligungen besaß. An den unter 6 und 7 genannten Bahnen hat sich die Gesellschaft insgesamt mit 600 000 ℳ beteiligt. Die hierzu erforderlichen Mittel haben ihr ihre Bankverbindungen zu mäßigen Zinsen und auf längere Zeit unkündbar zur Verfügung gestellt. Die Acherntal-Bahn (Achern-Ottenhöfen) hat schon seit Jahren recht günstige Ergebnisse geliefert. Die Jagsttalbahn (Möckmühl-Doerzbach) zeigt eine recht erfreuliche Entwicklung. Die Bahn Mosbach-Mudau ist Eigentum des badischen Staates und von der Gesellschaft gepachtet. Von dieser erheblichen Ausdehnung des Arbeitsfeldes erwartet die Verwaltung eine Steigerung der Ergebnisse und eine Verbesserung der Zukunftsaussichten.

— **Die Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft** hat ihre Firma mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. in Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft geändert. Gleichzeitig wurde die Bezeichnung der Station Lahr Straßenbahn in Lahr Nebenbahn abgeändert.

— **Kleinbahn Lüben-Kotzenau.** Am 1. d. M. ist auf dieser bisher nur dem Güterverkehr dienenden Kleinbahn auch der Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr, jedoch vorläufig nur an Werktagen, aufgenommen worden. Alle auf den Betrieb und Verkehr sich beziehenden Zuschriften sind an die Direktion der Aktiengesellschaft Osthavelländische Kreisbahnen in Berlin NW. 52, Spenerstraße 11, zu richten.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der präd. Oberbaurat Arndt bei der Generaldirektion zum planmäßigen technischen Oberrat und die Regierungsbaumeister Dreßler beim Brückenbaubureau und Voigt beim Bauamt Riesa zu Bauamtmännern. — Verliehen wurde Titel und Rang als „Baurat" den Bauamtmännern Käufler beim Neubauamt Altenburg, Wolf beim Bauamt Dresden-N. und Zimmer beim Bauamt Pirna.

Österreich.

— **Der Eisenbahnminister und der Finanzminister über Tariferhöhungen und Investitionen der Staatsbahnen.** Das Subkomitee des Eisenbahnausschusses hielt am 4. Oktober in Anwesenheit des Finanzministers Dr. Freiherrn v. Wimmer und des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Banhans eine Sitzung ab, auf deren Tagesordnung die Fortsetzung der Erörterung über den Antrag betreffend die Investitionstätigkeit der Staatsbahnverwaltung stand. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhans erklärt sich als überzeugter Anhänger einer planmäßigen Investitionspolitik, welche nicht nur auf die Bedürfnisse des Augenblicks Rücksicht nehmen, sondern einen weitausschauenden Charakter haben müsse. Er müsse jedoch von starren zeitlichen und ziffernmäßigen Bindungen abraten, da die Umstände, die der Bautätigkeit erschwerend und hemmend entgegenwirken (Personal-, Materialmangel usw.), noch geraume Zeit andauern werden und es daher — ganz abgesehen von den wechselnden Bedürfnissen — unmöglich sei, für die Einhaltung des jeweiligen Programmes einzustehen. Die Einnahmen der Staatsbahnen sind seit dem Jahre 1913 von 890 auf 1081 Millionen Kronen gestiegen und die Ausgaben im Voranschlage für das Jahr 1917/18 mit 1190 Millionen veranschlagt, so daß sich ein Betriebsfehlbetrag von über 100 Millionen Kronen ergibt. — Auf eine Anfrage des Abgeordneten Dr. Laginja gibt der Eisenbahnminister Aufklärung über die unbefriedigende finanzielle Lage der Staatsbahnverwaltung, die insbesondere auf die gewaltige Erhöhung der Personalkosten und der Materialpreise zurückzuführen sei. Die ersteren seien seit Kriegsbeginn von 340 auf 640 Millionen Kronen, also fast auf das Doppelte, die letzteren von 261 auf 312 Millionen Kronen gestiegen. Zur Erhöhung der Einnahmen sei schon bisher eine Reihe von Maßnahmen getroffen worden, wie die Einführung eines 30prozentigen Zuschlages zu den Gütertarifen und die Aufhebung einiger Ausnahmetarife. Diese Maßnahmen seien aber noch immer nicht ausreichend, und es sei schon für die nächste Zeit eine neuerliche Revision der Gütertarife geplant, die einerseits in einer Aufklassifikation und anderseits in einer Erhöhung der Abfertigungsgebühren bestehen werde, wobei man jedoch selbstverständlich alle Tarifverfügungen außeracht lassen werde, die geeignet wären, eine Schädigung des wirtschaftlichen Lebens während der Übergangswirtschaft bzw. eine Behinderung der Erzeugung herbeizuführen. — Finanzminister Dr. Freiherr v. Wimmer teilt vollkommen die Ansicht, daß eine möglichst rege Investitionstätigkeit der Staatsbahnen geboten sei, er habe auch gegen die interne Aufstellung eines Programms nichts einzuwenden. Nur müsse er sich gegen eine gesetzliche Festlegung auf längere Frist und auch gegen eine gesetzliche Bindung auf bestimmte Summen aussprechen, da heute nicht im vorhinein gesagt werden könne, welche Herstellungen im gegebenen Zeitpunkte notwendig sein werden und welche Beträge aufgebracht werden können. Er bitte auch, die staatsfinanzielle Seite nicht zu übersehen. Zu der Bedeckungsfrage sei die Grenze durch die Beschränktheit der laufenden Einnahmen und die Aufnahmefähigkeit des Marktes gegeben. Er wiederhole aber, daß er die feste Absicht habe, die Investitionstätigkeit der Staatsbahnen, die er für eine Voraussetzung einer gedeihlichen Wirtschaft halte, zu fördern.

— **Südbahn.** Der Oktoberkupon 1917 der 3prozentigen Südbahnobligationen, Serie 10, gelangt in Österreich-Ungarn bis auf weiteres mit 6 K. 68 H. das Stück bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitz stammenden Werte nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft, Wien 75, Südbahnhof, eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zwecke von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind eigene Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkeh[r] im Aussiger Hafen blieb im Monat September d. J. infolg[e] der geringen Leistungsfähigkeit der Kohlenwerke und de[s] niedrigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum de[s] Vorjahres zurück. Es wurden 41 340 t Kohle (gegen 78 358 [t] im Vorjahre), also 37 018 t weniger zur Elbe verfrachtet, s[o] daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 191[7] eine Minderverfrachtung von 556 793 t ergibt (1917: 212 127 [t] gegen 1916: 768 920 t). Die größte Beistellung im Septembe[r] 1917 betrug 170 Wagen (1916: 255 Wagen), die durchschnitt[-]liche 105 Wagen (1916: 188 Wagen). An Gütern wurden i[m] September d. J. 395 Wagen (1916: 468 Wagen), also 73 Wage[n] weniger umgeschlagen.

Vom 1. Januar bis 30. September d. J. beträgt die Minder[-]verfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 80[3] Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zei[t] im Jahre 1917: 3423 Wagen gegen 4226 Wagen im Jahre 191[6] betragen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverbindung Gotenburg-Norrköping.** In Schwe[-]den finden Erhebungen über Verkehrspläne statt, die darau[f] ausgehen, nach dem Kriege eine Dampffährenverbindun[g] zwischen Gotenburg und England herzustellen sowie de[n] Durchgangsverkehr zwischen Rußland und England übe[r] Schweden zu regeln. Letzteres will man bekanntlich dadurc[h] erreichen, daß eine Dampffährenlinie errichtet wird, die ihre[n] Ausgangspunkt bei Kapellskär an der Küste vor Stockholm nimmt und nach Abo an der finnischen Küste oder nac[h] Baltischport gehen soll. Eine solche Verbindung dürft[e] allem Anschein nach bald nach dem Kriege zustande kommen. Vielfach ist man nun der Ansicht, daß sich für Rußland da[s] Bedürfnis ergibt, weitere Verbindungen mit England un[d] Schweden zu erhalten. Ein Kreis von hervorragende[n] Männern, darunter die Landeshauptleute verschiedener Pro[-]vinzen im mittleren Schweden, hatte daher schon vor einige[r] Zeit bei der Regierung das Gesuch zur Erteilung der Kon[-]zession auf eine vollspurige Eisenbahn eingereicht, um ein[e] möglichst unmittelbare Verbindung zwischen Gotenburg un[d] Norrköping herzustellen. Dies soll mittels einer Linie ge[-]schehen, die von Borås aus, westlich von Gotenburg, zum Südende des Wetternsees und von dort in nordöstlicher Rich[-]tung nach der Station Sommen geht, die an der östliche[n] Stammbahn liegt, und von wo die Bahn nach Norrköpin[g] führt. Da der gerade Weg zwischen Gotenburg und Baltisch[-]port über Norrköping geht, würde die in der vorgeschlagene[n] Art ausgebaute Linie Gotenburg-Norrköping die kürzest[e] Eisenbahn für einen Durchgangsverkehr in Schweden sowi[e] auch nennenswert kürzer als eine Linie über Kapellskär ode[r] Stockholm sein. Es käme also auch eine Dampffährenlini[e] zwischen Norrköping und Baltischport in Frage. In den Gesuch wird bemerkt, daß die unmittelbare Bahnverbindun[g] Gotenburg-Norrköping große Bedeutung für diese beide[n] großen See- und Industriestädte habe und den Seeverkeh[r] heben werde. Die Regierung forderte die Lehnsverwaltunge[n] der Lehne Jönköping und Älfsborg auf, ihr Gutachten übe[r] die Sache abzugeben. Der Regierungspräsident des Jön[-]köpinglehns hat sich bereits zustimmend geäußert, indem e[r] auf den Nutzen der vorgeschlagenen Linie und ihre Bedeu[-]tung für einen unmittelbaren Verkehr zwischen der West[-]küste und der Ostküste Schwedens hinweist. Jedenfalls zeig[t] auch dieser Eisenbahnplan wieder, wie sehr die Frage de[s] kommenden Durchgangsverkehrs zwischen Rußland und Eng[-]land unter Anwendung von Dampffähren im Vordergrund de[s] Interesses steht, so daß an der Verwirklichung kaum zu zweifeln ist. M.

Fremde Erdteile.

— **Ausschreitungen argentinischer Eisenbahner.** Wie au[s] Buenos Aires, 10. Oktober, gemeldet wird, haben die aus[-]ständigen Eisenbahner den Inspektor der Ostbahnen mißhan[-]delt und die Schienenstränge aufgerissen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 134 vom 12. Oktober 1917 an die zurzeit noch am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Nr. V 137 vom 13. Oktober 1917 an die außerdeutschen am Vereinsreiseverkehr zurzeit noch selbständig teilnehmende[n] Verwaltungen (einschließlich die österreichischen k. k. Staats[-]bahndirektionen) und abschriftlich an die deutschen zurzei[t] noch am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Ver[-]waltungen, betreffend Ergänzungsgebühr zu den deutsche[n] Fahrscheinen (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Nr. V 183 vom 5. Oktober 1917 an sämtliche Vereinsverwal[-]tungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeiger[n] (abgesandt am 13. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Stationsname Bous in „Buss (Saar)“ geändert.

Saarbrücken, 12. Oktober 1917. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. erhält die Ziffer 3 im Abschnitt VII des ab 1. Oktober gültigen neuen Nebengebührentarifs (s. Nachtrag V zum Tarif) folgende Fassung:

„3. Wagenstandgeld, für je — auch für angefangene — 24 Stunden:
für die ersten 24 Stunden 3 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden 4 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden 6 ℳ,
für jeden Wagen, auch für ein beladenes oder leeres Schemel- oder Kuppelwagenpaar.“

Ebenda wird zu demselben Zeitpunkt der Abschnitt VIII, wie folgt, gefaßt:
„Für jeden Wagen, auch für ein beladenes oder leeres Schemel- oder Kuppelwagenpaar 3 ℳ.“

Berlin, den 10. Oktober 1917. (1506)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504. —

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1917 werden die im Verkehr mit der Loyaer Eisenbahn bereits bestehenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 15. Oktober 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455.) Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Oktober 1917. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 15. Dezember 1917 treten die Ausnahmetarife 5 z für Ziegeleifabrikate, S 31 für überseeisches Getreide und S 41 a für See-Ein- und Ausfuhrgüter außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1917. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 K. 7. —

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1917 wird Bottrop Nord als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1917. (1504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Der Tarif Teil II, Heft 10, gültig vom 1. August 1917 ab bis auf Widerruf, wird auf 22. Oktober 1917 durch eine Neuausgabe ersetzt. Über die mit dieser eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Karlsruhe, 9. Oktober 1917. (1502)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 22. v. M. auf den 15. Oktober l. J. angekündigte neue zeitweilige Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von oberrheinischen Hafenstationen, von Hüningen, Mülhausen (Els.) Nord und Wanne nach der Schweiz tritt erst am 22. Oktober l. J. in Kraft. Bis dahin kommen noch die Frachtsätze des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts 10 vom 1. August 1917 zur Anwendung.

Karlsruhe, 9. Oktober 1917. (1500)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Vom 15. November 1917 an werden die Frachtsätze für Friedland (Mecklb.), Station der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn um je 30 ₰ für 1000 kg erhöht.

Dresden, am 13. Oktober 1917. (1518)
Kgl. Gen.-Dir d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1911.

Druckfehlerberichtigung.
Auf Seite 24 des Nachtrags VII ist der Frachtsatz des Serientarifs II C Asch, Bay. St.-E.-B.-Wien, Hauptzollamt von 818 auf 918 h abzuändern.

München, den 9. Oktober 1917. (1508)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 7 C.

Mit Ablauf des 15. Dezember 1917 treten die Ausnahmetarife 10a für Getreide und 16 für Flachs, gebrecht, außer Kraft. Hiermit treten Frachterhöhungen ein. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, II.

Dresden, am 12. Oktober 1917. (1512)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Roggen und Weizenmehl usw. — Tfv. 2 K 2. — Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte. — Tfv. 2 K 4. — Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh usw. — Tfv. 2 K 12. — Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. — Tfv. 2 K 26. —

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1917 gelten die obengenannten Ausnahmetarife auf der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn nur noch für den Durchgangsverkehr. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Oktober 1917. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 kommen im Binnen- und direkten Güter- und Tier-Verkehr Zuschläge zu den bestehenden Frachtsätzen zur Erhebung. Nähere Auskunft geben unsere Abfertigungen.

Dahme (Mark), 12. Oktober 1917.
Die Direktion. (1509)

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit dem 15. Dezember 1917 treten die im Ausnahmetarif 13 für Rohblei enthaltenen Frachtsätze für Lindau Reutin ohne Ersatz außer Kraft.

Erfurt, den 9. Oktober 1917. (1510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Absatz 8 b am Schluß die in Klammer befindlichen Worte: „(sogenanntes Schleifholz)“ gestrichen.

Erfurt, den 9. Oktober 1917. (1511)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1917 werden in dem ab 1. Oktober 1917 gültigen neuen Nebengebührentarif die Abschnitte VII (Wagenstandgeld usw.) und VIII (Gebühr für die Abbestellung von Wagen) in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B geändert. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 14. Oktober 1917. (1520)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Zu der zweiten Ausgabe der Abgabezuschlagstafel in Franken für die Berechnung der deutschen Reichsabgabe im internationalen Güterverkehr, gültig vom 1. l. Mts. an, wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben.

Karlsruhe, 9. Oktober 1917. (1501)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.
Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Ablauf des 14. Dezember 1917 treten die Ausnahmetarife 10 für Getreide usw. und 10 a für Mehl außer Kraft.

München, den 9. Oktober 1917. (1519)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen — Schweiz.

Auf Seite 6 des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide) ist zwischen dem vorletzten und letzten Absatz der Ziffer 3 der Bestimmungen einzuschalten: „Da der Umlad in Palézieux-gare für Sendungen nach und von Bulle C E G und Vaulruz C E G gratis erfolgt, stellen sich für die an der Instradierungsroute rückliegenden Stationen die Frachtsätze zuzüglich Umladegebühren zum Teil höher als die Taxen für die beiden erstgenannten Stationen. Von den elektrischen Greyerzerbahnen werden die billigeren für Bulle C E G oder Vaulruz C E G gültigen Taxen je nach dem Falle ohne weiteres auf dem Rückvergütungswege gewährt.“

In Ziffer 2 der Bestimmungen des gemeinsamen schweizer. Ausnahmetarifs Nr. 22 für Anthrazit aus dem Wallis usw. wird die erste Tarifstelle „Anthrazit, welcher aus den Anthrazitgruben des Kantons Wallis stammt usw.“ ab 15. Oktober 1917 gestrichen und ersetzt wie folgt: „Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft, welche ab den Gruben bedienenden Stationen zum Versand gelangt.“

Karlsruhe, 12. Oktober 1917. (1517)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Westdeutsch- Südwestdeutscher Verkehr.

Die Frachtsätze der Eisen-Ausnahmetarife 9 d und 9 s der Tarifhefte 3 und 7 werden für Sendungen von Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn rückwirkend vom 1. Juli d. J. an im Erstattungswege gewährt. (Vgl. unsere Bekanntmachung vom 18. August d. J.)

Frankfurt (Main), 10. Okt. 1917. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II. Deutsche Verkehrssteuer.

Am 1. November 1917 werden die Abgabesätze in Kronenwährung neu ausgegeben. Sie werden teilweise erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 15. Oktober 1917. (1523)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I Abt. B, gültig vom 1. Juni 1909.

Aufhebung der Bestimmungen für gebrauchte Emballagen.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege werden im Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I Abt. B, folgende Bestimmungen geändert:

1. § 23 wird aufgehoben und ist zu streichen,
2. Im § 24 wird die Bestimmung unter a) aufgehoben und ist zu streichen. Die Bestimmungen unter b), c) und d) erhalten die Bezeichnung a), b) und c).
3. In der Güterklassifikation ist abzuändern bei der Position B—29, lit. b), Ziff. 1 die Klassifikation bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg von A_2* auf II*, F—1, lit. b) die Klassifikation bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg von A_2* auf II*.
4. Der Hinweis auf §§ 23—25 ist auf §§ 24 und 25 abzuändern bei der Position: B—39, lit. b), Ziff. 2, E—21, H—31, lit j, Ziff. 2, S—2.
5. Bei der Pos. K—39, lit. b ist die zweite Anmerkung zu streichen.

Wien, am 9. Oktober 1917. (1499)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb (Hetzbach-Beerfelden, Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen-Fürfeld, Worms-Offstein und Selztalbahn [Freiweinheim-Nieder Ingelheim-Jugenheim-Partenheim]).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 erscheint Nachtrag I, der neue erhöhte Beförderungspreise einschließlich Personen-, Gepäck- und Güterabgabe für den gesamten Binnenverkehr enthält. Die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten wird aufgehoben.

Darmstadt, 10. Oktober 1917. (1522)
Die Direktion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Wichtige Änderungen im Schnell- und Eilzugverkehr.

Vom 18. Oktober 1917 an wird auf den Strecken der deutschen Eisenbahnen bis auf weiteres bei Benutzung von Schnellzügen zu dem tarifmäßigen Schnellzugfahrpreis eine Ergänzungsgebühr erhoben. Sie beträgt

Fahrpreis		Gebühr
bei einem Fahrpreis bis	5 M	3 M
über 5	10 „	8 „
„ 10	„ 15 „	13 „
„ 15	„ 25 „	20 „
„ 25	„ 35 „	30 „
„ 35	„ 45 „	40 „
„ 45	„ 55 „	50 „
„ 55	„ 65 „	60 „
„ 65	„ 75 „	70 „
„ 75	„ 85 „	80 „
„ 85	„ 95 „	90 „
„ 95	„ 105 „	100 „
„ 105	„ 115 „	110 „
„ 115	„ 125 „	120 „

und so weiter um je 10 M steigend.

Die Ergänzungsgebühr wird durch Ausgabe von besonderen Ergänzungskarten erhoben.

Die in den Allgemeinen Ausführungsbestimmungen C IV, V und VI zu § 12 E. V. O. im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I für

a) Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten und für Fahrten nach und von Ferienkolonien,
b) Stipendiaten des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München,
c) Fahrten im Interesse der Jugendpflege

vorgesehene Fahrpreisermäßigung wi vom 18. Oktober d. J. an für Schnel züge nicht mehr gewährt.

Die für den Monat Oktober 1917 au gefertigten Monats- und Monatsnebe karten sind von der Ergänzungsgebül befreit. Vom 1. November 1917 werd auf den preußisch-hessischen Staat bahnen 2 Arten von Monatskarten au gegeben, solche für Personenzüge zu bisherigen Preise und solche gült auch für Schnellzüge unter Zuschl von 100 v. H. des bisherigen Preise Die nur für Personenzüge ausgestel ten Monatskarten dürfen in Schnel zügen nur benutzt werden gegen Lösu einer Ergänzungskarte für die betre fende Fahrt. Die Bestimmungen üb die Ausgabe von Schnellzugzuschlag karten bleiben unberührt.

Vom 18. Oktober 1917 an gelten al Eilzüge als zuschlagspflichtige Schnel züge. Nähere Auskunft erteilen d Fahrkartenausgaben und Auskunft stellen.

Berlin, den 14. Oktober 1917. (151
Königliche Eisenbahndirektion.

Wichtige Änderungen im Schnellzug verkehr.

Vom 18. Oktober an gelten auf all deutschen Eisenbahnen die Eilzüge a zuschlagpflichtige Schnellzüge. Vo gleichen Tage an wird auf den Streck der deutschen Eisenbahnen bis auf we teres bei Benutzung von Schnellzüg zu dem tarifmäßigen Schnellzugfah preis eine Ergänzungsgebühr erhobe Sie beträgt bei einem Fahrpreise bis 5 M 3 M, über 5 M bis 10 M 8 M, üb 10 M bis 15 M 13 M, über 15 M b 25 M 20 M, über 25 M bis 35 M 30 über 35 M bis 45 M 40 M usw. für 10 M mehr 10 M Zuschlag. Die E gänzungsgebühr wird durch Ausga von Ergänzungskarten erhoben. D für den Monat Oktober ausgegeben Monatskarten sind von der Ergänzung gebühr befreit. Vom 1. November werden die Monatskarten, die in Schne zügen benutzt werden, mit einem beso deren Zuschlag belegt. Nähere Au kunft erteilen die Fahrkartenausgabe

Dresden, am 10. Oktober 1917. (150
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisen

5. Verdingungen.

Die Ausführung von Fenster- bz Glasflächenreinigung im Bezirk d Königlichen Eisenbahnbetriebsamts 3 Berlin soll öffentlich verdungen we den. Die Verdingungsunterlagen kö nen im Zimmer 28 des unterzeichnet Betriebsamts eingesehen werden, au können Angebotshefte, soweit solch vorhanden, gegen Zahlung von 1,50 in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst b zogen werden. Die Beträge sind in b zu zahlen oder post- und bestellgeldfr einzusenden. Die Angebote sind ve schlossen mit der Aufschrift: „Ang bot auf die Ausführung von Fenste bzw. Glasflächenreinigung im Bezi des Betriebsamts 3 in Berlin“ verseh bis zum 5. November 1917, vormitta 11 Uhr nach hier einzureichen. D Öffnung der eingegangenen Angebo findet zu vorbenannter Zeit in Gege wart der etwa erschienenen Bieter sta Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Kgl. Eisenbahnbetriebsamt 3.(151
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 82. | 20. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verkehrsmobilmachung Mitteleuropas und der Türkei für den kommenden Wirtschaftskrieg.

Von Oberingenieur **Franz Huber**, Berlin-Steglitz.

Für den Warenaustausch zwischen den mitteleuropäischen Staaten und dem Morgenlande sind alle Beförderungsweisen gleich wichtig. Seeschiffahrt, Wasserstraßen und Eisenbahnen müssen bis zu höchstmöglicher Vollkommenheit ausgestaltet werden, zu größter Eigenleistung und, für Bedarfsfälle, zu gegenseitiger Unterstützung. Der mitteleuropäische Handel mit dem Morgenlande muß im Kriegsfalle durch Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen bewältigt werden. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, alte Wasserstraßenprojekte wieder aufzunehmen und neue anzuregen; so bewilligte der Reichstag als Reichszuschuß zu den Kosten für die Durchführung der Projektierungsarbeiten einer Main-Donau-Verbindung 2 Millionen Mark, wovon im März 1916 bereits 1/3 als erste Rate in den Staatshaushaltsplan eingesetzt wurde.

Die Kosten für Flußregulierungen und Kanalbauten nach dem Plane Abbildung I sind durch Vorprojekte zum größten Teile schon festgestellt. Sie betragen:

A. Auf österreichisch-ungarischem, rumänischem und serbischem Gebiete:

1. Die Regulierung am Eisernen Tor. Die Güterbeförderung auf der Donau oberhalb dieser Stromschnellen ist abhängig von der in dem dortigen Kanal erzielbaren Leistung. Stromaufwärts konnte der 600-PS.-Seilschiffbetrieb täglich nur 16 Kähne schleppen, das sind bei 270 Tagen, während deren die Donau im Jahre überhaupt schiffbar ist, jährlich etwa 4300 Fahrten stromaufwärts, wozu noch ein bei einem Wasserstande von über 3,5 m im alten Schiffahrtswege abwickelbarer Verkehr von rund 700 Fahrten kam. Gekostet hat die Regulierung der Stromschnellenstrecke und des Tores selbst bisher 45 Millionen Kronen; was sie noch kosten wird etwa für parallele Schleusenkanäle am Eisernen Tor, so daß der Massenverkehr stromaufwärts möglich ist, steht noch nicht fest. Die Schleuseneinbauten wurden neuerdings weiter mit 24 Millionen Kronen veranschlagt, ferner 16 Millionen Kronen für Beseitigung von Riffen und Bänken auf der Stromschnellenstrecke zur Erzielung einer auf 3 m tauchenden Schiffahrt (nach E. v. Kvassay „Die ungarische Donau für Großschiffahrt nach dem Orient"), das sind nochmal 40 Millionen Kronen.

2. Die Regulierung der 2700 km langen Donau von ihrer Mündung bis Wien wird in einer Schrift: „Die Wasserstraße Mitteleuropas", worin von Erzherzog Heinrich Ferdinand der Anschluß der Oder an die Donau behandelt ist, auf 60 Millionen Kronen veranschlagt.

3. Die Regulierung der Donau von Wien bis Passau, 297 km, zur sicheren Beförderung von Kähnen mit wenigstens 600 t Ladegewicht während 270 Tagen im Jahre wird geschätzt auf 20 Millionen Mark.

B. Auf deutschem Gebiet:

Die Regulierung der Strecke von Passau bis Stepperg, der Mündung des Main-Donau-Kanals, wird bei einer Länge von 270 km auf 15 Millionen Mark geschätzt.

I. Zusammenstellung der Baukosten der Donau-Regulierung in runden Zahlen:

	Millionen Mark
1. 100 km Stromschnellenstrecke und Schleusen am Eisernen Tor (40 Millionen Kronen)	35
2. Regulierung der übrigen Donau von der Mündung bis Wien (60 Millionen Kronen)	50
3. Regulierung der Strecke Wien-Passau	20
4. Regulierung der Strecke Passau-Stepperg	15
Gesamtstrecke rund 3350 km zusammen	120

Vor allem wären Rhein, Weser, Elbe und Oder mit der Donau zu verbinden. An Flußregulierungen und Kanalbauten sind hierzu erforderlich:

a) in Österreich-Ungarn:

	Millionen Mark
1. Ein Kanal von Wien über Prerau, Weißkirchen, Mährisch-Ostrau nach Oderberg zum Anschluß der Oder an die Donau, Länge 268 km (nach: „Die Wasserstraße Mitteleuropas"), 340 Millionen Kronen	300

mit Ausgleichsweiher ohne Talsperren, die für Kraftwerke mit dem Kanal verbunden werden, kostet 161

3. Die Elbe-Donau-Verbindung, Regulierung des Oberlaufes der Elbe ist im Bau begriffen, sie wurde noch nicht zu dem durch Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 bestimmten Ziele ausge-

Abbildung I. Ausbau der Haupt-Wasserstraßen für den Morgenlandverkehr.

2. Die Verbindung zwischen Elbe und Donau. Regulierung der Moldau von Prag bis Budweis, 234 km Länge, ein Kanal von Budweis bis zur Donau unterhalb Linz von 150 km Länge, zusammen 384 km, kosteten zusammen . . . 400

Der Wasserstraßentag in Wien hat sich neuerdings dahin ausgesprochen, an Stelle der weniger günstigen Elbe-Moldau-Donau-Verbindung eine Verbindung der Elbe durch einen Kanal von Pardubitz nach Prerau mit dem zu erbauenden Oder-Donau-Kanal herzustellen. Hofrat von Schneller schätzt die Kosten dafür auf 260 Millionen Kronen, die erforderliche Kanalisierung der Elbe von der Moldaumündung bis Pardubitz ist entsprechend dem Österreichischen Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 bereits in Angriff genommen.

b) in Deutschland:

	Millionen Mark
1. Die Verbindung Main-Donau von Aschaffenburg über Bamberg, Stepperg nach Saal, 450 km (Zeitschrift f. Binnenschiffahrt 16. 7/8), kostet	300

2. Die Verbindung Weser-Donau-Anschluß von Wernshausen nach Bamberg (Denkschrift Senator Meyer, Hameln, „Die Donau", 1916, Nr. 1) 266 km Gesamtlänge, wovon 9 km Kanaltunnel,

führt, weil Österreich der damit verbundenen Erhebung von Schiffahrtsabgaben bisher widersprach.

4. Die Verbindung Oder-Donau von Kosel nach Oderberg, 70 km, kostet 49

II. Zusammenstellung der Baukosten der Verbindungskanäle.

	Millionen Mark
a) in Österreich-Ungarn:	
1. 268 km Donau-Oder-Verbindung	300
2. 384 km Danau-Elbe-Verbindung	400
b) in Deutschland:	
1. 450 km Donau-Main-Verbindung	300
2. 266 km Weser-Main-Verbindung	161
3. — Donaukanal-Elbe-Verbindung	—
4. 70 km Donau-Oder-Kanalverbindung	49
1438 km . . . . zusammen	1210

Durch die Donauregulierung erfolgt eine Vermehrung der täglichen Schleusungen stromaufwärts am Eisernen Tor von 16 auf 24, das sind jährlich 6500 Fahrten, hierzu kommen noch etwa 1000 Kähne, die das schleusenfreie Fahrwasser durchlaufen. In den Verkehrsjahren seit 1900 befuhren das

serne Tor beladen und leer stromaufwärts 600 bis 1700 ähne, es könnten somit außer dem vorhandenen Verkehr nach eser Erweiterung rund 6000 Kähne mit 600 t Ladegewicht, ovon 70 % beladen wären, mit rund 2,5 Millionen Tonnen romaufwärts das Eiserne Tor durchlaufen. Eine weitere höhung dieser Leistung, und zwar etwa auf 12 Millionen onnen, würde erzielt, wenn besondere Durchschleusungs-hne mit 3000 t Ladefähigkeit in Betrieb genommen werden, is natürlich eine Umladung der Güter bedingt. — Bis zur

mit den vorhandenen Bahnanlagen so lange wie nur möglich auszukommen. Durch Beschaffung großer 4- bis 6-achsiger Güterwagen von 30 bis 50 t Ladefähigkeit und Bereitstellung großer Güterzuglokomotiven kann die Leistungsfähigkeit der mitteleuropäisch-türkischen Bahnverbindungen ganz bedeutend gesteigert werden. Von den ihrer Lage nach als Sammelwege für einen solchen Verkehr zwischen den mitteleuropäischen Staaten und dem Morgenlande bestimmten vorhandenen Bahnstrecken ist jetzt nur die eingleisige Strecke zwischen

Abbildung II. Ausbau der Mitteleuropäisch-Türkischen Eisenbahnen für den Morgenlandverkehr.

rtigstellung der Erweiterungsarbeiten am Eisernen Tor nn noch eine beschränkte Vermehrung der stromaufwärts hrenden Kähne durch Raddampfer mit einer Leistung bis 1800 PS. für Niederwasser erzielt werden, die neben den tzigen 600-Ps.-Seilschleppern in dem Kanal des Eisernen ores verkehren würden. Vor Fertigstellung weiterer Kanäle d Schleusen am Eisernen Tor ist aber auf eine wesentliche eigerung des Donauverkehrs nicht zu rechnen.

Baurat Contag schätzt in einem Vortrage (Zeitschrift für innenschiffahrt, 1916, Heft 3/4) den Gesamtaufwand für die ervollständigung des deutschen Wasserstraßennetzes auf 50 Millionen Mark, die Bauzeit auf 30 bis 40 Jahre. Die sterreichisch-ungarischen Wasserstraßen erfordern für den irch den Anschluß der deutschen Kanäle erhöhten Verkehr ch obigen Zusammenstellungen weitere rund 850 Millionen ark, worin der endgültige Ausbau des Eisernen Tores noch cht enthalten ist. Die mitteleuropäischen Wasserstraßen erden sich somit erst nach und nach, etwa im Verlauf eines lben Jahrhunderts, zu einem Hauptverkehrsweg zwischen itteleuropa und dem Orient entwickeln können, der in riegszeiten die verbündeten Länder teilweise vom Seeverkehr unabhängig machen könnte.

Zuverlässig kann dies nur durch eine Ausgestaltung des **Eisenbahngüterverkehrs** zwischen den Verbündeten erreicht erden. Hierbei müssen Mittel und Wege gefunden werden,

Budapest und Konstantinopel benutzbar. Es liefen auf der Strecke im Jahre 1914 in jeder Richtung 10 Züge, bei 20 stündigem Betrieb lassen sich 20 Gütereilzüge von 120 Achsen und 960 t Ladegewicht in jeder Richtung über die Strecke leiten. Die theoretische Leistungsfähigkeit beträgt dann bei 40 % Nutzlast im Jahre

$$\frac{960 \cdot 40 \cdot 40 \cdot 300}{100} = 4\,500\,000 \text{ t},$$

d. i. das Mehrfache des derzeitigen Verkehrs. (Der Gesamtwarenaustausch zu Wasser und zu Lande zwischen Mitteleuropa und der Türkei betrug vor dem Kriege 1 500 000 t.)

Bis zur Fertigstellung des weiteren Ausbaues der Bahnen wird man demnach mit der Einführung großer direkter Güterschnellzüge auskommen. Abbildung II stellt die zweigleisige Verbindung dar: von Budapest bezw. Kisterenne über Donaubrücken bei Belgrad und Bazias nach Aleppo im Anschluß an die bestehenden zweigleisigen Bahnen in Deutschland und Österreich einerseits und die Bagdadbahn sowie die Bahnen nach Smyrna, Damaskus andererseits. Diese Bahnen, zusammen mit derjenigen über Bukarest, gestatten den mitteleuropäischen Staaten und dem Balkan unter sich und mit der asiatischen Türkei eine Massengüterbeförderung in Sondereilzügen von wenigstens 5 Millionen Tonnen jährlich. Der Gesamtverkehr der Türkei und der Balkanstaaten betrug vor dem Kriege nur 6 000 000 t. (Fortsetzung folgt.)

Bericht und Vorschläge des schwedischen Lokalbahnausschusses.

Für Schweden, insbesondere für dessen verkehrsarme Teile in Norrland, hat sich seit längerer Zeit das Bedürfnis ergeben, den Betriebseinrichtungen der Staatsbahnen einfachere Formen zu geben, den Betrieb wesentlich zu verbilligen und damit wirtschaftliche Vertretbarkeit einer weiteren Ausdehnung solcher meist wenig ertragreicher Verkehrsstraßen zu erzielen. Soweit es sich freilich um Linien handelt, denen von vornherein die Bedeutung wirklicher Hauptbahnen zukommt, können auch für Schweden Abweichungen von allgemein eingeführten Betriebsformen nicht begründet werden. Allein in neuerer Zeit sind immer mehr Staatsbahnlinien hinzugekommen und geplant worden, die, mindestens zeitweilig bis zur Durchführung gewisser Anschlüsse, Verkehr mehr örtlicher Bedeutung vermitteln und für welche die Frage nach einfacheren Betriebsarten berechtigt ist. Einige bezeichnende Vertreter solcher „Lokalbahnen" findet man auch unter den schwedischen Privatbahnen. Daß auch diese bisher stets noch nach schwerfälligen und wirtschaftlich teueren Hauptbahnmustern betrieben wurden, beruht vor allem auf dem Wortlaut der diesen Bahnen mit der Bauerlaubnis vom Staate auferlegten Bau- und Betriebsvorschriften, für die bisher stets ohne weiteres und ohne Ansehung besonderer Verhältnisse das Hauptbahnmuster vorgezeichnet wurde. Anderseits konnte es diesen Bahnen geringen Umfanges nicht verargt werden, wenn sie selbst zu tatkräftigen Entschlüssen nicht die Kraft fanden, Abweichungen von allgemein eingeführten Hauptbahnbetriebsformen zu fordern.

Einige Anregungen sind allerdings von dieser Seite, insbesondere für einige neuere Linien ausgesprochen örtlicher Bedeutung, aufgetreten, allein sie konnten sich Geltung nicht verschaffen in Ermangelung einheimischer Muster und Erfahrungen für die angestrebten Vereinfachungen, zumal bei dem übermächtigen Gewicht des Wortlautes der üblichen Bauermächtigungsform. Immerhin haben diese Anregungen mit dazu beigetragen, an maßgebenden Stellen der schwedischen Staatsbahnen das Bedürfnis zu wecken, im Ausland an dort vorhandenen „lokalbahnmäßig" betriebenen Bahnen Studien machen zu lassen. Es wurde zu diesem Zwecke ein aus vier Herren bestehender Ausschuß in das Ausland abgeordnet und ihnen insbesondere aufgegeben, die Fragen zu beantworten, inwieweit Bahnen in Schweden mit schwachem Personen- und Güterverkehr als besondere Lokalbahnen ausgeschieden und vereinfacht betrieben werden könnten, inwieweit hierbei der Fahrkartenverkauf dem Zugpersonal und der Zugförderungsdienst, besonders an Halteplätzen und Güterstellen, Privatpersonen als Agenten übertragen werde könnte, in welchem Umfange an solchen Bahnen minderer Bedeutung mit Rücksicht auf geringe Zugzahl und niedrige Fahrgeschwindigkeit die Bahnüberwachung ohne Schädigung der Sicherheit eingeschränkt werden und inwiefern die Aufsicht über derartige Bahnteile ausgeschieden und besonderen Betriebsleitern übertragen werden könnte, von denen gegebenenfalls auch noch die Vorstandschaft einer wichtigen Station der Lokalbahn mitzuversehen wäre. Der Ausschuß hat zu diesem Zweck eine Reihe schwedischer Bahnen und ausländischer Lokalbahnen in Bayern, Baden, Österreich und Preußen eingehend studiert und hat am 25. November 1914 seinen Bericht samt Vorschlägen eingereicht, in dem er zu dem Hauptergebnis gelangt, daß der Betrieb gewisser Bahnen in Schweden gegenüber bisherigen Betriebsformen mit Vorteil vereinfacht werden könnte. Obgleich seit Erstattung des Berichts fast 3 Jahre verflossen sind, teilen wir des großen Interesses halber nachstehend die Hauptergebnisse mit. Der Ausschuß hat von ausländischen Bahnen vor allem die bayerischen Lokalbahnen Neumarkt-Dietfurt und Thann-Matzbach-Haag studiert und diesen um so mehr Aufmerksamkeit gewidmet, als Bayern, wie es im Bericht heißt, besonders weit zurückreichende Erfahrungen im Lokalbahnwesen besitzt und kein Land dieses so planmäßig durchgeführt, durchdacht und geordnet hat. Weiter wurden in Österreich die steiermärkische Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen und die Strecke Krems a. D.-Mauthausen, in Baden die Lokalbahnen Wiesloch Stadt-Meckesheim und Zell-Todtnau und in Preußen die staatliche Nebenbahn Wurow-Plathe in Pommern und die private Greifenhagener Kreisbahn, eine sog. Kleinbahn, besichtigt.

Man hat geltend gemacht, daß die Verhältnisse der bereisten Länder so wesentlich von den schwedischen abweichen, daß eine Übertragung der dortigen Regeln und Erfahrungen nicht ohne weiteres möglich sei. Demgegenüber bemerkt der Ausschuß jedoch, daß der Lokalbahnbetrieb in diesen Ländern unter derartig verschiedenen Umständen, in starkbewohnten und volksarmen Strichen, in tief gelegenen Gegenden mit mildem Klima ebenso wie in Bergländern mit harten Wintern angewendet sei, daß er damit seine Anpassungsfähigkeit an die ungleichartigsten Verhäl nisse und seine wirtschaftlichen Vorteile allgemein erwiese habe. Der Ausschuß hält es für nicht ratsam, die Nebenbahn betriebsform an fertigen, bereits hauptbahnmäßig eingericl teten und betriebenen Bahnen nachträglich einzuführen, d gegen hält er es für sehr vorteilhaft, gewisse im Bau befin liche Bahnen von vornherein für nebenbahnmäßigen Betrie zu bestimmen und ihre baulichen Einrichtungen dementspr chend zu treffen. So hält der Ausschuß die schwedische I landbahn in ihrem Teil nördlich Ulriksfors für solchen B trieb wohl geeignet, wenigstens so lange die Vereinigun dieses Bahnzweiges mit der Hauptbahn Luleå-Riksgräns nicht erreicht sei. Dabei möchte der Ausschuß aber allgemei für schwedische Verhältnisse Gewicht darauf legen, daß di Möglichkeit späteren hauptbahnmäßigen Ausbaues gewah werde. So sollten zum Beispiel besonders scharfe Bögen un starke Steigungen nur in Fällen der Not, zur Vermeidung b sonders hoher Kosten, zugelassen werden. Durchlässe solle behufs besserer Wahrung der Möglichkeit späterer Verläng rung ohne Seitenflügel angelegt und bis zur Böschungsflucl ausgebaut werden. Wegdurchlässe und Längsgräben solle von vornherein genügend weit von der Bahnachse wegverle werden und es soll die Grunderwerbung reichlich gegriff werden. Beim Bau der Bahn soll mit höherer Geschwindi keit als 40 km/st. auf freier Strecke und 10 bis 15 km/st. Weichen nicht gerechnet werden. Auch soll schon der Rege querschnitt für späteren Umbau vorgesehen und berücksichti werden.

Eine bei uns nicht bekannte Bedeutung besitzt für manc nordische Bahn die Frage der Einzäunung. Es beruht di auf besonderen Verhältnissen, z. B. dem Verkehr der Rentie herden. Diese Einzäunungen verschlingen oft einen merl lichen Teil der Baukosten. Bei Herabsetzung der Fah geschwindigkeit auf 40 km/st. hält der Ausschuß die A bringung von Zäunen allgemein für entbehrlich. Es soll d Angrenzern überlassen werden, wo sie dies wünschen, si auf eigene Kosten gegen die Bahn durch Einzäunungen z sichern. Wegschranken sollen nur ganz ausnahmsweise v der Bahn beschafft werden. Wo ein stark benutzter We übergang in Nähe einer Station vorkommt, soll am Übergan ein Läutewerk angebracht werden, das unmittelbar vor Vo beifahrt des Zuges von der Station aus in Tätigkeit geset werden kann. Im übrigen sollen Tafeln an der Bahn 250 m Abstand von den Übergängen den Führern Pfiff- u Läutesignale vorschreiben. Auf gleiche Weise soll au Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit auf 10 bis 15 km/ angeordnet werden.

Bahnsteige seien nicht unbedingt nötig. Zu ihrem Ersa genüge die Anbringung hinreichend tief liegender Wage trittbretter. Gleichwohl vertritt der Ausschuß mit Rücksicl auf den vorhandenen Wagenpark, der mit solchen Trit brettern nicht genügend ausgerüstet sei, und in Ansehung b sonderer Verkehrsverstärkungen an Feiertagen, Festen u. die Anordnung von Bahnsteigen, und zwar in Form einfach Holztreppen vorstehender Form. Die obere Plattform so nur 40 cm breit gemacht werden, um Längsverkehr, der weg der Möglichkeit des Absturzes in das Gleis besonderes B denken erweckt, von vornherein zu unterbinden. Güte rampen sowie Ladebrücken für Milch und kleinere Stücl güter sollen an allen Verkehrsstellen, sowohl Halteplätzen a Güterstellen, vorhanden sein. Ladelehren einfacher Au stattung sollen in größerer Ausdehnung als an den schwed schen Hauptbahnen üblich verwendet werden, und zwar n Rücksicht darauf, daß bei nebenbahnmäßigem Betrieb gewis Verkehrsstellen entweder gar nicht besetzt oder mit wen ausgebildetem Personal bedient werden sollen. Hauptsächlic aus dem gleichen Grunde wie auch in Ansehung der geringe zugelassenen Fahrgeschwindigkeit hält der Ausschuß fes Signalvorrichtungen nicht für angebracht. Einiges Bedenke

stand in dieser Hinsicht nur bei Kreuzungsstationen, bei ·lchen nach schwedischen Anschauungen dem zuletzt an-mmenden Zug zu erkennen gegeben werden muß, daß der st angekommene Zug schon da sei. Der Ausschuß hat sich er aus grundsätzlichen Erwägungen auch hier gegen feste gnale entschieden. Die Einfahrfolge bei Kreuzungen ist Schweden überhaupt Gegenstand besonderer Aufmerksam-it und Regelung. Für Nebenbahnen wird vorgeschlagen, ß der in einer bestimmten Richtung fahrende Zug im all-meinen zuerst einfährt, bzw. daß schon der Fahrplan für sen eine um mindestens 5 Minuten frühere Einfahrt vor-ht und daß dieser Zug das dem Stationsgebäude nächst-legene Gleis benutzt. Ausweichgleise können für den An-ng auf 250 m Nutzlänge beschränkt werden, soweit nicht ategische Gründe für größere Nutzlängen sprechen.

Zum Ersatz für feste Signale sollen alle Ausweichstellen t Signalgerätschaften zum Geben von Haltsignalen, mit allkapseln, roten Signaltafeln und Laternen ausgerüstet rden. Um besonders auch bei Schneefall dem Führer leicht kennbare Unterscheidungsmerkmale der Weichenstellung zu ben, sollen die Weichen mit Signalscheiben versehen wer-n. Damit diese Signalscheiben auch bei Nacht gesehen rden, sollen die Lokomotiven besonders starke Lichter rahlwerfer) tragen. Die Verwendung besonders kräftiger rahlwerfer an der Maschine soll auch im übrigen der Si-erung des Bahnbetriebes, der Warnung des Publikums an ergängen usw. dienen. Der Strahlwerfer soll, z. B. für den ngierdienst, abblendbar oder rückstellbar sein. Bekanntlich sitzt Schweden in seinem Agalicht, das, nebenbei bemerkt, läßlich des gegenwärtigen Petroleummangels zur Beleuch-ng von Stationen im großen eingeführt werden soll und für va 300 Stationen schon bestimmt vorgesehen und bestellt , eine hierfür geeignete Einrichtung. Weichen in Zug-isen sollen Kontrollschlösser erhalten, deren Schlüssel nur tfernt werden kann, wenn der Wechsel in Grundlage tat-hlich verschlossen ist. In Kreuzungsstationen sollen die nfahrweichen doppelten Kontrollverschluß erhalten, so ß der Wechsel außer in der Grundlage auch in der anderen ge verschlossen werden kann. Vom Zug befahrene, nicht rschlossene Weichen müssen überwacht sein. Seitengleise, lche die Zuggleise gefährden, sollen mit Entgleisungs-rren ausgestattet werden, die entweder bei Stellung der nfahrweiche für den Zug selbsttätig sperren oder mit ntrollschloß versehen sind, dessen Schlüssel nur bei Ein-altung der Sperre herausgenommen werden kann. Der ztere Schlüssel soll weiterhin noch mit dem Kontrollschloß der Einfahrweiche so zusammenstimmen, daß der Schlüssel letzterem Schloß nur herausgenommen werden kann, wenn Schlüssel der Entgleisungssperre an einer bestimmten lle des Weichenschlosses eingesetzt ist. Die Schlüssel len an allen, auch nur mit Agenten besetzten Verkehrs-llen bei diesen aufbewahrt sein. Die Schlüssel für un-setzte Verkehrsstellen verwahren die Nachbarstationen.

Bezüglich der Anordnung einfachster Stationsbauten, Zu-menlegung von Betriebs- und Güterräumen in e i n Ge-ude, und zwar für alle Stationen in gleicher Lage und htung zu den immer gleichmäßig zusammengestellten gen und zum Seitengleis, sollen die an bayerischen Lokal-nen längst bekannten und durchgeführten Regeln gelten. mit der Zug, insbesondere in unbesetzten Verkehrsstellen, ner in der richtigen Stellung zu den Stationseinrichtungen n Halten kommt, sollen besondere Haltemerkzeichen für Führer angebracht werden. Kleinste Haltestellen sollen iglich mit Namentafel, einer Bahnsteigtreppe mit 0,4 m iter Plattform und einer Rampe für die Milchbeförderung gestattet werden. Aufstellung einer Schutzhütte ist ge-enenfalls Sache der Verkehrsbeteiligten. Für die Ein-htung größerer Halteplätze, unbesetzter Güterstellen, einigter Halte- und Güterstellen, vereinigter Halte-, ter- und Kreuzungsstellen und schließlich regel-hter Stationen gelten einfache, den bayerischen ähn-he Gesichtspunkte. An den Regelgrundrissen der einfachen bäude fällt als für schwedische Verhältnisse bezeichnend , daß von jedem Güterraum ein besonderes, als Warmraum eichnetes Abteil ausgeschieden ist. Um kostspielige sserfassungsanlagen zu vermeiden, soll die Dampfkraft Maschine unmittelbar zum Wasserfassen oder zur Be-derung des Wassers in Behälter möglichst ausgenutzt rden. Übrigens wird die Verwendung von Motorwagen in itestem Maße empfohlen.

Bezüglich der Streckengliederung sollen die Lokalbahnen der allgemeinen Distrikts- und Sektionseinteilung aus-chieden und in der Buchführung von den Hauptbahnen rennt behandelt werden. Jede soll einzeln für sich ab-hnen. Jede Lokalbahn soll einem Betriebsleiter nach dem ster der bei den Lokalbahnen der österreichischen Süd-n getroffenen Einrichtung unterstellt werden. Dieser Betriebsleiter soll technische Vorbildung besitzen und, ganz große Lokalbahnen ausgenommen, zugleich Vorstand einer Lokalbahnstation, aber zur Wahrung seiner Unabhängigkeit nicht der Hauptbahnanschlußstation, sein. Er soll in der Verwaltung der Lokalbahn und in deren wirtschaftlicher Be-handlung möglichst frei und nicht an zu strenge Formen ge-bunden sein. Diese Selbständigkeit soll dem Betriebsleiter als Triebfeder zur Sparsamkeit und wirtschaftlichen Hebung der ihm anvertrauten Bahn dienen. Nach Ansicht des Aus-schusses ist die Unterordnung der Lokalbahnen unter die Hauptbahnanschlußstation nach bayerischem Muster nicht glücklich und nicht nachahmenswert. An der Eisenbahn-direktion als oberster Stelle soll unter Leitung eines Bahn-inspektors eine besondere Abteilung für Lokalbahnbetrieb eingerichtet werden, in der die erforderlichen höheren bau- und maschinentechnischen Kenntnisse vertreten sind und der die Betriebsleiter unmittelbar unterstehen. Trotz der Schwie-rigkeiten der weitgetrennten örtlichen Lage hält der Ausschuß eine derartige Ausscheidung aller Lokalbahnen aus dem Ge-samtnetz für vorteilhaft. Mit Rücksicht darauf, daß die Ver-kehrsstellen teils unbesetzt bleiben, teils mit einfachst aus-gebildetem Personal (Agenten) besetzt werden sollen, hält der Ausschuß die Einrichtung von Aufsichtsstationen (Mutter-stationen), die mit gut ausgebildetem Personal besetzt sein müssen, für angezeigt. Diese haben nicht nur über die klei-nen Verkehrsstellen Aufsicht zu üben, sondern ihnen auch gewisse Geschäfte abzunehmen. Jede untergeordnete Ver-kehrsstelle soll einer solchen Mutterstation zugeteilt sein. Wo der Betriebsleiter selbst nicht genügend technisch vor-gebildet ist, und an besonders langen Lokalbahnen, etwa von über 50 km Länge ab, soll die technische Bahnunterhaltung getrennt und unmittelbar einem besonderen Bahnmeister oder wenigstens einem Vorarbeiter übertragen werden. An jeder Lokalbahn soll eine kleine Werkstätte vorhanden sein. Ein Bediensteter, in der Regel ein Lokomotivführer, soll im Werkstättendienst praktisch soweit erfahren sein, daß er kleine Ausbesserungsarbeiten an Maschinen und Wagen be-sorgen kann. Vorgesetzter für das übrige Lokomotivpersonal soll dieser aber nur innerhalb der Werkstätte sein. Bahn-unterhaltung und Bahnbewachung sollen völlig getrennt sein. Mit der bei den schwedischen Staatsbahnen eingeführten teilweisen Vermengung beider sollen schlechte Erfahrungen gemacht worden sein, da hierbei beides leidet.

Für die Bahnkontrolle wird abweichend von der vielfach in Schweden bestehenden Übung ausschließlich Begehung zu Fuß vorgeschlagen. Das Personal der nur zeitenweise be-setzten Verkehrsstellen soll in seinen Dienstpausen zur Bahn-begehung beigezogen werden. Auch soll die Verbindung der Streckengänge mit Beihilfe im Stationsdienst zu gewissen Zugzeiten nicht ausgeschlossen sein. Auf unbesetzten Ver-kehrsstellen soll es den Verkehrsinteressenten unbenommen sein, im Benehmen mit dem Betriebsleiter eine Person anzu-stellen, die den Umschlag der abgehenden und ankommenden Güter vermittelt, selbst aber zur Bahn in keinerlei Dienst- oder Gehaltsverhältnis steht. Es wird als wünschenswert be-zeichnet, die Bediensteten und Arbeiter auf Lokalbahnen möglichst aus handwerkskundigen Kreisen (Mechaniker, Schmiede, Schreiner, Bauarbeiter, Maler usw.) zu entnehmen. Den nötigen Anreiz zur Meldung solcher Personen soll die Aussicht auf spätere Überführung des Lokalbahnpersonals zur Hauptbahn bilden. Es soll überhaupt Grundsatz sein, das Personal der Lokalbahn möglichst nicht auf Verwendung in ganz bestimmten Geschäftsgebieten zu beschränken, son-dern möglichst vielseitige Verwendung zur Ermöglichung weitgehender gegenseitiger Vertretung anzustreben.

Zur Erleichterung des Rangierens für manche Zwecke schlägt der Ausschuß die Verwendung des in Bayern üblichen Rangierseils vor. Personen- und Stückgutwagen sollen mit durchgehender Bremse versehen sein und unmittelbar hinter der Maschine laufen. Schutzwagen oder Schutzabteile hält der Ausschuß bei der in Aussicht genommenen geringen Ge-schwindigkeit für entbehrlich. Wo auf einer Lokalbahn, wie dies die Regel bilden wird, nur e i n Zugsatz verkehrt, kann von einem Anbieten und Annehmen der Züge in der Regel abgesehen werden, soweit die Verspätung 10 Minuten nicht überschreitet. Nur wo mehrere Zugsätze verkehren, auch dann aber nur in dem betreffenden Bahnabschnitt, soll Zug-meldepflicht bestehen. Das Ausfahren von Zügen gegen Wagen, die auf freier Strecke abgestellt sind, und das Ver-schieben dieser Wagen zur nächsten Verkehrsstelle ist auf den schwedischen Staatsbahnen in der Regel verboten. Der Ausschuß trägt kein Bedenken, dieses Verbot für Lokalbahnen bei der vorgeschriebenen geringen Geschwindigkeit aufzu-heben. Der Telegraph soll durch Fernsprecher ersetzt wer-den, auch mit Rücksicht auf die vorgesehene Verwendung weniger geschulten Personals. Dr. S a l l e r.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Kriegszuschläge für schleunige Züge.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Die praktische Durchführung der Kriegszuschläge für Schnell- und Eilzüge ist einfach und erledigt sich durch Ausgabe von Ergänzungskarten, wenn es sich um den Verkehr ausschließlich auf schnellfahrenden Zügen handelt. Die bequeme Möglichkeit, daß der Reisende beim Antritt der Reise den vollen Fahrpreis einschließlich des 100proz. Zuschlags erlegen kann, wird auch für die sogenannten gemischten Fahrten gewährt werden. In den Fällen, wo zur Erreichung eines Schnell- oder Eilzuges ein Personenzug benutzt werden muß, wird die Ergänzungskarte, die selbstverständlich nur über die benutzte Schnell- oder Eilzugsstrecke lautet, am Schalter des Ausgangsortes verabfolgt werden. Im Interesse des reisenden Publikums werden die Eisenbahndirektionen die Züge, für die der 100prozentige Zuschlag in Frage kommt, rechtzeitig bekanntgeben.

Die Maßnahme selbst hat zwar naturgemäß keine freudige Zustimmung, aber im allgemeinen doch die der Sache nach gebotene Würdigung gefunden. Insbesondere ist überwiegend dafür volles Verständnis hervorgetreten, daß es eines durchgreifenden Mittels bedarf, um die Schnellzugstrecken zu entlasten und für den gleichermaßen für die Zwecke der Kriegführung wie für die Aufgaben der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Brennstoffen hochwichtigen Güterverkehr frei zu bekommen. Andere Mittel, die in ähnlicher Weise Sicherheit für die beabsichtigte Wirkung bieten könnten, wie die Fahrpreiserhöhung, sind leider nicht genannt worden. Auch der Vorschlag, den Nahverkehr aus den Schnellzügen auszuschalten, ist ein solches Mittel nicht. Für die Berliner D-Züge ist zu beachten, daß die erstmaligen Haltestellen, z. B. Hannover, Halle, Schneidemühl usw., in bereits beträchtlicher Entfernung liegen. Ein Nahverkehr im eigentlichen Sinne kommt also für eine ganze Reihe dieser Züge nicht in Betracht. Auf der anderen Seite müssen im W e s t e n und S ü d e n mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen und geschäftlichen Beziehungen, insbesondere auch auf die Aufgaben unserer Rüstungsindustrie, die Schnellzüge auch dem Nahverkehr offenstehen. Der Industrielle, der Kaufmann, der Geschäftsreisende, muß beispielsweise in der Lage sein, innerhalb eines Tages von Dortmund nach Cöln und Düsseldorf, oder von Frankfurt a. M. nach Mannheim und Mainz hin- und zurückreisen zu können; die Rücksicht auf die Dringlichkeit der Arbeiten für die Kriegsversorgung verbietet, diesen Verkehr auf die Personenzüge anzuweisen. Bei der von den deutschen Staatsbahnen getroffenen Regelung für den Schnell- und Eilzugverkehr wird es somit trotz allen Bedenken bewenden müssen. Dagegen dürfte in der Reihe der Nebenmaßnahmen, die gleichfalls der Verkehrsentlastung dienen sollen, mit einer Änderung der bisherigen Auffassung zu rechnen sein. Gegen die Festsetzung eines Gepäck-Höchstgewichts von 50 kg auf den einzelnen Reisenden macht sich das Bedenken geltend, daß in gewissen Fällen die Mitnahme höherer Gewichtsmengen, z. B. für Geschäftsreisende, die besonders schwere Muster bei sich führen, Artisten usw., geboten erscheinen kann. Es ist deshalb in Erwägung gezogen, zwar die Beschränkung des Gepäckgewichts auf 50 kg für das einzelne Gepäckstück mit Rücksicht auf die in großer Zahl im Gepäckverkehr beschäftigten Frauen, die mit einem über einen Zentner schweren Gepäckstück nur schwer hantieren können, bestehen, jedoch an die Stelle der in Aussicht genommenen Gewichtsbeschränkung auf den einzelnen Reisenden eine Gepäcktariferhöhung, gleichfalls zum Satze von 100 %, treten zu lassen.

— **Die Arbeitslöhne der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** Nachdem den Arbeitern dieser Verwaltung bereits neben den Teuerungszulagen im Februar und im Juli d. J. sehr wesentliche Erhöhungen der Arbeitslöhne gewährt worden sind, schreiben die „B. P. N.", erhalten sie jetzt eine weitere prozentuale Erhöhung der Arbeitslöhne um 10 % und zwar zahlbar bereits vom 1. August d. J. ab. Die Nachzahlung bezweckt, den Arbeitern behufs Versorgung für den Winter eine größere Summe auf einmal in die Hand zu geben.

Welche Aufwendungen die Kriegsfürsorge für die Bediensteten der Eisenbahnverwaltung erforderlich macht, erhellt aus der Tatsache, daß im Bereiche der preußischen Staatsbahnverwaltungen einschließlich der Reichsbahnen der Betrag der Kriegszulagen und Lohnerhöhungen im ganzen sich auf beträchtlich mehr als 500 Millionen Mark im Jahre beläuft. Davon entfällt der Hauptteil, etwa 60 %, auf die Zulagen und die Lohnerhöhungen der Arbeiter, wobei der jetzt bewilligte 10prozentige Lohnzuschlag noch nicht in Rechnu gezogen ist. Im Jahre 1914 hat der gesamte Lohnaufwa 443 Millionen Mark betragen, die während des Krieges b willigte Erhöhung der laufenden Bezüge erfordert ei Jahresausgabe von 315,8 Millionen Mark! Diese beid Zahlen, nebeneinander gehalten, zeigen wohl zur Genüge, d die Staatsbahnverwaltung keineswegs engherzig vorgegang ist, sondern im Gegenteil für die Zwecke der Kriegsfürsor reichliche Mittel zur Verfügung gestellt hat. Wenn in d Versammlung des Deutschen Eisenbahnerverbandes a 11. d. M. unter Hinweis auf die höheren Löhne in der R stungsindustrie das Verlangen nach weiteren Lohnerhöhung bekundet worden ist, so kann demgegenüber auf die Tatsac hingewiesen werden, daß von der den Eisenbahnarbeite zustehenden Befugnis, das Arbeitsverhältnis in der Eise bahnverwaltung mit dem in der Rüstungsindustrie zu ve tauschen, seitens der Arbeiter der Staatsbahnverwaltu keinerlei Gebrauch gemacht worden ist. Man wird dara den Schluß ziehen dürfen, daß die in der erwähnten Versam lung geäußerten Beschwerden und Wünsche über das berec tigte Maß hinausgehen und daß in Wirklichkeit die Fürsor der Staatsbahnverwaltung für ihre Eisenbahnarbeitersch berechtigten Ansprüchen durchaus entspricht. Diese Fü sorgeleistung beschränkt sich übrigens keineswegs auf d vorerwähnte Erhöhung laufender Bezüge. Vielmehr sind d neben bereits mehrere Male einmalige Teuerungszulagen, d sehr erhebliche Summen erforderten, gewährt worden. Fern fließen der Eisenbahnarbeiterschaft aus der Vermehrung d Überstunden und aus den zur Erhöhung der Betriebsleistung gewährten hohen Rangierprämien erhebliche Mehreinnahm zu. Auf dem Gebiete der Lebensmittelversorgung hilft d Staatsbahnverwaltung in besonders notleidenden Bezirken, i dem sie unter Aufwendung sehr erheblicher Mittel ihren B diensteten Sonderzulagen gewährt. Wenn man die Gesamth dieser Fürsorgeleistungen ins Auge faßt, wird der Staatsbah verwaltung die Anerkennung nicht versagt werden könne daß sie mit ihren Maßnahmen allen berechtigten Anforderu gen entsprochen hat. Mit den bisher gewährten Aufbesseru gen und Beihilfen braucht die Angelegenheit selbstverstän lich nicht abgetan zu sein. Gerade die großzügige Art, m der die Staatsbahnverwaltung bisher die Aufgabe der Krieg fürsorge für die Eisenbahnbediensteten behandelt hat, dürf volle Gewähr bieten, daß sie, falls die Bedürfnisse ergeb sollten, daß die bisherigen Unterstützungen nicht ausreiche zu geeigneter Zeit der Frage erneut nähertreten würde.

— **Mitbenutzung von Anschlußgleisen.** Die außerorde lichen Schwierigkeiten, die die Güter-An- und Abfuhr sch jetzt bietet und voraussichtlich noch mehr in d kommenden Monaten bieten wird, lassen die Mitbenutzu von Privatanschlußgleisen durch Dritte dringend notwend erscheinen. Auf Veranlassung der Kriegsamtsstelle in d Marken, Verkehrsabteilung, empfiehlt daher die Handel kammer zu Berlin den Firmen, die eigenen Bahnanschl besitzen, den an den Anschlußgleisen oder in deren unmitt barer Nähe gelegenen Nachbarfirmen die Mitbenutzung d Gleisanlagen in weitgehendstem Umfange zu gestatten. E sei allerdings darauf hingewiesen, daß diese Mitbenutzu der Gleisanschlüsse durch Dritte von einer vorherigen Ve einbarung mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin a hängig ist. Das Zustandekommen solcher Vereinbarung ist die Kriegsamtsstelle gern bereit, in weitgehendstem Ma zu unterstützen.

— **Der Bezirkseisenbahnrat Berlin** hat in seiner letzt Sitzung der Aufhebung der auf den preußisch-hessisch Staatsbahnen bestehenden Friedensausnahmetarife für P troleum und Benzin einstimmig zugestimmt.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** In der Sitzung am 13. O tober d. J. wurde beschlossen, die Aufhebung der Friedensau nahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl zu befü worten. Dagegen wurde empfohlen, den Antrag auf Frac ermäßigung für Draht und Drahtstifte von Oberschlesien na Ostsee-Hafenplätzen abzulehnen.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Schönhausen.** Aus Ha nover wird amtlich gemeldet: Am 16. d. M. hat sich auf Bah hof Schönhausen an der Strecke Berlin-Stendal ein schwer Eisenbahnunfall ereignet. Der Kindersonderzug 2240 v Tuchel nach Essen, der Stadtkinder aus der Provinz We preußen nach der Heimat zurückbrachte, ist gegen 5 Uhr mo gens anscheinend infolge Nichtbeachtens eines Haltesigna auf einen im Bahnhof haltenden Güterzug aufgefahren. Me rere Personenwagen sind zertrümmert. 25 Kinder und e Schaffner sind tot, 15 Kinder und eine Begleiterin sind te schwer, teils leichter verletzt und im Stendaler Johannite krankenhause untergebracht. Der Betrieb wird aufrecht e halten.

Zu dem traurigen Unglück wird noch weiter der „Nordd. Allg. Ztg.“ aus Essen vom 16. d. M. gemeldet: Die Kinder, die mit dem Sonderzug 2240 von Tuchel nach Essen abgefahren waren, sind abends 9½ Uhr eingetroffen. Die verunglückten Kinder sind alle in München-Gladbach beheimatet.

Die Untersuchung des Unglücksfalles, die durch die Eisenbahndirektion Magdeburg geführt wird, hat noch kein positives Ergebnis gehabt. Nach Angaben des Zugpersonals war der Güterzug zur Abfahrt bereit und soll sich auch schon langsam in Bewegung gesetzt haben, als der Ferienzug aus entgegengesetzter Richtung kam und mit voller Fahrgeschwindigkeit auf ihn auffuhr. Der mit der Handhabung der Signallichter beauftragte Beamte will die Einfahrt in den Bahnhof nicht freigegeben haben. Der Führer des Ferienzuges hingegen behauptet, daß er infolge des dichten Nebels ein Signal nicht gesehen habe. (Es folgt hier die Darstellung einer Augenzeugin, der Begleiterin eines Teils der Kinder, die kein besonderes eisenbahnliches Interesse bietet.)

Die Zahl der Toten konnte noch nicht mit Bestimmtheit festgestellt werden. Es handelt sich jedoch voraussichlich um 24, von denen zwei erst nach ihrer Einlieferung in das Krankenhaus gestorben sind. Im Johanniterkrankenhaus zu Stendal befinden sich zurzeit 12 Kinder im Alter von 8—14 Jahren, 10 Knaben und 2 Mädchen. Diese Kinder stammen sämtlich aus München-Gladbach. Ferner wurden noch zwei Knaben im Alter von 12 und 13 Jahren verletzt. Die meisten Kinder haben schwere Kopfverletzungen erlitten. Das Befinden ist jedoch bei allen fast durchwegs befriedigend. Außerdem befindet sich noch eine Schaffnerin Frieda Lemme im Krankenhaus. Sie befand sich in dem Güterzuge, ist jedoch außer Lebensgefahr.

Aus dem Gefangenenlager Stendal sind Leute zu den Aufräumungsarbeiten entsandt worden. Im Laufe des gestrigen Tages wurden die ineinandergefahrenen Züge, soweit es möglich war, voneinander gelöst. Auf den Gleisen sieht man überall schwer beschädigte Wagen. Die Lokomotive des Feriensonderzuges hatte sich nach dem Zusammenstoß kerzengrade in die Höhe gestellt. Jetzt ist sie umgesunken und bildet einen gewaltigen Trümmerhaufen. Der erste hinter dem Packwagen folgende Personenwagen ist ebenfalls vollkommen zerstört. In diesem Wagen befanden sich die ums Leben gekommenen Kinder. — Heute vormittag trafen von Magdeburg her mehrere höhere Beamte des Eisenbahndirektionsbezirks an der Unfallstelle ein, um die Untersuchung fortzusetzen und die weiteren Anordnungen zu treffen.

— **Verschärfte Zwangsabfuhr für Berlin und die umliegenden Orte in Sicht.** Das Verkehrsbureau der Berliner Handelskammer schreibt: Die Entladung der Güterwagen wird nach den Beobachtungen der Eisenbahnverwaltung seit einiger Zeit nicht mit der erforderlichen Schnelligkeit bewirkt. Die Zahl der in der Entladung rückständigen Wagen, besonders auf den Ladestraßen, hat ganz erheblich wieder zugenommen. Gerade jetzt, wo neben der Inanspruchnahme der Güterwagen für militärische Zwecke außerordentliche Anforderungen an den Wagenpark der Eisenbahn zur rechtzeitigen Heranschaffung der für den Winter erforderlichen Lebensmittel gestellt werden, ist es vaterländische Pflicht der Verkehrstreibenden, alle Kräfte aufzubieten, um durch schnelle Entladung den Wagenumlauf zu fördern und die leicht verderblichen Güter, wie Gemüse und Obst, vor dem Verderb zu schützen. Durch das unnötige Herumstehen der Wagen werden nicht nur die Gleisanlagen der Bahnhöfe in unerwünschter Weise beansprucht, sondern auch die Zufuhr an Lebensmitteln und Kohlen erheblich erschwert. Die Handelskammer zu Berlin legt daher immer wieder den Beteiligten dringend ans Herz, auf die schleunige Entladung der Eisenbahnwagen ihr Hauptaugenmerk zu richten, da andernfalls die im Mai d. J. auf Antrag der Handelskammer den Verkehrstreibenden zugestandene Vergünstigung, die Zwangsentladung auf rechtzeitig gestellten Antrag am ersten standgeldpflichtigen Tage auszusetzen, wieder aufgehoben wird und die Wagen nach Ablauf der standgeldfreien Frist sofort zwangsweise wieder zugeführt werden, wodurch den Verkehrstreibenden erhöhte Anfuhrkosten erwachsen. Zur Beschleunigung des Entladegeschäftes würde es nicht unwesentlich beitragen, wenn nicht nur an den Wochentagen, sondern auch an Sonn- und Feiertagen die Abfuhr in möglichst großem Umfange bewirkt würde.

— **Heranziehung der Straßenbahnen für den Güterverkehr.** Die infolge der außerordentlichen Futtermittelknappheit wesentlich gesteigerten Schwierigkeiten, unter denen die Abfuhr von Nahrungsmitteln und anderen Massengütern in den Städten zurzeit schon zu leiden hat, und die sich in den kommenden Monaten, besonders nach Eintritt von Schneefall, noch erheblich verschärfen werden, machen es, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ mitteilt, zur zwingenden Notwendigkeit, die Straßenbahnen in den Städten in größerem Umfange, als bisher der Fall, für die Güter-An- und Abfuhr heranzuziehen. Erfahrungsgemäß begegnen aber diese Maßnahmen bei einem Teil der Straßenbahnen und der Gemeinden lebhaftem Widerstand, der mit Verkehrsschwierigkeiten, mangelhaftem Wagenmaterial, fehlenden Gleisanlagen und zu geringem Personal begründet wird. Die Kriegsamtstellen sind ersucht worden, nach Maßgabe der gegebenen Anweisungen mit allem Nachdruck darauf zu dringen, daß die Straßenbahnen den Güterverkehr soweit irgend möglich betreiben. Etwaige Gesuche auf Behebung entgegenstehender Schwierigkeiten sind bei den zuständigen Stellen weitestgehend zu unterstützen. Bis zum 10. November haben die Kriegsamtstellen zu melden, von welchen Straßenbahnen im Bezirk der Güterverkehr noch nicht aufgenommen worden ist und aus welchen Gründen.

— **Vorschriften über die Ausgabe von Ergänzungskarten in Bayern.** Das „Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern“ vom 14. d. M. veröffentlicht solche, wonach vom 18. Oktober d. J. im Eil- und Schnellzugverkehr wichtige Änderungen eintreten. Insbesondere werden danach die Eilzüge auf allen deutschen Eisenbahnen von diesem Tage an als zuschlagpflichtige Schnellzüge gefahren, soweit sie nicht in Personenzüge umgewandelt werden. Zu dem tarifmäßigen Schnellzugfahrpreis wird eine Ergänzungsgebühr erhoben, wie sie in Nr. 81 S. 681 d. Ztg. in der ersten Nachricht aus Deutschland aufgeführt sind. Im Binnenverkehr des rechtsrheinischen und pfälzischen Netzes der bayerischen Bahnen beträgt jedoch die Ergänzungsgebühr bei einem Fahrpreis bis 3 ℳ, wie in Württemberg, nur 1,50 ℳ; bei einem solchen über 3 bis 5 ℳ wird eine Ergänzungsgebühr von 3 ℳ erhoben usw. Die Erhebung erfolgt durch Ausgabe von Ergänzungskarten.

§ 11 der Vorschriften enthält besondere Bestimmungen über die Zulassung von Monats- und Schülerkarten zu Schnellzügen, die wir demnächst besonders mitteilen werden.

— **Zur Einschränkung des Personenverkehrs in Württemberg.** Die württembergische Staatsbahnverwaltung hat in einer Mitteilung an die Presse eine ausführliche Darstellung über die Gründe und den Umfang der Maßnahmen zur Einschränkung des Personenverkehrs gegeben, wie sie von uns im Leitaufsatz der Nr. 81 dargestellt sind. Wir erwähnen daraus folgendes Besondere: „Der Sonntagsverkehr muß um ein erhebliches Maß zurückgeschraubt werden, da dieser Verkehr über das Friedensmaß angeschwollen ist und über das Bedürfnis der gegenwärtigen Zeit weit hinausgeht, überdies heute neben dem Güter- und Militärverkehr bedient werden muß, während im Frieden der Verkehr an Sonntagen ruht. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben sich daher genötigt gesehen, auf den Sonntagsverkehr in den Personenzügen Zuschläge zu legen. Die mäßigen Zuschläge in Höhe von 50 ₰ bis 2 ℳ werden wohl genügen, um die Eisenbahnen so zu entlasten, daß Personal und Betriebsmittel nicht mehr überanstrengt werden müssen.

Auch der Schnell- und Eilzugverkehr hat in einer Weise zugenommen, daß die hierfür bereit zu haltenden Kräfte den für wichtigere Aufgaben notwendigen Lokomotivpark aufs empfindlichste schwächen und daß die pünktliche Durchführung des Fahrplans dieser Züge in Frage gestellt ist. Ein namhafter Prozentsatz der heute mit den Schnell- und Eilzügen reisenden Personen kann seinen Reisezweck auch unter Benutzung der gewöhnlichen Personenzüge erreichen. Gelingt es, auch nur den überwiegenden Teil dieser Reisenden aus den Schnell- und Eilzügen zu entfernen, so werden damit die Züge so entlastet, daß eine für die Eisenbahnen bedeutsame Zahl von Betriebskräften für andere Zwecke frei und daß der Lauf sämtlicher Züge wieder regelmäßiger wird. Diese Erwägung mußte der württembergischen Eisenbahnverwaltung nahe legen, sich dem Vorgehen der anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Einführung von Zuschlägen auf den Schnell- und Eilzugverkehr anzuschließen. Zu dem künftig auch für Eilzüge zu erhebenden Schnellzugfahrpreis soll vom 18. Oktober ab eine besondere Ergänzungsgebühr erhoben werden, durch die der Schnellzugfahrpreis durchschnittlich ungefähr aufs Doppelte erhöht wird. In Württemberg soll jedoch für Reisen, die zum heutigen Schnellzugfahrpreis nicht mehr als 3 ℳ kosten, eine Ergänzungsgebühr von nur 1,50 ℳ erhoben werden. So wünschenswert es an sich wäre, die Schnell- und Eilzüge vor allem vom Nahverkehr zu entlasten, so sind doch nach der Gestaltung des Kriegsfahrplans die Reisenden gerade für diesen Verkehr häufig mehr als bisher auf Schnell- und Eilzüge angewiesen. . . .

— **Der württembergische Winterfahrplan.** Am 1. November wird auf den württembergischen Staatsbahnen wie auf den andern deutschen Eisenbahnen der Winterfahrplan in Kraft treten. Wie der „Staatsanzeiger für Württemberg“ erfährt, glaubt die württembergische Staatsbahnverwaltung von er-

heblichen Einschränkungen des Zugverkehrs trotz der fortbestehenden großen Schwierigkeiten zunächst absehen zu können. Die Notwendigkeit, Kohlen und andere Betriebsstoffe zu sparen und die Betriebsmittel zu schonen, hat nur dazu geführt, eine Anzahl weniger bedeutender Zugshalte und einzelne in der Hauptsache dem Ausflugsverkehr dienende Sonntagszüge wegfallen zu lassen. Im übrigen werden Änderungen des jetzigen Fahrplans nur insoweit eintreten, als es die Rücksicht auf einen tunlichst planmäßigen Zuglauf geboten erscheinen ließ.

— **Gründung eines deutschen Reisebureaus.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, wurde nach längeren Verhandlungen am 17. Oktober in Berlin das Deutsche Reisebureau als Gesellschaft mit beschränkter Haftung von den deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz zusammen mit den großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd mit einem vorläufigen Kapital von 1 Million Mark gegründet. Der Zweck des Unternehmens ist die Förderung und Erleichterung des Reiseverkehrs in und nach Deutschland. Ein Hand- in Handarbeiten mit dem Bund deutscher Verkehrsvereine ist in Aussicht genommen. Die neue Gesellschaft beabsichtigt, ihre Tätigkeit im Laufe des nächsten Jahres aufzunehmen.

— **Ein Jubiläumstag der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe.** Wir entnehmen hierüber dem „Karlsruher Tageblatt" folgenden Bericht: Die Fertigstellung der zweitausendsten Lokomotive im 80. Jahr ihres Bestehens hatte der Maschinenbau-Gesellschaft Anlaß zu einer Gedenkfeier am Donnerstag, den 11. d. M. gegeben, die in einfachem, dem augenblicklichen Zeitcharakter entsprechenden Rahmen vor sich ging. Bei dem Erinnerungsakt waren u. a. zugegen der Großherzog, die Minister Dr. v. Bodman, Dr. Rheinboldt, Dr. Hübsch, der stellvertretende kommandierende General, Vertreter der Technischen Hochschule, der Stadt Karlsruhe, der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, unter ihnen der Generaldirektor Staatsrat Roth, der Handelskammer, der städtischen technischen Ämter und der Presse. Im Namen der Maschinenbau-Gesellschaft begrüßte der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Geheimer Kommerzienrat Dr. Koelle, die Erschienenen und wies zu Einleitung seiner Ansprache auf die Tapferkeit unserer Truppen hin, der allein es die Heimat verdanke, ungestört ihrer Arbeit nachgehen zu können. Sie wisse sich aber auch eins mit den Kämpfern draußen an der Front in festem Ausharren. Wenn auch die heutige Zeit nicht dazu angetan sei, Feste zu begehen, so habe die Maschinenbau-Gesellschaft doch die Tatsache der Fertigstellung der 2000. Lokomotive und das Jubiläum ihres 80 jährigen Bestehens nicht ganz klanglos vorüber gehen lassen wollen. Im besonderen dankte Geh. Kommerzienrat Koelle dann dem Großherzog für sein Erscheinen, der damit seine stete Fürsorge für unsere badische Industrie aufs neue bekundet habe. Seiner Aufforderung zu einem dreifachen Hochruf auf den Landesherrn kamen die Versammelten freudig nach.

Der Großherzog dankte und führte aus, er möchte zu dem schönen Gedenkstein in der Geschichte der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft seine herzlichen Glückwünsche aussprechen. Dieser Tag sei von besonderer Bedeutung, indem er auch in eine schwere Zeit falle, denn er sei ein Zeichen der Tüchtigkeit und der treuen, hingebenden Arbeit und der umsichtigen Leitung. Er wünsche, daß das Werk auch in Zukunft eine weitere schöne Entwicklung nehme.

Anschließend an diesen kurzen Begrüßungsakt unternahmen die Geladenen einen Gang durch die ausgedehnten Fabrikanlagen, wobei sie unter anderem Gelegenheit hatten, den Guß eines Lokomotivzylinders zu beobachten und manches Interessante sahen, über das hier nicht gesprochen werden kann, das aber einen Einblick gestattete in die emsige, rastlose Arbeit für Heer und Heimat.

In einem hübsch ausgeschmückten Raum fanden dann die Teilnehmer der Gedenkfeier die zweitausendste Lokomotive (Gattung VI c) fahrtbereit aufgestellt und nicht weit davon ein Bild der allerersten Maschine des Werkes, die von ihrem Gründer Emil Keßler 1842 erbaute „Badenia". Dann folgte man hier einem fesselnden Vortrag des Direktors Dr. Döderlein, der das Geschichtsbuch der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft aufschlug und die Hörer mit dem Anfang und dem Aufstieg des Unternehmens bekanntmachte. Bevor er aber auf diese geschichtliche Darstellung selbst einging, gedachte er dankbar aller, die dem Werk ihre Kräfte geliehen und die heute noch in ihm tätig sind; Worte besonderen Gedenkens fand er für die 550 Angehörige der Gesellschaft, die unter der Fahne stehen und für des Vaterlandes Sicherheit kämpfen. Die Chronik der Maschinenbau-Gesellschaft nennt Emil Keßler ihren Gründer — dessen Enkel, Dr. Ludwig Keßler im Kreise der Versammlung weilte —, der 1813 als Sohn eines Majors in Baden-Baden geboren war und der mit Hilfe eines englischen Ingenieurs und englischer Werkzeuge die erste Lokomotive erbaute, die von der „Direktion der Großh. Verkehrsanstalten" in Betrieb genommen worden war und sich gut bewährt hatte. Die schöne Entwicklung des jungen Unternehmens wurde aber jäh gehemmt, als man im Revolutionsjahr Keßler den Bankkredit entzog und die Fabrik der Versteigerung ausgesetzt werden mußte. Um den niederen Anschlag von 250 000 Gulden fiel sie der badischen Regierung zu, die dann mit einem Kapital von 450 000 Gulden eine neue Gesellschaft gründete, welche sich in den folgenden Jahren eines steten Aufstiegs erfreute. Emil Keßler selbst wandte Baden den Rücken und folgte einem Ruf nach Württemberg, wo er in Eßlingen die bekannte Maschinenfabrik ins Leben rief. Als dann im Jahre 1872 das Unternehmen fest und sicher gegründet war, veräußerte der badische Staat seine Anteile, ohne jedoch sein Interesse und seine Unterstützung dem Werk zu entziehen. Im Jahre 1880 ging die 1000. Lokomotive aus der Fabrik, die bis heute den Lokomotivenbau als ihr Haupttätigkeitsgebiet beibehalten hat, daneben aber auch den Bau von Dampfmaschinen, Pumpmaschinen und Dampfkesseln betreibt. Jetzt in der Kriegszeit sind der Maschinenbau-Gesellschaft auch andere, neue Aufgaben zugefallen. Direktor Dr. Döderlein schloß seinen Vortrag mit der Hoffnung, daß die deutsche Industrie, die sich in Jahrzehnten vor dem Kriege von den anfänglichen englischen, französischen und amerikanischen Vorbildern und Einflüssen frei zu machen verstanden hatte, auch bei der Gewinnung eines glücklichen Friedens wieder neu erstehen und sich den Weltmarkt wieder erobern werde. Eine schöne Ergänzung zu diesen Ausführungen bot ein Lichtbildervortrag, in dem Oberingenieur Avenmarg die Entwicklung des Lokomotivenbaus in der Maschinenbau-Gesellschaft von den ersten Anfängen an bis in die heutige Zeit zeigte.

Es folgte hierauf eine Reihe von Beglückwünschungen.

Österreich.

— **Anerkennung der Leistungen der Eisenbahner in Ostgalizien und der Bukowina.** Der Chef des Generalstabes, General der Infanterie Baron Arz, hat anläßlich der raschen Inbetriebnahme von Bahnlinien in Ostgalizien und der Bukowina das nachfolgende Belobungsschreiben an die beteiligten Stellen erlassen:

„Standort des Armeeoberkommandos, am 21. September 1917.

Die sichere Versorgung der in Ostgalizien und in der Bukowina unaufhaltsam vorgerückten Armeen mit den erforderlichen Bedürfnissen ist nicht zuletzt der schnellen Wiederherstellung und sofortigen Inbetriebnahme der feldmäßig instandgesetzten Eisenbahnlinien zu danken.

Ich habe mit besonderer Genugtuung wahrgenommen, daß die Inbetriebnahme der vom Feinde diesmal in allen Teilen wirksam zerstörten Bahnen den voreilenden Armeen am Fuße folgte und daß seit Ende Juli mehr als tausend Bahnkilometer und mehr als 150 Stationen und Betriebsausweichen fahrbar gemacht und in Betrieb genommen wurden. Die außerordentlichen Verdienste der Eisenbahntruppe um die Wiederherstellung zerstörter Strecken habe ich bereits gewürdigt.

Die sofortige Aufnahme des Betriebes ist den zielbewußten mit besonderer Umsicht und Fachkenntnis getroffenen Vorbereitungen und Anordnungen für die Bereitstellung und die Heranbringung der Eisenbahnbediensteten, der Bergungsgüter und aller Betriebsgegenstände, der zweckmäßigen Einsetzung der Betriebsformationen des Eisenbahnregiments sowie der werktätigen und kraftvollen Unterstützung aller beteiligten Organe und Abteilungen des Feld- und Reservetelegraphen, die sich um die rasche Herstellung der Telegraphen- und Telephonleitungen mit besonderem Eifer bemühten, zu danken. Hiebei haben sich das k. k. Eisenbahnministerium, die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, die k. u. k. Zentraltransportleitung, der Feld- und Reservetelegraph, die Staatsbahndirektionen Stanislau und Lemberg, die Betriebsleitung Czernowitz, die beteiligten Feldtransportleitungen, Eisenbahnkommandos, Betriebskompagnien, endlich die Bergungsdirektionen Krakau, Prag und Pilsen mit der als Militäreisenbahnbehörde mitwirkenden Feldttransportleitung 1. das Eisenbahnlinienkommando Prag und Pilsen besondere Verdienste erworben und hiedurch die Vorrückung und Versorgung der Armeen wesentlich gefördert. Im Allerhöchsten Auftrage spreche ich daher diesen Behörden und Formationen den besonderen Dank und die vollste Anerkennung aus.

Arz, G. d. I."

— **Die Einnahmen der Buschtiehrader Eisenbahn im September und in den ersten drei Vierteljahren.** Die Einnahmen dieser Bahn im September d. J. zeigen eine Zunahme um

25 400 K. für die A-Strecke und einen Fehlbetrag von 98 100 K. für die B-Strecke. Die Regelung für Mai ergab eine Mehreinnahme von 22 136 K. für A und eine solche von 22 081 K. für B. Die Gesamteinnahmen des A-Netzes sind um 686 233 K. höher, jene des B-Netzes um 17 335 K. niedriger.

In den abgelaufenen drei Vierteljahren verzeichnen die Verkehrseinnahmen eine Steigerung um rund 514 000 K. Aus dem Personenverkehre, der eine Belebung erfahren hat — es wurden 1 186 000 Reisende mehr befördert als gleichzeitig im Vorjahre —, ergibt sich eine Mehreinnahme von rund 1½ Millionen Kronen, während die Geldempfänge aus dem Frachtenverkehre, der eine Abschwächung um etwa 670 000 t erlitt, um rund eine Million Kronen hinter dem Vorjahre zurückblieben. Die Mehreinnahmen, welche sich aus dem Personentarif ergeben, sind bereits in den vorliegenden Betriebsergebnissen verrechnet, dagegen ist die an den Staat abzuführende Frachtsteuer abgezogen. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage in die Verkehrseinnahmen nicht einbezogen, da die Verhandlungen mit der Regierung über die Belassung dieses Kriegszuschlages noch nicht abgeschlossen sind. Für das endgültige Ergebnis des Jahres 1917 werden natürlich nicht nur die Verkehrseinnahmen, sondern vor allem auch die Betriebsausgaben in Betracht zu ziehen sein. Bei der Entwicklung, welche die Betriebsausgaben bei den Staats- und Privatbahnen im laufenden Jahre genommen haben, muß auch bei der Buschtiehrader Eisenbahn mit einer außerordentlichen Ausgabensteigerung gerechnet werden. Namentlich hat die wiederholte Gewährung von Beihilfen an die Angestellten und Arbeiter einen Mehraufwand verursacht, welcher unter Zugrundelegung der gleichen bei den Staatsbahnen gewährten Beträge für das Jahr 1917 mit 5 bis 5½ Millionen Kronen nicht zu hoch geschätzt werden dürfte. Selbstverständlich wird sich auch die steigende Verteuerung aller Betriebsmaterialien außergewöhnlich bemerkbar machen. Auch mit einer Erhöhung der Steuerbelastung wird zu rechnen sein, da die Umlagen für autonome Zwecke neuerlich gestiegen sind. Es wird somit die Gesamtvermehrung der Ausgaben den obigen nur aus den Teuerungsbeihilfen sich ergebenden Mehraufwand von 5 bis 5½ Millionen Kronen wesentlich übersteigen.

Ungarn.

— Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Eisenbahn. Bei der Veröffentlichung der Betriebsergebnisse dieser Eisenbahn in Nr. 56 S. 469 d. Ztg. dürfte es aufgefallen sein, daß die Einnahmen aus sonstigen Quellen (verschiedene, nicht eigentliche Betriebseinnahmen) viel höher angegeben sind, als die Einnahmen aus den Verkehren. Die Ursache dieses Mißverhältnisses liegt hauptsächlich in dem Umstande, daß die rund . km lange Strecke Üszög-Villány, deren durchschnittliche Betriebslänge im Jahresberichte für das Jahr 1916 mit 70,8 km als statistische Grundlage angenommen erscheint, mit den ungarischen Staatseisenbahnen gemeinschaftlich betrieben wird. Letztere lassen — entsprechend ihrem Gesamtverkehr der Mohács-Fünfkirchener Bahn für die Benutzung der Gemeinschaftslinie und der gemeinschaftlichen Bahnhöfe hohe Beträge zukommen, die unter den Einnahmen aus sonstigen Quellen verrechnet werden.

Die Einnahmen aus sonstigen Quellen betragen:

	1916 K.	1915 K.
. Mietbeträge	13 916	— 18 213
. Wagenmiete	286 206	+ 139 832
. Privattelegramme	2 105	+ 2 023
. Einnahmen für die Betriebsführung und Mitbenutzung der Eisenbahnlinien und der Bahnhöfe	1 359 170	— 47 441
. Nutzzuschläge zu den für fremde Rechnung geleisteten Arbeiten	1 264	+ 766
. Sonstige Einnahmen	25 627	+ 8 609
Zusammen	1 688 288	+ 85 576

Diese Zahlen geben wohl ein klares Bild. Hinzugefügt sei noch, daß die unter 4. bezeichneten Einnahmen in den Jahren 14 und 1913 nur 857 599 bzw. 730 736 K. betrugen, woraus erhellt, daß der Gemeinschaftsverkehr in den Jahren 1916 und 15 bedeutend zugenommen hat, wenn auch im Jahre 1916 gegen 1915 eine kleine Abschwächung eintrat. Mr.

Übrige europäische Länder.

— Beginn der Holzfeuerung in Nordschweden. Der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen hat zusammen mit anderen Vertretern der Eisenbahnverwaltung sowie Vertretern der Feuerungskommission eine Inspektionsreise durch Nordschweden vorgenommen, um von den Vorbereitungen für die in jenem Landesteil beschlossene Holzfeuerung bei den Staatsbahnen Kenntnis zu nehmen. Der Betrieb mit Holz soll schrittweise von Linie auf Linie beginnen, und bis Weihnachten dürften auf allen Linien, die nördlich von der Station Krylbo liegen, also von Dalekarlien ab, die meisten Güterzüge und leichteren Lokalzüge mit Holzfeuerung fahren. Letztere ist übrigens schon auf verschiedenen Linien im Gang, z. B. Luleå-Boden, und entspricht den Erwartungen. Nach einer Auslassung des Generaldirektors ist die Holzfeuerung nur als Notbehelf zu betrachten, und nach Freigabe der Kohlenzufuhr könne die Eisenbahn in Zukunft kaum mit Holzfeuerung rechnen. Daß man jetzt zuerst in Nordschweden mit der Holzfeuerung vorgeht, hat darin seinen Grund, daß dort bei der geringen Kohlenzufuhr keine Vorräte für den Betriebsbedarf angelegt werden konnten. Bei Einführung der Holzfeuerung rechnet man bei den nordschwedischen Bahnen mit einer Verringerung der Leistungsfähigkeit, ebenso mit Störungen durch Zugverspätungen u. dgl., namentlich da auf den nordschwedischen Bahnen ein starker Verkehr stattfindet. M.

— Der Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1918. Nach einer Berner Meldung der „N. Z. Ztg." wurde am 29. September der von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen aufgestellte Voranschlag der Bundesbahnen für 1918 vom Verwaltungsrat ohne Änderung genehmigt. Der Bauvoranschlag sieht eine Summe von 48 974 900 Fr. vor, mit der Erweiterung, daß im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrags um 4 179 700 Fr. stattfinden könne. Für die Einführung der elektrischen Zugförderung sind ohne die Ausgaben für Fahrbetriebsmittel nahezu 20 Millionen Franken vorgesehen, d. h. 10½ Mill. mehr als für 1917. Die Arbeiten an den Kraftwerken Ritom und Amsteg sind im Gange und mit der elektrischen Ausrüstung der Strecke Erstfeld-Bellinzona ist begonnen worden. Für diese Strecke ist ein Betrag von 12 400 000 Fr. vorgesehen, von dem 6 400 000 Fr. auf die Kabelleitungen für Stark- und Schwachstrom, 1 400 000 Fr. auf die Unterwerke und 4 600 000 Fr. auf die Fahrleitung entfallen. Groß ist auch das Mehrerfordernis für Fahrbetriebsmittel, das infolge der äußerst ungünstigen Marktlage einen Betrag von rund 3 200 000 Fr. erreicht, obschon die Anschaffungen auf das Allernotwendigste beschränkt wurden. Mit welch ungeheuren Preissteigerungen auf diesem Gebiet bei der Aufstellung der Einheitsansätze gerechnet werden mußte, geht beispielsweise daraus hervor, daß der Ansatz für eine elektrische Probelokomotive von 300 000 auf 500 000 Fr. erhöht und für die Anschaffung von 550 Güterwagen eine Ausgabe von 7 725 000 Fr. vorgesehen worden ist, während man bei der Aufstellung des Voranschlags für das Jahr 1917 für die Beschaffung von 500 Güterwagen mit 3 490 000 Fr. auszukommen glaubte.

Der Betriebsvoranschlag, der mit 217 230 530 Fr. Einnahmen und 182 970 410 Fr. Ausgaben abschließt, hat bei der Veranschlagung der Verkehrseinnahmen die Erweiterung der vorläufigen Tarifmaßnahmen auf den 22. Oktober, d. i. für das ganze Jahr 1918, berücksichtigt. Die Verkehrseinnahmen sind höher angeschlagen als für das Jahr 1917, welcher Voranschlag bereits die Einnahmen des Jahres 1916 übersteigt. Anderseits hat jedoch, trotz den erheblich verminderten Fahrleistungen, der Voranschlag der Betriebsausgaben in vermehrtem Maße erhöht werden müssen, so daß der veranschlagte Betriebsüberschuß sowohl gegenüber der Rechnung 1916 als auch gegenüber dem Voranschlag 1917 geringer ist. Die Betriebsausgaben beruhen auf den gegenüber den Vorjahren um etwa ein Drittel niedriger angeschlagenen Fahrleistungen. Die bedeutend höheren Preise aller Verbrauchsstoffe sowie die vermehrten Zuwendungen an das Personal haben jedoch den Ausgabenplan in dem Maße beeinflußt, daß in nahezu sämtlichen wichtigeren Abteilungen erhebliche Mehrbeträge gegenüber den beiden Vorjahren vorgesehen werden mußten. Die gesamten Aufwendungen für das Personal betrugen 1916: 103 729 295 Fr.; für 1917 waren sie auf 118 036 160 Fr. veranschlagt; für 1918 sind 122 246 800 Fr. vorgesehen. Neben den vermehrten Personalkosten belastet den Voranschlag sodann die außerordentliche Verteuerung der Verbrauchsmaterialien, die gegenüber der Rechnung 1916: 108,7 % und gegenüber dem Voranschlag 1917: 79,9 % ausmacht. Der Hauptanteil an dieser beträchtlichen Steigerung der Ausgaben für Verbrauchsmaterialien des Betriebs entfällt auf den Brennstoff für Lokomotiven, für den die Zunahme gegenüber 1916 etwa 117 % und gegenüber 1917 etwa 87 % beträgt. Dem Voranschlag des Brennmaterials für 1918 ist ein mittlerer Tonnenpreis von 100 Fr. zugrunde gelegt worden, während der für 1917 auf einen Tonnenpreis von 38 Fr. fußte. Der letztere wird durch die wirklichen Ausgaben des Jahres 1917 allerdings bedeutend überschritten werden.

Aus dem Personenverkehr erwartet der Voranschlag eine Einnahme von 71 500 000 Fr. (gegenüber der Rechnung 1916 ein Mehr von 8 471 515 Fr. und gegenüber dem Voranschlag 1917 ein Mehr von 3 500 000 Fr.) Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr sind auf 134 000 000 Fr. veranschlagt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung verzeichnet 45 356 140 Fr. Einnahmen und 83 930 100 Fr. Ausgaben, somit einen Ausgabenüberschuß von 38 593 960 Fr. (1916: 18 706 827 Franken; Voranschlag 1917: 35 654 920 Fr.).

Das Bild der Zinslasten ist folgendes: Verzinsung der festen Anleihen 56 311 200 Fr. (Rechnung 1916: 56 398 229 Fr.; Voranschlag 1917: 56 518 500 Fr.), Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten usw. 5 880 000 Fr. (Rechnung 1916: 3 068 854 Fr.; Voranschlag 1917: 5 015 500 Fr.), rohe Zinslast 62 191 100 Fr. (Rechnung 1916: 59 467 083 Fr.; Voranschlag 1917: 61 534 000 Fr.), Zinsen für Neubauten und Ertrag der Wertbestände und Guthaben 4 590 000 Fr. (Rechnung 1916: 4 490 133 Fr.; Voranschlag 1917: 4 286 400 Fr.), reine Zinslast 57 601 200 Fr. (Rechnung 1916: 54 976 950 Fr.; Voranschlag 1917: 57 247 600 Fr.), Mehrzinsen gegenüber 1916: 2 624 250 Fr. und gegenüber 1917: 353 600 Fr. Diese Unterschiede rühren von der Ausgabe vorübergehender Kassenscheine zur Deckung der Geldbedürfnisse her.

Wie die letzten Voranschläge, so enthält auch der von 1918 angesichts der gegenwärtigen Verhältnisse zahlreiche unsichere Faktoren, so daß der Voranschlag für die Geldbedürfnisse wesentliche Veränderungen erfahren kann. Nach dem Budget von 1917 sollten die Barbedürfnisse der Bundesbahnen auf Ende 1916: 80 000 000 Fr. betragen, die für 1917: 41 000 000 Franken, zusammen 121 000 000 Fr. Infolge der günstigen Jahresergebnisse von 1915 und 1916 werden die Bedürfnisse der Bundesbahnen bis Ende 1917 diesen Betrag nicht erreichen; man dürfte mit 90 000 000 Fr. auskommen. Bis jetzt haben die Bundesbahnen ihre Geldbedürfnisse durch Ausgabe von dreimonatigen Schatzanweisungen, die von der Schweizerischen Nationalbank zum Satze von 4½ % diskontiert wurden, gedeckt. Da es einerseits zurzeit nicht möglich ist, diese schwebende Schuld zu konsolidieren, anderseits es jedoch angezeigt ist, den Betrag solcher kurzfristiger Schatzanweisungen nicht übermäßig zu erhöhen, soll eine vorübergehende Anleihe mit längerer Laufzeit durch Ausgabe von dreijährigen Kassenscheinen, ebenfalls zu 4½ % verzinslich, bis zu einem Betrag von 100 000 000 Fr. aufgenommen werden. F. R.

— **Einrichtung eines regelmäßigen Luftpostverkehrs zwischen Neapel und Palermo.** Der Postverkehr zwischen Italien und Sizilien war bisher niemals besonders zufriedenstellend. Denn ging die Post auf dem Bahnweg über Reggio in Calabrien und mit der Fähre über die Meerenge von Messina, so mußte mit dem ungünstigen Umstand gerechnet werden, daß von Neapel ab nur Personenzüge zur Verfügung standen. Die Güter- und Personenbeförderung weisen auf diesen Strecken so geringen Verkehr auf, daß es sich nicht lohnt, Schnellzüge verkehren zu lassen, auch dann nicht, wenn die Beförderung der Post in Frage kommt. Deshalb haben es die italienischen Postbehörden öfter versucht, Postschiffe, d. h. Schiffe, die zu einer bestimmten schnellen Fahrt verpflichtet waren und außer der Post auch dem Personenverkehr dienten, zwischen Neapel und Palermo verkehren zu lassen. Aber auch hier kam es bei stürmischem Wetter oft zu großen Verzögerungen, die nicht ohne Rückwirkung auf die Abwickelung der Geschäfte zwischen dem Festland Italiens und Sizilien blieben. Es ist begreiflich, daß diese Schwierigkeiten den Gedanken aufkommen ließen, zu versuchen, mit Flugzeugen eine befriedigende Postverbindung zwischen Palermo und Neapel herzustellen. Die Versuche sind beendigt, und es hat sich, wie wir der „Deutschen Luftfahrer-Zeitschr." entnehmen, gezeigt, daß die Beförderung der Post mit Flugzeugen tatsächlich allen Erwartungen entspricht. Die Fahrtdauer beträgt genau 3 Stunden, d. h. ein Viertel derjenigen Zeit, die bisher für den Bahn- oder Schiffstransport gerechnet werden mußte. Diese kurze Reisedauer macht es möglich, mit dem gleichen Flugzeug morgens die Fahrt von Neapel nach Palermo anzutreten und nachmittags die Rückfahrt von Palermo nach Neapel, so daß der Wechselverkehr sich innerhalb weniger Stunden abspielt. Die Luftpostbeförderung ist am 28. Juni d. J. zum erstenmal erfolgt und seitdem fast jeden Tag durchgeführt worden. Jetzt will man, wie unsere Quelle berichtet, auch die Paketbeförderung auf dem gleichen Wege durchführen lassen, doch sollen vorderhand nur kleinere Pakete für diese vorzugsweise Beförderung angenommen werden. Die „D. L.-Z." bemerkt zu der Meldung, daß, wenn auch im Verkehr zwischen Neapel und Palermo die Verhältnisse besonders günstig für Flugzeuge liegen, es doch unzweifelhaft sei, daß die Postbeförderung durch Flugzeuge immer mehr Platz greifen werde. In Italien spreche man bereits von einer regelmäßigen Postbeförderung mittels Flugzeugs zwischen Rom und Florenz. Damit wäre der Anfang gemacht für einen Luftpostverkehr zwischen Nord-, Mittel- und Süditalien. Die langen Bahnstrecken, die hier in Frage kommen, lassen den Vorzug der Luftbeförderung besonders nachdrücklich hervortreten. F. R.

— **Regelung des Zivilgüterverkehrs mit den Eisenbahnen des besetzten Gebietes Serbiens über Kevevára-dunapart-Semendria.** Am 1. August wurde der Zivilgüterverkehr mit den Eisenbahnen des besetzten Gebietes Serbiens über Kevevára-dunapart-Semendria aufgenommen; die wichtigeren Bedingungen hierfür sind folgende: 1. Im Verkehr mit der Station Nisch (Ort) und mit den südlich und östlich von Nisch gelegenen Stationen werden Zivilgüter, lebende Tiere und Leichen zur Beförderung nicht angenommen. 2. Im Verkehr mit den besetzten Gebieten Serbiens sind von der Beförderung alle Güter ausgeschlossen, über deren Ein- und Durchfuhr laut „Budapesti Közlöny" Verfügung getroffen wurde. 3. Vor diesem Verkehr sind die in der Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Frachtenverkehr genannten und zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassenen Güter sowie Eilgüter aller Art ausgeschlossen. 4. In den Frachtbriefen muß die Beförderung über Kevevára-Semendria vorgeschrieben werden. 5. Die Verzollung hat in Kevevára stattzufinden.

Für die nach Serbien bestimmten Zivilgüter sind die bis Kevevára-dunapart entfallenden Frachtgebühren und die etwa erwachsenden sonstigen Gebühren und Auslagen einschließlich des Zolls bei der Aufgabe zu entrichten. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse, ferner Angabe des Interesses an der Lieferung sind nicht zulässig. Die den Betrieb führende Militär-Eisenbahndirektion haftet weder für Verlust oder Minderung, noch für die Beschädigung der Sendungen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund direkter Frachtsätze, in deren Ermangelung bis und von Kevevára-dunapart auf Grund der Lokaltarife der beteiligten Bahnen.

— **Verstaatlichung der griechischen Eisenbahnen.** Der griechischen Kammer ist ein Gesetzentwurf über die Vereinigung und Verstaatlichung der griechischen Eisenbahnlinien zugegangen. Wie der „Berl. Akt." berichtet, handelt es sich um folgende Linien: die Larissabahn, deren Ankauf schon im Jahre 1914 durchgesetzt wurde, wobei die bisherige Gesellschaft aber noch beibehalten wurde; die Anschlußbahn von der alten griechischen Grenze bis Salonik, die im vorigen Jahre fertiggestellt wurde (auf Staatskosten erbaut); die mazedonischen Bahnen, die, obwohl sie hauptsächlich deutschen und österreichischen Geldleuten gehören, bei der griechischen Mobilmachung 1915 von der griechischen Regierung eigenmächtig in eigene Verwaltung genommen wurden, während die Frage der Entschädigung der Eigentümer der Bahnen der Zukunft anheimgestellt wurde; die thessalischen Bahnen (Volo-Trikkala und Volo-Larissa). Hinsichtlich der Peloponnesbahn ist noch kein endgültiger Beschluß gefaßt worden, solange die Klärung der wenig günstigen Finanzlage dieser Gesellschaft noch nicht erfolgt ist.

— **Erhöhung der Fahrpreise auf den Eisenbahnen Finnlands.** Seit dem 1. Oktober sind die Fahrkarten für den Personenverkehr sowie die Gebühren für Reisegepäck auf den finnischen Staatsbahnen um 100 % über die vor dem Kriege geltenden Sätze erhöht worden. Die Gebühren für Schlafplätze erhöhten sich auf 24 *M* (finnisch) in 1. Klasse, 12 *M* in 2. Klasse und 6 *M* in 3. Klasse, daneben wird für Tagesschnellzüge ein Zuschlag von 9, 6 und 3 *M* in den verschiedenen Klassen erhoben. Für Nachtschnellzüge beträgt der Zuschlag 3 *M*, unabhängig von der Klasse. M.

Bücherschau.

— **„Schiffahrtzeitung nebst illustrierter Wochenbeilage".** Herausgegeben vom Gründungsausschuß für den Verein „Seedienst" Hamburg, Mönckebergstraße 27.

Der Gründungsausschuß des „Seedienst", Verein für Schiffahrtnachrichten, hat die inhaltsreiche dritte Probenummer seiner in den Kreisen von Schiffahrt und Handel schon bekannten „Schiffahrt-Zeitung" zugleich mit einer Probenummer der illustrierten Wochenbeilage der „Schiffahrt-Zeitung" am 15. September herausgegeben. Warum die „Schiffahrt-Zeitung" eine Mithelferin für den Fabrikanten und den Großkaufmann im Binnenlande sein wird, begründet Ed. Cords, Direktor des Berliner Lloyd, in einem interessant abgefaßten Artikel. Die in Kupfertiefdruck hergestellte Wochenbeilage fesselt durch die Illustrationen, die uns Wissenswertes aus de

[..]biete der Seeschiffahrt während der Kriegszeit — ver[..]nkte Schiffe und Hebungsarbeiten, Minenschäden u. a. — [..]ranschaulichen. Friedliche Bilder, wie der prächtige Hafen [..]n Stockholm, der Kai von Konstantinopel u. a. zeigen uns die Zusammenarbeit von Schiffahrt, Handel und Industrie, die durch einen deutschen Schiffsnachrichtendienst gefördert werden soll. Probenummern können durch den Kommissionsverlag Broschek & Co., Hamburg 36, kostenlos bezogen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 10. Sep[..]mber d. J. wurde die Güterabfertigungsstelle Nußdorf [..]tallzentrale eröffnet. Sie dient ausschließlich der Auf[..]d Abgabe von Stück- und Wagenladungsgütern der Metall[..]ntrale A.-G. in Wien. Ferner ist am 15. Oktober 1917 die [..]ischen den Stationen Bad Bělohrad und Neupaka gelegene [..]rsonenhaltestelle „Oberneudorf" für den unbeschränkten [..]rsonenverkehr und die Gepäckabfertigung im Nachzahlungs[..]ge eröffnet worden. Die Entfernungen von den nächstge[..]genen Stationen betragen: Bad Bělohrad-Oberneudorf 5 km, [..]berneudorf-Neupaka 11 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 109 vom 16. Oktober 1917 an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 18. Oktober d. J.).

Nr. I 137 vom 15. Oktober 1917 an die außerdeutschen am Vereinsreiseverkehr zurzeit noch selbständig teilnehmenden Verwaltungen (einschließlich die österreichischen k. k. Staatsbahndirektionen), betreffend Ergänzungsgebühr zu den deutschen Fahrscheinen (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. Oktober d. J. verschied plötzlich auf einer Dienstreise der Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Friedrich Döbel**,

Vorstand des Verkehrsamtes in Emden.

Seine Pflichttreue und volle Hingabe an seinen Beruf, sowie das Wohlwollen und die Fürsorge, die er seinen Untergebenen entgegen brachte, sichern ihm auch innerhalb der Staatseisenbahnverwaltung ein ehrendes und freundliches Andenken. (1539)

Münster (Westf.), den 17. Oktober 1917.

Der Präsident und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirkes Münster.

2. Güterverkehr.

[..]yerisch-Württembergischer Güterverkehr.

[..]m 1. November gelangt der Nach[..]g IV zur Einführung. Verkaufs[..]is 50 Pf.

[..]ünchen, 4. Oktober 1917. (1538)
[..]arifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

[..]snahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. [..]m Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

[..]ie im Tarifanzeiger Nr. 131 vom [..] September 1917 für die Kreis Olden[..]ger Eisenbahn veröffentlichten Zu[..]läge gelten in voller Höhe auch für [..]d. Kohlentarif. Infolgedessen werden [..] in der Abteilung B des Tarifs für [..] Stationen Göhl, Groß Schlamin, Hei[..]enhafen, Heringsdorf (Holst.), Len[..]n, Lütgenbrode, Neunkirchen (Holst.) [..] Oldenburg (Holst.) vorgesehenen [..]chtsätze mit Wirkung vom 20. Ok[..]er 1917 ab um 5 Pf für 100 kg, erhöht.
[..]ssen, den 12. Oktober 1917. (1530)
Königliche Eisenbahndirektion.

[..]estdeutsch-Sächsischer Verkehr.

[..]m 20. Oktober 1917 werden für [..]sendungen von Altona und [..]lutup nach Dresden-Neustadt bei [..]geschriebener Beförderung über [..]tenberge-Magdeburg-Engelsdorf besondere Tarifentfernungen eingeführt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrs-Anzeiger.

Dresden, am 16. Oktober 1917. (1526)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober bis 31. Dezember 1917 werden folgende Frachtsätze eingeführt:

Ausnahmetarif 103. A. Eisenerze und Manganerze, überseeische, bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 t.

Für 100 kg in Pfennig:

Von / Nach	Mähr.-Ostrau-Oderfurt A Lg.	Trzynietz A Lg.
Stolzenhagen-Kratzwieck	95,4	100,4
Rostock Hafen	118,4	123,4
Wismar	122,4	127,4

Altona, den 16. Oktober 1917. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Durchgangsverkehr über Bettemburg-Ulflingen werden ab 1. Oktober 1917 die Frachten einschließlich der Güterverkehrssteuer auf Grund der ungekürzten tarifmäßigen Gesamtentfernungen berechnet. Jedoch sind sowohl die Frachtsätze mit bereits eingerechneter Verkehrssteuer wie auch die unter Benützung der Abgabeeinrechnungstafel A um die Steuer erhöhten Frachtsätze um die in Betracht kommenden Steuerabschlagsbeträge, die bei den Dienststellen zu erfragen sind, zu kürzen.

München, den 16. Oktober 1917 (1529)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 29. September 1917 erwähnten anderweiten Frachtsätze für Altwarnsdorf treten nicht am 15., sondern am 25. Oktober 1917 in Kraft.

Dresden, am 16. Oktober 1917. (1534)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif.

An Stelle der besonderen Ausführungsbestimmungen zum Nebengebührentarif im Nachtrag V zum badischen Binnengütertarif treten vom 20. Oktober d. J. ab auf den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut für Erfüllung der Zoll- usw. Vorschriften durch das Personal der Eisenbahn, die meist höheren Gebühren in Abschnitt XV des vom 1. Juli l. J. an gültigen Reglements und Tarifs der schweizerischen Bundesbahnen für den Bezug der Nebengebühren. In bezug auf die Berechnung von Wagenstandgeld verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen.

Karlsruhe, 14. Oktober 1917. (1532)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 15. November 1917 treten die Frachtsätze für Stückgut des Ausnahmetarifs 131 (Emballagen) in Mark- und Kronenwährung vorläufig ohne Ersatz außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft er-

teilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 17. Oktober 1917. (1536)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 1 und 2.

Am 1. Dezember 1917 treten neue Stückgutfrachtsätze zwischen Landskron und Grottau, Ketten, Kratzau und Weißkirchen (Neiße) und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Güter aller Art) zwischen Innsbruck Hauptbahnhof und Reichenberg Sächs. Staatsbahn in Kronenwährung in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 17. Oktober 1917. (1537)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 4.

Am 1. Dezember 1917 tritt zum Gütertarif Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif 30 für Holz) der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Anwendungsbestimmungen, ferner neue Frachtsätze der Abteilungen A und C I für die Stationen Eisenstein, Furth i. W. der k. k. St. B. und Grünthal (k. k. St. B. und Pr. Stb.) sowie für Stationen der Lokalbahn Haid-Tachau.

Dresden, am 16. Oktober 1917. (1527)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B.
Ergänzung der Güterklassifikation.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege wird folgende Ergänzung der Güterklassifikation vorgenommen:

Die Position E—8, Eisen und Stahl erhält nach dem Absatz: „Unter Luppen von Eisen und Stahl usw." auf Seite 68 des Tarifs folgende neue Anmerkung: „Zaggeln sind ein aus gegossenen Flußeisen- oder Flußstahlblöcken im Wege des Schmiede- oder Walzverfahrens erzeugtes Halbfabrikat von quadratischem rautenförmigen und rechteckigem Querschnitt, auch mit ausgebauchten Seiten, mit stark abgerundeten Kanten und rauher Oberfläche, welche oft auch von sich kreuzenden, aus der Anwendung entsprechend fassonierter Walzen entstandenen Rippen bedeckt ist. Sie stellen ein Zwischenprodukt für den weiteren Walz- oder Schmiedeprozeß dar. Rundgewalztes Material in Stangenform tarifiert als Rundeisen (Rundstahl) nach Pos. E—6." (1525)

Wien/Berlin, am 15. Oktober 1917.
K. k. österr. Staatsbahnen. — Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Februar 1914.
Einführung von Bestimmungen über die Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse im Verkehr mit Pilsen Skodawerke.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege sind im Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1914 für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen anderseits auf Seite 265 beim Bahnhof Pilsen Skodawerke an Stelle des gestrichenen zweiten Satzes folgende Bestimmungen nachzutragen:

A. Frachtgüter.

Im Verkehr mit Pilsen Skodawerke sind bei Aufgabe mit durchgehenden Frachtbriefen die für Pilsen geltenden Frachtsätze, erhöht um 0,85 ₰ für 100 kg anzuwenden, insoweit nicht bereits in den Tarifen Frachtsätze für den Verkehr dieser Stationen mit Pilsen Skodawerke vorgesehen sind.

B. Eilgüter.

Im Verkehr der Station Pilsen Skodawerke sind für Eilgüter bei Aufgabe mit durchgehenden Frachtbriefen die für Pilsen geltenden Frachtsätze anzuwenden; außerdem wird für diese Sendungen eine besondere vertragsmäßig geregelte Entschädigung von der Firma Skodawerke A.-G. an die Staatseisenbahnverwaltung geleistet.

Entfernung zwischen Pilsen und Pilsen Skodawerke 3 km.

Wien, am 12. Oktober 1917. (1531)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Die in der Vereinszeitung Nr. 80 vom 13. Oktober auf 1. Dezember d. Js. angekündigte Aufhebung der Personenfahrpreise im Verkehr mit schweizerischen Stationen erfolgt wegen Erhöhung der Fahrpreise in der Schweiz schon auf 22. Oktober d. Js. Vom gleichen Zeitpunkt an wird im bayer.-schweizer. Verkehr die Mindestfracht für eine Gepäcksendung (für die ganze Beförderungsstrecke) von 50 Pf. oder 60 cts. auf 60 Pf. oder 75 cts. erhöht.

Im übrigen werden die schweizerischen Gepäckschnittfrachtsätze im Verkehr von bayer. nach schweiz. Stationen wie in der vorgenannten Vereinszeitung angekündigt, erst auf 1. Dezember 1917 erhöht. Näheres durch unser Tarifbureau.

Stuttgart, den 16. Oktober 1917. (1543)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Deutsch-ungarischer und deutsch-rumänischer Personenverkehr über Bodenbach - Dzieditz - Eger - Myslowitz - Oderberg - Oswiecim und Tetschen. (Tarif vom 1. Juli 1912.)

Am 1. November d. J. wird zum deutsch-ungarischen Personentarif der Nachtrag IV herausgegeben. Durch diesen werden alle bestehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze dieses Tarifs aufgehoben und es werden nur in den wichtigsten Stationsverbindungen (von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Halle und Kattowitz und der Königli[chen] Sächsischen Staatsbahnen) neue Fah[r]preise mit erheblichen Erhöhungen [–] infolge Erhöhung der Anteile d[er] österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen — eingeführt.

Breslau, den 16. Oktober 1917. (154[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Person[en] und Reisegepäck mit dem Balkanzu[g]. (Tarif vom 15. Januar 1916).

Am 1. November d. J. wird ein neu[er] Tarif mit neuen Fahrpreisen und G[e]päckfrachtsätzen infolge Änderung [der] Anteile der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen herausgegeben werden.

Breslau, den 16. Oktober 1917. (15[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Personentarif Heft A und [B].

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1917 erscheint der Nachtrag III zum Heft A und der Nachtrag II zum Heft B. Die Nachträge enthalten Bestimmungen über die Erhebung besonderer Zuschläge zu den Schnellzugfahrpreisen. Durch die neuen Bestimmungen treten Erhöhungen bis zu etwa 100 v. H. ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Die in den Nachträgen enthaltenen besonderen Ausführungsbestimmungen sind nach den Vorschriften in § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, 15. Oktober 1917. (15[illegible])
Gr. Generaldirektion der Staatseise[nbahnen].

Rheinischer und Frankfurt-Hessisc[h]-Badischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Erhebung der Preise der Fahrkarten auf den Stationen Neuhausen Bad. Stb. und Schaffhausen in der Frankenwährung tritt nicht, wie in der Bekanntmachung vom 21. August d. J. angegeben, am 1. November, sondern erst am 1. Dezember d. J. in Kraft.

Mainz, den 11. Oktober 1917. (15[illegible])
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königl. Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Ausführung von Fenster- bzw. Glasflächenreinigung im Bezirk des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts 3 in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung von Fenster- bzw. Glasflächenreinigung im Bezirk des Betriebsamts 3 in Berlin" versehen bis zum 5. November 1917, vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Kgl. Eisenbahnbetriebsamt 3. (1[illegible]4)
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 5[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 83. 24. Oktober 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

ie Verkehrsmobilmachung Mitteleuropas und der Türkei für den kommenden Wirtschaftskrieg.

(Fortsetzung aus Nr. 82.)

Der Ausbau der mitteleuropäischen Eisenbahnen wird nach m Plane Abbildung II folgenden Kostenaufwand erfordern:

Tabelle 1.

ilometer ein-eln	zu-sam-men		Millionen Mark ein-zeln	zu-sam-men
		Im ersten Ausbau:		
324		verstärkte Strecke Kisterenne-Temesvar	20,—	
280		40 km verstärkte, 240 km neue Strecke Pirot-Bazias	48,—	
810		zweites Gleis Pirot-Konstantinopel	147,—	
50		neue Strecke Stara-Zagora-Tirnovo-Sejmen	9,—	
154		verstärkte Strecke Szolnok-Großwardein, Rustschuk-Stara-Zagora	75,—	
—		Donaufähren bei Rustschuk	4,—	
558		verstärkte Strecke Czegléd-Temesvar-Orsova-Crajova	38,—	
240		neue Strecke Crajova-Caracal-Bukarest	53,—	
	3416			394,—
		Im zweiten Ausbau:		
719		zweites Gleis Kisterenne-Temesvar-Pirot	130,—	
565		zweites Gleis Temesvar-Orsova-Caracal-Bukarest	100,—	
	1284			230,—
		In einem späteren Ausbau:		
700		zweites Gleis Budapest-Pirot	126,—	
400		für verschiedene Ergänzungen	46,—	
	1100			172,—
as-es.	5800	davon 930 Kilometer neue Bahnen, 2794 km zweites Gleis neben vorhandenem, 2076 km Verstärkung vorhandener Gleisanlagen		796,—

Die Herstellung der ersten beiden Ausbauten würde 6 bis 8 Jahre beanspruchen.

Für die Erschließung der Balkanstaaten ist schon vor dem Kriege viel durch Staatsbahnbauten geschehen. Vollständig unzureichend sind die Bahnen in Kleinasien, und diese konnten bisher auch noch nicht einmal richtig ausgenutzt werden, weil ihnen die einheitliche Betriebsführung fehlte. Die Türkei hat es sich angesichts dieser Tatsache zur Hauptaufgabe nach dem Kriege gemacht, die für die Erschließung ihres Landes und die Verteidigung ihrer Landesgrenzen wichtigste Frage des Baues von etwa 10 000 km Staatsbahnen und der Übernahme aller vorhandenen kleinasiatischen Bahnen in staatlichen Besitz und Betrieb zu lösen. Die türkische Finanzverwaltung wird, um die nötigen Mittel dafür aufzubringen (für Bahnbauten allein rund 2 Milliarden Mark), natürlich auf die Hilfe der Mittelmächte angewiesen sein.

Da es den mitteleuropäischen Staaten daran gelegen sein muß, einen möglichst großen Teil der Landeserzeugnisse des Orients zu erhalten, so müssen sie sich unter allen Umständen einen Anteil an den Verkehrsstraßen sichern, ohne die die Erschließung des Landes nicht möglich ist, und zwar müssen sie dafür, wenn nötig, Opfer bringen. Die Türkei müßte noch während des Krieges dazu bewogen werden, mit Deutschland und seinen mitteleuropäischen Verbündeten Vereinbarungen zu treffen, die ihr die Möglichkeit bieten, ihre Staatsbahnen zur Verteidigung ihrer Landesgrenzen unabhängig von feindlichem Kapital auszubauen; auch für diesen militärischen Zweck Opfer zu bringen, sollten sich die Mittelmächte bereit finden. Englisch-amerikanisches Kapital darf nach dem Kriege nicht das erkaufen, was es mit der Waffe an den Dardanellen nicht erreichen konnte. Die Mittel, die es nach dem Kriege daran würde wenden müssen, würden ihren Aufwand für die Dardanellenkämpfe lange nicht erreichen. Kein Geldopfer werden die Engländer und ihre Vasallen scheuen, wenn sie das im Kampfe Verlorene zurückkaufen können.

In dem Plane Abbildung II ist ein Eisenbahnnetz in Kleinasien angedeutet, das sich auch mit türkischen Entwürfen viel-

fach deckt bezw. diese ergänzt. Die Kosten dieser Bahnen, ausgebaut in drei Perioden von je 3, mit einer Gesamtzeit von rund 10 Jahren, gestalten sich etwa wie folgt:

Tabelle 2.

Kilometer einzeln	Kilometer zusammen		Millionen Mark einzeln	Millionen Mark zusammen
		Im ersten Ausbau:		
		Anlage von Fähren zwischen Konstantinopel und Skutari	5,—	
315		zweites Gleis Haïdar-Pascha-Eskishehir	35,—	
150		zweites Gleis Bartsche-Aleppo	17,—	
550		neue Bahn von Angora nach Marasch	100,—	
200		neue Bahn Anschluß Lefkeh-Brussa	40,—	
100		neue Bahn Anschluß Boli-Eregli	20,—	
100		neue Bahn Anschluß Akschehir-Mäandertal	20,—	
	1415			237,—
		Im zweiten Ausbau:		
1000		Neue Bahn von Boli nach Erzerum	200,—	
150		neue Bahn Anschluß Tosia-Ineboli	30,—	
100		neue Bahn Anschluß Amasia-Samsun	20,—	
100		neue Bahn Anschluß Tokat-Sivas	20,—	
150		neue Bahn Anschluß Ersindschan-Trapezunt	30,—	
250		neue Bahn Anschluß Ersindschan-Charput	50,—	
	1750			350,—
		Im dritten Ausbau:		
600		Neue Bahn von Erzerum nach Mossul	120,—	
235		für verschiedene Ergänzungen	27,—	
	835			147,—
insges.	4000	davon 465 km zweites Gleis neben vorhandener Bahn, zusammen		734,—

Rund ¾ Milliarden Mark wären danach für Bahnbauten ohne die Betriebsmittel von der Türkei mit Unterstützung ihrer Verbündeten zunächst für diese Hauptbahnstrecken aufzubringen.

Mitteleuropäische Wasserstraßen und Eisenbahnen im Verein mit Bahnen in Kleinasien in dem geschilderten Ausbau und nach Abbildung II würden auch der neuen Anforderung gerecht werden, die der Weltkrieg an die Verkehrseinrichtungen der Verbündeten gestellt hat, der gemeinsamen Verteidigung der Landesgrenzen; sie würden hinreichen, eine Blockade Englands, wie wir sie im Weltkriege erleben, und wie sie uns wirtschaftlich für die Zeit nach dem Kriege von unseren Feinden in Aussicht gestellt ist, gänzlich unwirksam zu machen.

Man ist geneigt, mit einmaligen Reichszuschüssen für de Bau von Wasserstraßen zu rechnen, die die übrigbleibende Baukosten der die Straßen bauenden Bundesstaaten auf ein solchen Höhe halten, daß sie aus dem zu erwartenden Be triebe verzinst werden können; so ist für den Bau der Mai Donau-Verbindung ein einmaliger Reichszuschuß von 160 Mi lionen Mark in Vorschlag gebracht, als Prämie für die na den bisherigen Erfahrungen einzig mögliche Versicherung de Deutschen Reiches gegen die völlige Absperrung seines auße europäischen Verkehrs im Kriege und dazu eines der wirk samsten Mittel zur Kräftigung des europäischen Wirtschafts lebens im Frieden. Die beteiligten Staaten zahlen außerde einmalig für mittelbare wirtschaftliche Vorteile und Steige rung der Landeskulturinteressen 70 Millionen Mark, so da von den für diese Verbindung veranschlagten 300 Millione Mark nur noch 70 Millionen aus dem Verkehr verzinsbar au zubringen wären. Ähnlich dürfte bei allen für den Morger landverkehr mit in Frage kommenden Wasserstraßen verfal ren werden, und dementsprechend auch ein möglichst groß Teil dieses Verkehrs durch entsprechende Frachtpreise vo ihnen zu erreichen gesucht werden.

Anders wird man bei Beurteilung der Ertragsfähigkeit de für den Morgenlandverkehr vorgeschlagenen Eisenbahnen ve fahren, ihnen wird man zunächst nichts als Prämie für mittel bare wirtschaftliche Vorteile usw., auch nicht für ihre he vorragenden Dienste zur Verteidigung der Landesgrenzen be willigen, von ihnen wird man verlangen, daß sie in ausge dehntestem Maße für Kriegszwecke bereitstehen und sich zu gleich im Frieden bezahlt machen.

Zur Erfüllung dieser Bedingungen durch alle beteiligte Bahnen ist erstes Erfordernis, daß die Türkei von dem bis herigen System, den Bahnbau Banken aus aller Herren Lände zu überlassen, abgeht, nur noch Staatsbahnen baut und die vor handenen Privatbahnen nach und nach in Besitz des Staate überführt. Auf Grund eines Übereinkommens der beteiligte Staaten unter sich und unter ihrer Aufsicht, wäre sodann di Kontrolle des Massengüterverkehrs zwischen Mitteleuropa un dem Morgenlande einer mitteleuropäischen und einer tür kischen Geschäftsstelle unter einer gemeinsamen Zentralstell (Güter-Verkehrsgesellschaften) zu überweisen, die nach kau männischen Grundsätzen die Frachtsätze der Marktlage an zupassen und die Güter mit eigenem rollendem Material de Bahnverwaltungen zur Beförderung zu überweisen, mit dene sie auch alle Abrechnungsgeschäfte abzuwickeln hätte. Di beteiligten Staaten stellen diesen Gesellschaften das zur Er weiterung der Eisenbahnen (Abbildung II) erforderliche Ka pital als Staatsdarlehen zur Tilgung und Verzinsung aus de Erträgen des Massengüterverkehrs zur Verfügung.

(Schluß folgt.)

Frachterstattungsfragen im Verkehr mit dem Auslande.

Durch die Einwirkung der starken Währungsschwankungen auf die internationalen Tarife wurden die direkten Frachtsätze mit dem Auslande vielfach durch die gebrochene Frachtberechnung bis und ab Grenze unterboten. Die Eisenbahnverwaltungen lehnen die auf Grund von Umbehandlungen gestellten Frachterstattungsanträge unter Berufung auf Art. 6 (1) 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü.) ab und vereinbarten unter sich, wie den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin aus Verfrachterkreisen mitgeteilt wird, solche Anträge nur zu berücksichtigen, wenn 1. ein entschuldbares Versehen vorliegt, 2. die Anwendung der tarifmäßigen Frachtsätze eine unverhältnismäßige Härte in sich schließt, oder 3. andere erhebliche Billigkeitsgründe wie z. B. vollständige und entschuldbare Unkenntnis der Tarife, vorliegen.

Gegen diese Vereinbarungen, die, wie geklagt wird, nicht allein auf Frachtunterschiede aus den Kursdifferenzen, sondern auf alle Frachterstattungsanträge angewendet würden, bei denen eine billigere Fracht auf Grund von Umbehandlungen gegenüber dem angewendeten direkten Tarif sich ergibt, sind die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin be dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden, mit der Begründung, daß die Ablehnungen zu Un recht erfolgen, da Art. 6 (1) l. I. Ü. hierfür keine Stütze biete Art. 6 (1) 1 lautet: „Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende An gaben enthält: (a. . . . . .) l. die Angabe des einzuhaltender Transportweges unter Bezeichnung der Stationen, wo di Zollabfertigungen sowie eine etwa nötige zollpolizeiliche Prü fung stattfinden soll. In Ermangelung dieser Angabe hat di Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für de Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen diese Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobe Verschulden zur Last fällt.“ Nach dem klaren Wortlaute be zieht sich diese Bestimmung unbestritten nur auf den Trans portweg. Wenn die Eisenbahn, gestützt auf die Auslegunge von Dr. jur Th. Gerstner in seinem Kommentar zum I. Ü. un die hierauf sich begründenden gerichtlichen Urteile unter an derem auch auf ein Urteil des Reichsgerichts vom Jahre 1898 diese Bestimmung „sinngemäß“ auf **T a r i f v o r s c h r i f t e n**

nwenden zu können glaubt, so handele sie, wie die Ältesten usführen, hierbei gegen die in den Konferenzen des Berner bereinkommens mehrfach ausgesprochene Absicht und gefaßte Beschlüsse der Mehrheit der Teilnehmer, welche die arifffragen allgemein von dem Übereinkommen ausgeschlossen wissen wollte. Gerade gegen eine derartige Anwendung habe die zweite Berner Konferenz unzweideutig ellung genommen. Als nämlich die deutschen Verwaltungen i dem Entwurf der ersten Konferenz zu Art. 11 (früher rt. 7) I. Ü. die Aufnahme der dem damaligen deutschen, sterreichisch-ungarischen und Vereinsbetriebsreglement § 52 bs. 1 entstammenden Bestimmung beantragten, die lautete: Venn zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation direkte arife bestehen, so wird in Ermangelung gegenteiliger Verfügung des Absenders im Frachtbriefe, die Fracht nach diesen arifen berechnet. Im entgegengesetzten Falle setzt sich die esamtfracht aus den Tarifen der einzelnen Verbände bzw. ahnen zusammen," wurde dieser Satz durch die zweite Konrenz (Protokoll S. 92) gestrichen. Der Kommissionsbericht ahm an, „die fraglichen Bestimmungen seien unvollständig, e gäben zu allen möglichen Kontroversen betreffend die Anendung der Tarife Anlaß und könnten angesichts der vielen arifkombinationen, die sich unter Umständen zwischen einer gegebenen Absende- und Empfangsstation darbieten, dem Handelsstande nur zum Nachteil gereichen; auch erscheine es sowohl im allgemeinen angezeigt, Tariffragen von dem Übernkommen auszuschließen, als auch liege im gegebenen Falle eine Notwendigkeit vor, in dieselben näher einzutreten." Zu esem Beschlusse bemerkt Gerstner in seinem Kommentar m I. Ü.: „Inwieweit obige Erwägungen zutreffen, wird ch aus der nachstehenden Darstellung ergeben. Jedenfalls wächst nunmehr der Wissenschaft und der Praxis die Aufbe, obige Frage zu lösen." In der hierauf folgenden Darellung stellt sich Gerstner auf einen jenem Beschluß entgegengesetzten Standpunkt und führt aus, daß es Sache des bsenders sei, den Tarif, welchen er angewendet zu wissen ünscht, im Frachtbriefe vorzuschreiben. „Die Bestimmung i Art. 6 (1) 1 sei ihrem Grunde und Zwecke nach auf die ahl der Tarife auszudehnen," obgleich er selbst im nächsten tz (S. 213 II Internationales Eisenbahnfrachtrecht von Th. erstner) zugibt, daß „im Zweifel die Absicht und das Interse des Absenders in der Regel auf die Anwendung des lligsten Tarifs gerichtet sein wird." Diese „sinngemäße" nwendung der im Art. 6 (1) 1 geforderten Wegevorschrift f Tarifvorschriften begründet er damit, „daß es der Verndstation billigerweise nicht zugemutet werden kann, bei r großen Zahl der konkurrierenden Tarife unbedingt überhen zu können, welche der in Frage kommenden Expedinsarten die dem Absender vorteilhafteste ist." In dem von eutschland zu Art. 6 (1) 1 auf der Pariser Konferenz gellten Abänderungsantrag, nämlich statt des zweiten Untersatzes zu setzen: „In Ermangelung dieser Angabe ist die senbahn verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu berdern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den bilgsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen etet," ist zur Begründung von Gerstner, der als Vertreter eutschlands an dieser Konferenz teilgenommen hat, angehrt (S. 45 seines „Neuesten Standes des I. Ü."): „Es kann m Absender nicht zugemutet werden, sich über alle einhlägigen, zum Teil sehr schwierigen Tarif- und sonstigen erhältnisse zu unterrichten. Dagegen muß von den Eisenhnbeamten verlangt werden, daß sie die erforderlichen enntnisse besitzen, um das Gut auf dem billigsten und kürsten Wege seinem Ziele zuzuführen."

Aus diesen sich widersprechenden Beweisführungen, so folgern die Ältesten, gehe hervor, daß eine gerechte Lösung der so schwierigen Tariffrage in den internationalen Verkehren weder von der Eisenbahn durch Anwendung des billigsten Tarifs schon bei der Abfertigung, noch von dem Absender durch Vorschreibung desselben im Frachtbrief gefordert werden kann, daß dieser Ausgleich vielmehr im Frachterstattungswege erfolgen muß. Zwar hätten sich teilweise auch die Gerichte den Standpunkt Gerstners zu eigen gemacht. Die für diese Entscheidungen angeführten Beweisgründe seien aber keineswegs stichhaltig. So führe das Reichsgericht in einer unterm 21. Juli 1898 ergangenen Entscheidung an: „daß die sinngemäße Anwendung der Bestimmung des Art. 6 (1) 1 auf die Tarife auch aus dem Wortlaut der Spalte 8 des für die internationalen Verkehre gültigen Frachtbriefformulars hervorgehe." Der internationale Frachtbrief sei aber ein Teil des I. Ü. selbst und dürfe nur solche Angaben enthalten (Art. 6 (1)), die durch das I. Ü. zugelassen sind. Wenn also die Spalte 8 lautet: Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift, so könne hier nur das Verlangen des Absenders nach Spezialtarifen, wie solche im Art. 6 (1) e besonders bezeichnet seien, und die Angabe des Beförderungsweges (Art 6 (1) 1 in Frage kommen.

Die derzeitige Übung der Eisenbahnverwaltungen vermöchten sich die beteiligten Verfrachter besonders im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn nicht zu erklären. Während sowohl die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung im Verkehr innerhalb Deutschlands, wie gleichergestalt das Österreichisch-ungarische Betriebsreglement für den Verkehr innerhalb Österreich-Ungarns in ihrem § 67 bestimmten, daß die Eisenbahn bei Frachtgut die Abfertigung vorzunehmen hat, die nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und, bei gleichen Frachtsätzen über mehrere Wege, die günstigsten Beförderungsbedingungen bietet, und dementsprechend Frachtunterschiede gegen die billigste Verfrachtungsmöglichkeit auf Antrag erstattet werden müssen, würden im Wechselverkehr zwischen beiden Ländergebieten bezügliche Erstattungsbeträge abgelehnt, sofern im Frachtbrief die gewünschten Einzeltarife nicht vorgeschrieben wären. Der Wechselverkehr werde also ungünstiger behandelt als die beiden Binnenverkehre, aus denen er sich zusammensetzt (vgl. hierzu auch den Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn vom 6. 12. 91 Art. 15 nebst Schlußprotokoll zu diesem Artikel).

Hiernach beantragten die Ältesten, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten auf die seinem Verwaltungsbereich angehörenden Eisenbahndirektionen dahin zunächst einwirken möchte, daß sie bis zur anderweiten Fassung des Art. 6 I. Ü., wie sie die deutschen Handelsvertretungen im Sommer 1914 nachgesucht haben, die Anrechnung aneinander anschließender, in ihrer Summe eine billigere Gesamtfracht zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation gewährleistender Tarife beim Mangel einer bezüglichen Frachtbriefvorschrift dann nicht verweigern, wenn diese billigeren Tarife auf dem Schienenwege bestehen, den die Sendung tatsächlich durchlaufen hat, daß also die eingangs erwähnten Vereinbarungen ihnen in diesen Fällen nicht zur Richtschnur dienen.

Dem Reichseisenbahnamt ist von den Ältesten eine gleiche Eingabe mit der Bitte überreicht worden, auf die übrigen deutschen Eisenbahnen in diesem Sinne einzuwirken.

Berlin. Heider,
Verkehrstechnischer Sekretär der Kaufmannschaft.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Das k. k. österreichische Eisenbahnministerium als vorsitzende Verwaltung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten hat diesen Ausschuß zu einer am 8. November um 11 Uhr vormittags in Breslau stattfindenden Sitzung einberufen. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen nachstehende Angelegenheiten: 1. Bericht des Unterausschusses Durchberatung des neuen Entwurfes des Übereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins; 2. Feststellung der Fassung der die Abrechnung und Ausgleichung der Endergebnisse aus der Frankenwährung betreffenden Vorschrift der Ausführungsbestimmungen; 3. Beschlußfassung über den mit dem Verleger der Vereinszeitung für das Jahr 1918 abzuschließenden Vertrag; 4. Beschlußfassung über einen Antrag der geschäftsführenden Verwaltung, betreffend die Vereinsstatistik; 5. Antrag der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen auf Zurechnung der schmalspurigen Nebenbahn Klingental - Untersachsenberg-Georgenthal zu den Vereinsbahnstrecken; 6. Antrag der Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Zurechnung der schmalspurigen Lokalbahn Rózsahegy-Korytnicza zu den Vereinsbahnstrecken.

Am Tage vor dem Zusammentritte des Satzungsausschusses wird der in Punkt 1. genannte Unterausschuß den Entwurf eines neuen Übereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins und der Ausführungsbestimmungen hierzu, einer Schlußprüfung unterziehen.

— **Anwendung von Rangierzetteln beim Dienst auf Ablaufbergen.** Der preußische Eisenbahnminister hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlaß gerichtet, in dem auf frühere Erlasse Bezug genommen wird, durch die auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen ist, die mit der Anwendung von Rangierzetteln bei Ablaufbergen gemacht

worden sind, und den Königlichen Eisenbahndirektionen aufgeben wird, der Angelegenheit dauernd ihre Aufmerksamkeit zu schenken. Der Erlaß fährt fort: „Wie durch meine Kommissare festgestellt worden ist, ist das Zettelverfahren noch nicht überall da im Gebrauch, wo es anscheinend mit Vorteil angewendet werden kann. Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit der Steigerung der Leistungen der Rangierbahnhöfe gerade in jetziger Zeit bedarf es erneuter Prüfung, ob das Verfahren nicht auf weiteren Bahnhöfen mit Erfolg angewendet werden kann. Insbesondere beauftrage ich die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Betriebsamtsvorstände auf die Vorteile des Verfahrens hinzuweisen. Nicht an allen Stellen scheint der große Wert dieser einfachen Einrichtung für die schnelle und gute Durchführung des Ablaufgeschäfts genügend bekannt zu sein. Diese Auffassung wird bestärkt durch die Ausführungen in dem Aufsatz „Gleismeldesignale bei Ablaufbergen“ in Nr. 74 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“.

Die Hauptvorteile des Zettelverfahrens gegenüber den auf einer Reihe von Bahnhöfen verwendeten anderen Einrichtungen (mechanische oder elektrische Anzeiger, Kreideanschriften an den Stirnwänden oder Pufferscheiben, Hornsignale usw.) bestehen darin, daß außer den Stellwerksweichenstellern und Gleisbremsern a) die in größerer Entfernung vom Ablaufberg in den Gruppengleisen arbeitenden Hemmschuhleger im voraus erfahren, in welches Gleis die Wagen laufen sollen, b) Weichensteller und Hemmschuhleger von vornherein eine Übersicht über sämtliche Abläufe erhalten und ferner nicht nur über die Gleisnummer, sondern auch über die Anzahl der zu einer Gruppe gehörenden Wagen unterrichtet werden, auch darüber, ob die Wagen leer oder beladen, mit Bremse versehen, mit einem Bremser besetzt oder vorsichtig zu behandeln sind.

Wegen der Unterrichtung zu b) können nicht stark in Anspruch genommene Hemmschuhleger den mit vielen Abläufen bedachten helfen; die Wagen können mit größerer Sicherheit aufgefangen und die Wagenbeschädigungen verringert werden. Ferner wird es ermöglicht, das Auffangen so einzurichten, daß wenig Lücken entstehen und ein Nachdrücken nicht in so großem Umfange nötig wird.

Der Einführung des Verfahrens haben sich bisher nur dort Hindernisse in den Weg gestellt, wo eine sehr geringe Zahl von Einfahrgleisen vorhanden ist, so daß die Zeit zur Herstellung der Rangierzettel nicht immer ausreicht. Zur Ausfertigung der Zettel werden Frauen mit gutem Erfolge beschäftigt. Auf mehreren Bahnhöfen werden kleine Latten mit zwei Keilen zur Befestigung der Rangierzettel verwendet.

Bis zum 1. Februar n. J. sehe ich einem Bericht entgegen, auf welchen Bahnhöfen das Verfahren jetzt angewendet wird und welche neuen Erfahrungen in der Fortbildung des Verfahrens etwa gemacht sind. Bei Erledigung dieses Erlasses haben die Königlichen Eisenbahndirektionen zu prüfen, ob etwa auf einzelnen Rangierbahnhöfen von den Bediensteten selbstgebildete Signale angewendet werden, die nach Punkt A 2 der Signalordnung zu verbieten sein werden.“

— **Überleitung des Wagenladungsverkehrs nach Amsterdam und Rotterdam auf den Rheinwasserweg.** Wie die „Köln. Ztg.“ berichtet, ist von der Eisenbahndirektion Essen den beteiligten Kreisen hierüber folgendes mitgeteilt worden: „Zur weitern Entlastung der Eisenbahnen haben wir angeordnet, daß vom 15. Oktober d. J. an die Wagenladungsgüter zur Beförderung mit der Eisenbahn von Stationen, die in dem durch die Linie Cöln - Siegburg - Wissen - Betzdorf-Siegen - Finnentrop - Letmathe - Iserlohn - Menden - Unna-Hamm - Lünen - Recklinghausen - Gladbeck - Dinslaken-Walsum - Duisburg-Ruhrort - Rheinlinie bis Cöln abgegrenzten Gebiet liegen, nach sämtlichen Bahnhöfen von Amsterdam und Rotterdam nicht mehr zur direkten Beförderung mit der Eisenbahn angenommen werden. Von der Sperre sind ausgenommen: Feuergefährliche, explosive, ätzende Güter und solche in loser Schüttung sowie zunächst auch noch Wagenladungsversandgüter der Anschlußinhaber. Den Versendern bleibt es überlassen, die Sendungen nach einem Rheinhafen zum Umschlag auf den Rhein zu schicken und sich hierbei der Vermittlung eines Spediteurs oder einer Schiffahrtslinie zu bedienen. Auskunft über die Frachtsätze der Rheinschiffahrt erteilen die Spediteure oder die Schiffahrtslinien.“

— **Zum Eisenbahnunglück in Schönhausen.** Die „Köln. Ztg.“ erfährt folgendes: Der verunglückte Feriensonderzug war mit etwa 250 Kindern aus Essen, M.-Gladbach und Oberhausen besetzt. Die 15 verletzten Kinder sind in das Stendaler Johanniterkrankenhaus eingeliefert worden und man hofft, sie alle am Leben zu erhalten. Die meisten von ihnen stammen aus M.-Gladbach und je eins aus Katernberg bei Essen und Odenkirchen. Sie sind meist 13 bis 14 Jahre alt. Die Schuld an dem Unglück scheint noch nicht ganz aufgeklärt zu sein. Vermutlich trifft, wie die „Magdeburgische Zeitung“ hört, den Lokomotivführer des Ferienzuges die Schuld, der das zwischen dem Schönhauser Damm und Schönhausen befindliche, auf Halt zeigende Blocksignal überfahren hat. Der Blockwärter, der das Versehen des Lokomotivführers bemerkt hatte, meldete den Vorfall sofort nach dem Bahnhof Schönhausen. Der Personenzug hatte sich inzwischen dem Bahnhofe Schönhausen genähert. Das Einfahrtsignal war nach der kurz zuvor erfolgten Einfahrt des noch in langsamer Fahrt befindlichen Güterzuges noch nicht wieder auf Halt gelegt worden und der Lokomotivführer des Ferienzuges nahm daher für seinen Zug freie Einfahrt an. Als er den Güterzug vor sich bemerkte, war es bereits zu spät. Das Lokomotivpersonal rettete sich durch Abspringen von der Lokomotive.

— **Die Ergänzungskarte.** Angesichts der großen Bedeutung der Erhöhung der Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge, die am 18. d. M. in Kraft getreten ist, ist es für jeden Reisenden von Wichtigkeit, sich mit den Einzelheiten des neuen Verfahrens bekannt zu machen. Bis auf weiteres wird danach auf allen Strecken der deutschen Eisenbahnen bei Benutzung von Schnellzügen neben dem tarifmäßigen Schnellzugzuschlage eine besondere Ergänzungsgebühr erhoben. Dabei gelten als Schnellzüge vom 18. d. M. ab auch sämtliche Eilzüge, also Züge, die im Fahrplan durch fetten Druck der Fahrzeiten oder in anderer Weise als Eilzüge kenntlich gemacht sind. Die Ergänzungsgebühren sind so bemessen, daß jedermann sie sich leicht einprägen kann und sich so selbst die Höhe der Ergänzungsgebühr auf Grund des Preises der Schnellzugkarte ausrechnen kann. Für Kinder wird nur die Hälfte der Ergänzungsgebühr berechnet. Die Gebühr wird in der Regel durch Ausgabe von festen Ergänzungskarten erhoben, die die Form der üblichen Fahrkarten haben und den Betrag der Ergänzungsgebühr aufgedruckt erhalten. In besonderen Fällen können die Ergänzungskarten auch handschriftlich ausgefertigt werden. Künftig muß also jeder Reisende, der eine Fahrt im Schnell- oder Eilzuge antreten will, sich am Schalter bereits mit 2 Fahrkarten versehen, der Schnellzugkarte und der Ergänzungskarte, wozu, wenn keine Schnellzugkarte aufliegt, noch die Schnellzugzuschlagkarte hinzukommt; alle diese Karten müssen an der Sperre gelocht werden. Nach Beendigung der Reise muß auch die Ergänzungskarte an der Sperre abgegeben werden. Jeder Reisende wird gut tun, selbst mit darüber zu wachen, daß ihm die Ergänzungskarte ausgehändigt wird, da er sich sonst der Gefahr aussetzt, den durch die Verkehrsordnung festgesetzten sehr hohen Strafzuschlag zahlen zu müssen.

— **Bayern und die Fahrgeldzuschläge.** Aus München, 20. d. M., meldet „W. T. B.“: Die bei den deutschen Staatseisenbahnen ursprünglich in Aussicht genommenen Fahrgeldzuschläge an Sonn- und Feiertagen und an den Nachmittagen der vorhergehenden Tage werden in Bayern nicht eingeführt. Die Staatseisenbahnverwaltung hofft von weiteren Einschränkungen des Personenverkehrs, insbesondere von der Einführung des Nachweises der Notwendigkeit von Reisen absehen zu können, wenn das Publikum selbst sich die erforderliche Beschränkung auferlegt und alle Reisen, die nicht unbedingt nötig sind, unterläßt.

— **Aufwandsentschädigung des Fahrpersonals in Baden.** Mit dem 1. Oktober d. J. ist bei den badischen Staatseisenbahnen eine Neuregelung der Fahrgebühren des Zugpersonals in Kraft getreten. Darnach erhält das ständig verwendete Fahrpersonal für jeden Kalendertag, an dem es im Zugdienst in mehr als 3stündiger Dienstleistung (einschl. auswärtiger Ruhepausen) beschäftigt ist, eine Tagespauschgebühr, und zwar 2 ℳ für Zugführer und Lokomotivführer, 1,50 ℳ für das übrige Personal. Lokomotivführer erhalten bei Verwendung auf einmännig besetzten Lokomotiven einen Zuschlag von 50 %. Neben der Tagespauschgebühr wird für jede auswärtige Übernachtung oder für jede Dienstschicht, die mit mindestens 2 Stunden in die Zeit von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens fällt, ein Nachtzuschlag von 50 ₰ gewährt.

Personal, das regelmäßig nur kurze Strecken befährt und so oft nach dem Stationsort zurückkehrt, daß es die Mahlzeiten in der Hauptsache zu Hause einnehmen kann, erhält die Hälfte der Tagespauschgebühr, daneben gegebenenfalls den vollen Nachtzuschlag. Aushilfspersonal erhält bei mehr als 3 bis 6 Stunden Dienstschicht die Hälfte und bei mehr als 6 Stunden den vollen Betrag der Tagespauschgebühr, dazu allfällig den Nachtzuschlag voll. Für Bereitschaftsdienst

.ne Fahrleistungen wird keine Vergütung gewährt. Für n Verschubdienst am Stationsort erhält das Lokomotivrsonal die halbe Tagespauschgebühr, für Verschubdienst f benachbarten Bahnhöfen, die vom Amtssitz mehr als km entfernt sind, werden 75 % der Tagespauschgebühr rgütet. Bei Abordnung von Fahrpersonal zur Fahrdienststung nach einer anderen Station werden die geordneten enstreisekosten gewährt.

— **Die Fahrpreiserhöhung und der Bund deutscher Verhrsvereine.** Die „T. R." schreibt: In Eisenach fand die sjährige Tagung des Bundes deutscher Verkehrsvereine tt. In der Sitzung des Großen Ausschusses, die der Hauptrsammlung voranging, wurde folgende Entschließung angenommen:

Die mit dem 18. Oktober eingeführte außerordentliche Erhöhung der Fahrpreise hat bei ihrer tiefeinschneidenden Beutung für das Wirtschaftsleben die im Bund deutscher rkehrsvereine zusammengeschlossenen, am Fremdenverkehr mittelbar beteiligten Kreise schwer betroffen. Wenn auch rch diese Maßnahmen viele Unternehmungen außerordenth geschädigt werden, so hat man sich mit der Tatsache abfinden, daß im Interesse der Landesverteidigung und Volksrsorgung bedeutende Einschränkungen des Verkehrs erderlich sind. Die deutschen Staatsbahnen sind den gewalen Anforderungen, die der Krieg an sie gestellt hat, bisher geradezu glänzender Weise gerecht geworden, wofür ihnen nk des Vaterlandes in vollem Umfange gebührt und wieholt zum Ausdruck gebracht worden ist. Um so schwerer rden sich die Eisenbahnbehörden zu den getroffenen Maßhmen entschlossen haben. Es will uns scheinen, als wenn deren Vorbereitungen hierzu Vertreter von Handel, Instrie und Verkehr nicht zugezogen worden sind. Die bellossenen Fahrpreiserhöhungen bilden deshalb für diese eise eine vollendete Tatsache, die leider manche Härten hält, deren baldige Beseitigung dringend erwünscht ist. mentlich dürfte in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht an lle der festen, stufenmäßigen Zuschläge eine prozentuale höhung der Fahrpreise zweckdienlicher wäre.

Die Hauptversammlung stimmte dem zu. Die Vertreter preußischen Staatsbahnen, Regierungsrat Dr. Giese, und sächsischen Staatsbahnen, Oberfinanzrat Oßwald, beten, daß keine dauernde Belastung geplant sei. Sobald Gründe fortfallen, werden die neuen Bestimmungen eine änderung erfahren.

— **Ein vorbildlicher Vorschlag zur Einschränkung des iseverkehrs.** Der Hauptvorstand des Vaterländischen uenvereins hat, wie die „Nordd. Allg. Ztg." mitteilt, in ner Sitzung vom 16. Oktober d. J. im Hinblick auf die wendige Einschränkung des Eisenbahnverkehrs den bedeugsvollen Entschluß gefaßt, die für den November d. J. Berlin in Aussicht genommene Mitglieder- und Delegiertensammlung des Vaterländischen Frauenvereins, Haupteins, an der regelmäßig weit über 1000 Vereinsmitglieder allen Teilen des Reiches teilzunehmen pflegen, abzusagen l diese Versammlung auf das nächste Frühjahr zu vericben. Es ist das erste Mal in den 51 Jahren des Behens des Vaterländischen Frauenvereins, daß eine solche ßnahme getroffen werden mußte. Dem Verein erschien aber als selbstverständliche vaterländische Pflicht, die derung der Stunde unbedingt vor das eigene Vereinsresse zu stellen.

— **Zum Zusammenschluß der deutschen Wagenfabriken.** r erhalten von der Wagenbau-Aktiengesellschaft in Wisr folgende Zuschrift: In Nr. 55 Ihrer Zeitung bringen Sie er „Nachrichten aus Deutschland" auf Seite 460 eine Mitung „Weitere Verbandsbildung in der Eisenbahnwagenindustrie", welche den Zusammenschluß der deutschen enbahn-Wagenfabriken behandelt. Der Schlußsatz dieser teilung lautet: „. . . . damit ist die gesamte Eisenbahnrenbauindustrie vereinigt."

Diese Behauptung ist nicht zutreffend, da u. a. unsere ma nach wie vor dem Verbande Deutscher Waggonfabri-, Charlottenburg, n i c h t angehört, überhaupt keinem bande angehört.

— **Verein Deutscher Maschineningenieure.** In der Vereinssammlung am 18. September d. J., die unter dem Vorsitz Exzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert stattd, hielt Regierungs- und Baurat v. G l i n s k i, Leipzig, en Vortrag über d i e B e w e g u n g s w i d e r s t ä n d e d e r s e n b a h n f a h r z e u g e, d. h. über die Kräfte, die aufvenden sind, um Züge in Gang zu bringen und im Lauf zu alten. Der Vortragende führte die Ergebnisse zahlreicher ssungen vor, die er im Betriebe der preußisch-hessischen senbahnverwaltung an vielen Zügen verschiedener Gattungen unter mannigfaltigen Betriebsverhältnissen ausgeführt hat. Zweck dieser Messungen war in erster Linie, festzustellen, welche Einflüsse auf den Bewegungswiderstand einwirken und in welchen Grenzen er etwa schwankt. Die Untersuchungen erstreckten sich vorwiegend auf den Fahrwiderstand, zum kleineren Teil auf den Anfahrwiderstand. Der Fahrwiderstand der Züge wurde hauptsächlich durch Auslaufmessungen, z. T. durch Zugkraftmessungen bestimmt. Der Vortragende führte zunächst auf Ausläufen beruhende Untersuchungen über den Leerlaufwiderstand verschiedener Heißdampflokomotiven vor, danach für Wagen gültige Messungsergebnisse. Die letzteren weichen in vieler Hinsicht ab von den üblichen Widerstandsformeln, nach denen der Widerstand von der Zusammensetzung und vom Gewicht des Zuges sowie von der Geschwindigkeit abhängt. Zunächst hat die Belastung der Fahrzeuge nach mehreren Messungen einen kaum feststellbaren Einfluß auf den Fahrwiderstand. Beladene Güterwagen haben etwa den gleichen Widerstand wie leere. Daher empfiehlt der Vortragende, den Widerstand der Güterzüge nicht nach dem Gewicht, sondern nach der Achszahl zu berechnen.

Ferner zeigen die Messungen einen deutlichen Einfluß der Luftwärme auf den Fahrwiderstand. Bei strenger Kälte ist er erheblich höher als bei warmem Wetter. Der durch Auslaufmessungen bestimmte Widerstand weist oft hohe Werte an Stellen auf, wo die Gleisneigung sich erheblich ändert. Schließlich wird der Fahrwiderstand der Züge besonders bei strenger Kälte merklich geringer, je weiter sie sich vom Ausgangsbahnhof entfernen und je besser die Wagen sich einlaufen, je mehr sich die Lager anwärmen. Die Darstellung der gemessenen Auslaufwiderstände in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit liefert keine befriedigende Übereinstimmung mit den üblichen Widerstandsformeln. Doch empfiehlt der Vortragende für Personen- und Schnellzüge die Berechnung des Widerstandes nach den Formeln von Frank und Strahl, wonach mit den Mittelwerten der Auslaufmessungen leidlich gut übereinstimmende Ergebnisse erzielt werden. Für Güterzüge empfiehlt er die Berechnung des Fahrwiderstandes für eine Achse = 0,55 Vm.kg (V = Geschwindigkeit in km/st.). Alle diese Angaben gelten aber nur für Auslaufmessungen. Nach Zugkraftmessungen scheinen die Fahrwiderstände bei arbeitender Lokomotive erheblich höher zu sein, was mit dem Einfluß von Federschwingungen erklärt wird.

Zum Schluß machte der Vortragende noch Angaben über Messungen des Anfahrwiderstandes, die er bei verschiedener Belastung eines bestimmten Wagens und verschiedener Luftwärme ausgeführt hat, und erörterte die Bedeutung des Anfahrwiderstandes für den Eisenbahnbetrieb. Der Vortrag wurde von zahlreichen Lichtbildern begleitet und fand reges Interesse und lebhaften Beifall.

Österreich.

— **Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten.** Die wachsenden Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung zwingen, wie amtlich mitgeteilt wird, auch zu Ersparnissen in der Zugheizung. Aus diesem Grunde wurde diesmal die in den Vorjahren vom 1. Oktober übliche Heizung der Züge zur Nachtzeit und an kühleren Tagen erst mit dem 15. Oktober eingesetzt. Auch in den Wintermonaten wird mit einer ausgiebigen Erwärmung der Abteile überhaupt nicht mit Sicherheit zu rechnen sein, weil aus Betriebsrücksichten und um Kohle zu ersparen, die, in früheren Jahren zur besseren Heizung der Wagen übliche Teilung langer Schnell- und Personenzüge unterbleiben muß. Die beträchtliche Länge der Züge wird zur unvermeidlichen Folge haben, daß die Wagenabteile selbst bei dauernder Heizung häufig nicht genügend erwärmt werden können. Daher wird dringend empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen.

— **Sperrung von Haltestellen im Bereiche der Staatsbahndirektion Wien.** Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1917 wurden nachstehende Haltestellen für den Gesamtverkehr gesperrt: in der Strecke Wien-Westbahnhof-Amstetten die Haltestellen: Hütteldorf Bad, Purkersdorf Sanatorium, Dürrwien und Hofstatt; in der Strecke Wien-Franz-Josefsbahn-Gmünd bzw. Krems a. d. Donau die Haltestellen: Höflein a. d. Donau, Absberg, Grafenberg und Königsbrunn-Unterstockstall. Vom gleichen Tage wurde beim Bahnstationsamt Unter-Tullnerbach der Strecke Wien-Westbahnhof-Amstetten und bei den Bahnstationsämtern Kahlenbergerdorf und Greifenstein-Altenberg der Strecke Wien-Franz-Josefsbahn-Gmünd der Gepäck- und Güterverkehr gänzlich eingestellt.

— **Die Wiener Untergrundbahnen.** Die technischen Projekte zum Bau von Untergrundbahnen in Wien sind auch im Kriege weiter verfolgt worden. Die Notwendigkeit der

Untergrundbahnen ist durch die große Inanspruchnahme der Straßenbahnen, welche dem gewachsenen Verkehre nur mit Mühe entsprechen, und deren Leistungsfähigkeit nicht mehr gesteigert werden kann, noch schärfer hervorgetreten. Die Studien sind in der letzten Zeit fortgesetzt worden, ohne daß jedoch schon bestimmte Vorschläge festgestellt worden wären. Abgesehen von der Kapitalbeschaffung sind auch die technischen Fragen noch nicht gelöst, so daß in der nächsten Zeit die Verwirklichung des Planes der Untergrundbahnen nicht als wahrscheinlich betrachtet werden kann.

— **Der Geschäftsgang in der Fahrbetriebsmittelindustrie.** Aus dem Budget für das Verwaltungsjahr 1917/18 geht hervor, daß die Staatsbahnverwaltung in dem genannten Jahr weitere 400 Lokomotiven und 370 Tender um den Betrag von 64,3 Millionen Kronen, ferner 750 Personen-, 250 Dienst- und rund 8000 Güterwagen um den Betrag von 116 Millionen Kronen in Bestellung geben werde (vergl. Nr. 80, S. 673 d. Ztg.). Durch diese neuerliche umfangreiche Bestellung wird die gesamte Fahrbetriebsmittelindustrie auf lange Zeit hinaus mit Arbeit versehen. Schon ohne diese Bestellungen reichten die Aufträge bei den Wagenfabriken bis weit in das Jahr 1918 hinein, und die Zuweisung der obengenannten neuerlichen Lieferung wird die Leistungsfähigkeit der österreichischen Wagenfabriken, die jährlich mehr als 20 000 Wagen beträgt, wahrscheinlich voll in Anspruch nehmen, insbesondere wenn man bedenkt, daß die Leistungsfähigkeit der derzeit eingestellten Arbeiter bei weitem nicht jener der ständigen Belegschaft gleichkommt. Die neue Bestellung für die Lokomotivfabriken entspricht ungefähr deren Ablieferungen im Kalenderjahr 1916. Die Fabriken haben derzeit naturgemäß auch beträchtlich unter den Betriebsschwierigkeiten, hauptsächlich unregelmäßiger Belieferung mit Kohle und Eisen, zu leiden. Den Wagenfabriken macht überdies die Beschaffung von Textilwaren, Regiematerial, ferner besonders auch die Versorgung mit Anstrichmitteln usw. Schwierigkeit.

— **Neue Wasserstraßen.** Bei dem im Juni d. J. in Wien abgehaltenen Wasserstraßentag wurde eine Entschließung gefaßt, in der auf die Notwendigkeit der Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches hingewiesen und einerseits die rascheste Ausführung des von Wien ausgehenden Donau-Oder-Kanals mit den Anschlüssen zur Elbe und Weichsel, andererseits die Regelung des ganzen Laufes der Donau entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom Jahre 1916 verlangt wurde. Außerdem wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Binnenschiffahrt angeregt. Die Entschließung wurde bereits vom früheren Eisenbahnminister Geheimen Rat Dr. v. Wittek dem Herrenhause, vom Reichsratsabgeordneten Dr. Dinghofer dem Abgeordnetenhause überreicht; nunmehr, da die Regierung dauerhaft erscheint, hat sie Bürgermeister Dr. Weiskirchner auch der Regierung vorgelegt. In der begleitenden Denkschrift wird die Geschichte der Bestrebungen zur Errichtung von Wasserstraßen in Österreich eingehend geschildert und die Vorteile des Donau-Oder-Kanals für die Monarchie und insbesondere für Wien auseinandergesetzt. Weiter wird in der Denkschrift darauf verwiesen, daß in Ungarn das Bestreben rege verfochten wird, den Donau-Oder-Kanal nicht als Parallelkanal zur March herzustellen, sondern vielmehr die March selbst zu kanalisieren und den Kanal bei Theben in die Donau ausmünden zu lassen. Es wird der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Regierung einem solchen Plan niemals zustimmen wird. Bei Durchführung des ungarischen Plans würde Wien, die Hauptstadt und der Handels- und Industriemittelpunkt des Reiches, aus dem Durchgangs- und Umschlagsverkehr vollständig ausgeschaltet werden, der Verkehr, der durch Vermittlung des Kanals für Wien und für andere österreichische Industriemittelpunkte zu erwarten ist, umständlicher und schwieriger, daher auch teurer gestaltet, so daß jedenfalls die aus der Kanalherstellung erhofften und sonst sicher zutreffenden Vorteile zum großen Teil wieder aufgehoben würden. Daß die Kanalisierung der March weder technisch noch finanziell dem bisher in Aussicht genommenen Parallelkanal vorzuziehen ist, haben berufene Fachmänner bereits eingehend nachgewiesen. Da die ungarischen Interessenten an ihrer Förderung festhalten, wie dies verschiedene in der letzten Zeit erschienene Broschüren und Zeitungsaufsätze sowie der Beschlußantrag zeigen, der auf der Tagung der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Nürnberg am 3. September von der ungarischen Donaukommission vorgelegt wurde, erscheint es unbedingt und dringend nötig, daß von der Regierung derartigen Bestrebungen von vornherein entgegengetreten werde. Endlich kommt die Denkschrift auch auf die Vorarbeiten für den Großschiffahrtweg Rhein-Main-Donau zu sprechen, wenn selbstverständlich auch die österreichische Donau diesen Plänen entsprechend ausgestaltet werden muß, so darf in wirtschaftlichen Interesse der Monarchie darüber nicht etwa der Donau-Oder-Kanal zurückgestellt werden. Die Denkschrift kommt zu dem Schluß, die Regierung möge diese Ausführungen sowie die Entschließung des Wasserstraßentages einer entsprechenden Würdigung unterziehen.

Ungarn.

— **Gründung einer hydrologischen Abteilung der Budapester Geologischen Gesellschaft.** In Ungarn war zur Ausnutzung seiner so reichlich vorhandenen Wasserkräfte bis jetzt so gut wie nichts geschehen. Um sie aber zu verwerten, ist vor allem die wissenschaftliche Klärung nötig, wobei zurzeit die großen Kanalbauten und Wasserkraftanlagen in den westlichen Kulturstaaten als Vorbilder dienen müssen. Es muß daher angestrebt werden, die Ergebnisse der Wissenschaft auf diesem Gebiete den Vertretern des praktischen Lebens zugänglich zu machen. Den Forderungen, ein Gutachten über sämtliche öffentlichen Wasserbauarbeiten, staatlichen Verwendungen sowie die gesamte vielverzweigte Wasserwirtschaft abzugeben, soll die zu gründende hydrologische Sektion der Budapester Geologischen Gesellschaft entsprechen, welche sich zur Aufgabe stellt, die Ergebnisse der hydrologischen Forschung der staatlichen und privaten Wasserwirtschaft nutzbar zu machen.

Übrige europäische Länder.

— **Torffeuerungsversuche der dänischen Staatsbahnen.** Auf etlichen Bahnstrecken in Jütland haben Versuche mit Torf als Lokomotivfeuerung stattgefunden. Diese Versuche sind nunmehr zum Abschluß gekommen und lieferten das Ergebnis, daß mit Torf gefeuerte Lokomotiven etwa halb so viel Wagen befördern können, wie Lokomotiven mit Kohlenfeuerung. Die Platzverhältnisse gestatten nicht, so viel Torf unterzubringen, wie nötig ist, um den Dampfdruck auf die gewöhnliche Höhe zu bringen. Inzwischen begann man indessen eine Reihe neuer Versuche, wobei verschiedene Feuerungsmischungen zur Anwendung kamen, und auf Grund der ersten Probefahrten glaubt man, eine Mischung finden zu können, die ungefähr die gleiche Nutzwirkung wie Kohlen gibt und gleichzeitig eine bedeutende Ersparung an Kohlen ermöglicht. M.

— **Tariferhöhungen in Norwegen.** Die norwegische Regierung hat infolge der beträchtlichen Steigerung der Betriebsausgaben der Eisenbahnen eine vorläufige Erhöhung der Gebühren für Beförderung von Reisenden, Reisegepäck, Eil- und Frachtgut sowie lebenden Tieren auf den Staatsbahnen angeordnet. Bereits früher waren die gewöhnlichen Tarife der Staatsbahnen etwas erhöht worden, nämlich um 20 % für Reisende in 1. und 2. Klasse, 10 % für Reisende in 3. Klasse, 50 % für Eilgut und Frachtgut, hiervon jedoch ausgenommen Eßwaren, Futter-, Dung- und Brennstoffe, wofür 20 % Erhöhung eintrat. Jetzt sind die weiteren Erhöhungen, eingerechnet die früheren vorläufigen Zuschläge, in der Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung wie folgt festgesetzt: für 1. und 2. Klasse gewöhnliche Fahrkarten und Monatskarten 80 %, für 3. Klasse gewöhnliche Fahrkarten 60 %, für Monatskarten, auch Tageskarten 40 %, für Reisegepäck, Eil- und Frachtgut 100 %, hiervon ausgenommen gewöhnliche Eßwaren, Futter-, Dung- und Brennstoffe, für welche die Tariferhöhung auf 70 % festgesetzt wurde, und Milch, für welche die Erhöhung 50 % beträgt. Für lebende Tiere tritt eine Erhöhung um 50 % ein. Es ist Voraussetzung, daß diese vorläufigen Tariferhöhungen ermäßigt werden sollen, sobald die Preise für Verbrauchsgegenstände und Materialien wieder einen gewöhnlicheren Stand annehmen. M.

— **Einschränkung des Reiseverkehrs in Schweden.** Der am 1. November auf den schwedischen Staatsbahnen in Kraft tretende neue Fahrplan bringt, veranlaßt durch Kohlen- und Ölmangel, für so gut wie alle Züge verlängerte Fahrzeiten, um Material zu sparen. Ferner werden außer den schon früher zahlreich eingezogenen Zügen einige weitere Züge aus dem Verkehr gezogen. Maßgebender Grundsatz für den neuen Fahrplan war, die Geschwindigkeit, die gegenwärtig bei den Schnellzügen im allgemeinen 80 km in der Stunde beträgt, um 10 km herabzusetzen. In gewissen Fällen beträgt die Verminderung der Geschwindigkeit sogar bis zu 20 km.

sonders fühlbar werden die Veränderungen für die großen rchgehenden Schnellzüge. Was die für den deutschen eiseverkehr mit Schweden in erster Reihe in tracht kommende Linie Stockholm-Malmö betrifft, so kommt r von Malmö um 7 Uhr morgens abgehende Zug in Stocklm um 10.56 statt 10.35 abends an. Der Nachtzug von ilmö, der bisher um 10.20 abends abging, wird künftig schon 9.5 Uhr abfahren und erreicht Stockholm 9.23 Uhr, wie sher. Von Stockholm geht ein Zug bereits abends 7.10 (bisr 8.3) ab und ist 7.55 Uhr in Malmö. Der Stockholmer geszug fährt statt 8.10 um 7.25 Uhr ab und kommt zu gehnlicher Zeit in Malmö an. Auf den Privatbahnen, die in hweden einen großen Umfang haben, ist die Einziehung n Zügen noch erheblich umfassender als bei den Staatshnen. Auch bei ihnen bildet Feuerungsmangel den Grund r Einschränkung. M.

— **Zugzusammenstoß in Frankreich.** Zwei Züge sind auf r Eisenbahnlinie von Saint Omer nach Boulogne zusammenstoßen; man zählte mehrere Tote und Verletzte.

— **Die Unzufriedenheit der russischen Eisenbahner.** Aus ockholm vom 17. d. M. wird der „Köln. Ztg." mitgeteilt: ch der Petersburger „Birschewija Wjedomosti" ist die Unfriedenheit der russischen Eisenbahner durch die von der rläufigen Regierung zur Beendigung des Ausstandes getroffenen Maßnahmen nicht beseitigt worden. Die Lohnzulagen würden als ungenügend betrachtet. Der Gesamtausschuß der Eisenbahner in Moskau ermahnte auf Ersuchen der Vorläufigen Regierung die Beamten der Südbahnen, von Sonderausständen abzusehen und bis zum Zusammentritt des Eisenbahnerkongresses eine abwartende Haltung einzunehmen. Am vorigen Mittwoch war in Petersburg eine Versammlung von 5000 Beamten, die ihrem Mißmut über den Abbruch des Ausstandes Luft machten. Die Versammlung setzte einen Ausschuß zur Untersuchung der Vorgeschichte des die Einstellung des Ausstandes anordnenden Telegramms ein. Postminister Nikitin wurde wegen seines Verhaltens während des Ausstandes der Eisenbahner aus der sozialdemokratischen Partei ausgeschlossen.

— **Schließung der „Russischen Lokomotiven-Fabrik" in Petersburg.** Die Verwaltung dieser Fabrik hat, wie „Rußkija Wiedomosti" berichtet, das russische Handelsministerium benachrichtigt, daß sie gezwungen ist, die Fabrik zu schließen, da die übertriebenen Lohnforderungen der Arbeiter in Verbindung mit dem Rückgang ihrer Leistungsfähigkeit einen derartigen Fehlbetrag bei der Herstellung ihrer Erzeugnisse hervorrufen, daß er weder durch staatliche Zuschüsse noch durch Preiserhöhungen der Erzeugnisse gedeckt werden kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

- und Abrechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die verlegte rbindungsstrecke M. Gladbach-Viersen, die am 12. Oktober 17 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Beeb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugehnet und die bisherige alte Strecke den Vereinsbahnecken abgerechnet worden.

Betriebseinstellungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Der gesamte rsonen- und Güterzugverkehr auf der Lokalbahn Musna-Krynica wird für die Zeit vom 1. November 1917 bis schl. 31. März 1918 eingestellt.

Änderungen von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Stationsname Bous in Buss (Saar) geändert.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 111 (Schwedische Eisenbahnen) ist neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 30 vom 17. Oktober 1917 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1917 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 20. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

ie Haltepunkte Dürmenach, Buchsler (Oberels.) und Hangweiler rden vom 1. November d. J. bis auf teres geschlossen.

traßburg, 17. Oktober 1917. (1548)
Kaiserliche Generaldirektion
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Güterverkehr.

utscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

it Gültigkeit vom 25. Dezember 1917 d der Ausnahmetarif 16a für Flachs, recht, ohne Ersatz aufgehoben.

annover, 19. Oktober 1917. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion.

utsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

it Gültigkeit vom 1. Januar 1918 an en im Tarif Teil I, Abteilung B, 1. August 1913 folgende Änderunein:

Im § 6, Abteilung b, der allgemei Tarifvorschriften wird die Ziffer 6 ballagen, gebrauchte usw.) gestri;

der § 28 erhält folgende neue Fas:

28. Gebrauchte Emballagen, mit Ausnahme von Packen aus Fellen und Tierhäuten, sowie von Koffern, die zur Frachtstückgutklasse 2 bzw. nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter abgefertigt werden, sind bei Aufgabe als Frachtstückgut auf Umbehandlung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen verwiesen. Emballagen von mehr als 7 m Länge fallen unter § 19;

3. Die §§ 29 und 32 werden gestrichen;

4. Ordnungsnummer E 17 der Güterklassifikation erhält folgende Fassung:

Emballagen, gebrauchte			
a) Koffern und Packen aus Fellen und Tierhäuten	2	IIIa	IIIb
b) andere (siehe jedoch auch § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften)	*	IIIa	IIIb

5. im alphabetischen Verzeichnis der in den allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation genannten Artikel werden alle Güter, bei denen auf die §§ 28 oder 29 verwiesen ist, gestrichen. Bei „Koffer, gebrauchte" und „Packen aus Fellen und Tierhäuten, gebrauchte" wird statt § 32 gesetzt „§ 28" und bei „Emballagen, gebrauchte" werden die bisherigen Angaben ersetzt durch „§§ 28, 30, 31 und E 17".

Karlsruhe, 19. Oktober 1917. (1557)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 tritt die Holländische Eisenbahn dem Tarif auch für den Binnenverkehr der auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Oktober 1917. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag 11 und zum Tarifheft 2 der Nachtrag 14 herausgegeben. Die Nachträge enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Änderungen und Ergänzungen hauptsächlich die durch unsere Bekanntmachung vom 29. August 1917 angekündigte Neuordnung der Steinkohlen- und Braunkohlen-Ausnahmetarife. Ferner wird die Station Chemnitz-Borna Ladest. mit direkten Entfernungen in den Verkehr einbezogen. Für die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9s und S5 sind außerdem mit Rücksicht auf die Änderung der Abrundungsgrundsätze die Kilometertariftafeln neu

erstellt und in sie gleichzeitig die zu erhebenden Steuerzuschläge mit eingerechnet worden. Diese neuen Tariftafeln gelten erst vom 1. Januar 1918 ab, an welchem Tage auch die sonst in den Nachträgen enthaltenen Erhöhungen in Kraft treten, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen, durch die die Nachträge zum Preise von 15 ₰ für jedes Heft bezogen werden können.

Berlin/Wien, 18. Oktober 1917. (1559)
Königliche Eisenbahndirektion.
K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Badischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 22. Oktober 1917 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. von Karlsruhe Hafen Wasserumschlag nach Basel (E. L. B.) und Basel St. Johann von 53,4 auf 54,4 ₰ für 100 kg erhöht.

Straßburg, 17. Oktober 1917. (1549)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Die nach der Bekanntmachung vom 29. September auf 1. November 1917 angekündigte Erhöhung der Stationsfrachtsätze des obigen Anhangs wird bis zu dessen Neuausgabe verschoben. Der Zeitpunkt, auf den die Neuausgabe erfolgt, wird noch bekanntgegeben.

Karlsruhe, 18. Oktober 1917. (1546)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen-Schweiz.

Ab 1. November 1917 ist in Ziffer 1, lit. a), der „Allgemeinen Bestimmungen“ des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifes Nr. 41 für flüssige Milch usw. im Abonnement (s. Nachtrag I) die „Gürbetalbahn“ nachzutragen.

Karlsruhe, 18. Oktober 1917. (1547)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr badisch-schweizerischer Übergangsstationen — Schweiz.

Ab 1. Januar 1918 werden in dem gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 10 für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoirwagen die Abschnitte 5 „Belade- und Entladefrist; Verspätungsgebühren“ und 9 „Vergütung für den Leerlauf der Kesselwagen“ geändert, wodurch u. A. auch eine Erhöhung gegenüber den seitherigen Gebühren eintritt. Näheres bei unseren badisch-schweizerischen Übergangsstationen und in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 19. Oktober 1917. (1552)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden.

Ab 22. Oktober 1917 werden die auf Seite 55/56 des Tarifs vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Steinkohlen usw.) für Karlsruhe Hafen und Kehl Wasserumschlag — Basel S. B. B. und Basel-St. Johann von 53,4 auf 54,4 bezw. von 38 auf 39 ₰ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, 19. Oktober 1917. (1553)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg usw. Tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Im Tarifnachtrag II, Seite 3, Ziffer II 2, ist in der zweiten Zeile statt „Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“ mit sofortiger Gültigkeit zu setzen „Schiffahrts-Aktiengesellschaft“.

Breslau, den 17. Oktober 1917. (1550)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westböhmisch - Tirol - Vorarlberger Eisenbahnverband. Direkte Frachtsätze für Maiskeime usw. von Bozen-Gries nach Lobositz Teplitzerbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1917 gelangen für:

A. Maiskeime, Weizen- und Roggenkeime,
B. Abfälle aus Mais, Weizen und Roggen

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg } für den Frachtbrief
b) 10 000 kg } und Wagen

sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach	Von Bozen-Gries			
	A		B	
	a	b	a	b
	Heller für 100 kg			
Lobositz Teplitzerbahnhof	636	445	766	611

In diesen Frachtsätzen ist der österreichische Kriegszuschlag, die österreichische Frachtsteuer und die deutsche Verkehrssteuer bereits enthalten.

Wien, am 16. Oktober 1917. (1544)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güter- und Tiertarif für die deutsche Strecke Welle-Elten-Emmerich.

Am 1. Januar 1918 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren im Binnenverkehr zwischen den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Elten, Elten Grenze, Emmerich und Welle in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Juli 1894 und die Frachtsätze zwischen Elten und Emmerich einerseits und Zevenaar (Grenze) anderseits im Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr der Niederländischen Staatseisenbahnen und Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Dezember 1909 aufgehoben werden. In den Neuen Tarif, der teilweise Frachterhöhungen enthält, ist die auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1917 zu erhebende Verkehrsabgabe eingerechnet.

Abdrücke des neuen Tarifs könn[e] vom 1. November d. J. ab von d[er] unterzeichneten Verwaltung und d[en] Stationen zum Preise von 0,10 ℳ b[e]zogen werden.

Bis dahin erteilt deren Tarifbure[au] nähere Auskunft.

Utrecht, 15. Oktober 1917. (154[...])
Die Direktion der Gesellschaft für den Betrieb v[on] Niederländischen Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaf[t] vom 1. Mai 1913.

Am 1. November 1917 treten im Bi[n]nenverkehr der Nebenbahnen Straßbu[rg] (Lokalbahnhof)-Markolsheim, Straßbu[rg] (Lokalbahnhof)-Kehl, Straßburg (Mark[t]halle)-Truchtersheim, Straßburg (Mark[t]halle)-Westhofen, Kehl-Bühl, Keh[l]-Ottenheim - Altenheim - Offenburg u[nd] Rastatt-Schwarzach im Persone[n]-Expreßgut- und Güterverkehr Tari[f]erhöhungen ein.

Über die Erhöhungen erteilt die D[i]rektion auf Anfrage nähere Auskun[ft].

Straßburg, 15. Oktober 1917. (156[...])
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November 1917 ändern sich d[ie] Bestimmungen über Ausgabe und Gü[l]tigkeit der Monats- und Monatsnebe[n]karten bei Benutzung von Schnel[l]zügen (besondere Ausführungsbesti[m]mungen zu § 12 E. V. O. im preußisc[h]-hessischen Staatsbahn-Personen- u[nd] Gepäcktarif, Teil II).

Nähere Auskunft erteilen die Fah[r]kartenausgaben und Auskunftsstelle[n].

Berlin, den 16. Oktober 1917. (155[...])
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizeri[]scher Personen- und Gepäcktarif.

Vom 22. d. M. ab wird die direk[te] Abfertigung von Personen im Verke[hr] nach der Schweiz vorläufig eingestel[lt]. Die direkte Abfertigung von Gepä[ck] bleibt bestehen. Unsere Bekanntmachu[ng] vom 27. September d. J. wird hierdur[ch] entsprechend abgeändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Ve[r]kehrsbüro.

Mainz, den 20. Oktober 1917. (155[...])
Namens der beteiligten Verwaltunge[n] Königlich Preußische und Großherzo[g]lich Hessische Eisenbahndirektion.

Am 18. Oktober 1917 tritt zum Deu[t]schen Eisenbahn-Personen- und Gepäc[k]tarif Teil I vom 1. Mai 1916 der Nac[h]trag V in Kraft. Er enthält Änderu[n]gen und Ergänzungen der Allgemein[en] Ausführungsbestimmungen zu § 12 u[nd] § 13 EVO. (Darunter insbesondere B[e]stimmungen über Einführung von E[r]gänzungsgebühren bei Benutzung v[on] Schnellzügen.) Druckabzüge der Nac[h]träge können vom 18. Oktober 1917 [a]n von den deutschen Eisenbahnverwaltu[n]gen, in Berlin von dem Auskunftsbü[ro] (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich b[e]zogen werden.

Berlin, den 14. Oktober 1917. (155[...])
Königliche Eisenbahndirektion als Geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 84. | 27. Oktober 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

e Verkehrsmobilmachung Mitteleuropas und der Türkei für den kommenden Wirtschaftskrieg

(Schluß aus Nr. 83.)

us der folgenden Ertragsübersicht (Tab. 3) ist ersichtlich, in lcher Zeit etwa Eisenbahnbau und Güteraustausch sich mit Wachsen ihres Umfanges aus sich selbst heraus gegenig zu der erforderlichen Höhe fördern würden. Die Mögkeit eines solchen Unternehmens ist dadurch bedingt, daß beteiligten Staaten entsprechend dem indirekten Nutzen, ihnen die Bahnen bringen, im Anfange auf direkten Gen aus dem Massengüterverkehr verzichten, indem sie tens ihre vorhandenen Bahnanlagen dem Unternehmen für den Massengütertransport unentgeltlich zur Verfügung stellen, zweitens für die Beförderung der Gütereilzüge nur ihre Selbstkosten in Rechnung bringen, drittens weitere Abgaben nur da verlangen, wo es sich um reinen Durchgangsverkehr auf den Gleisen ihres Landes handelt, von dem das Land irgendwelchen Nutzen nicht hat. Solche Bedingungen können die Bahnverwaltungen ohne weiteres erfüllen, weil ja ohne solche Vorbedingungen dieser Verkehr als brauchbarer Ersatz für den Seeverkehr überhaupt nicht in Frage kommen

Tabelle 3.*)

Ertragsübersicht des mitteleuropäisch-türkischen Eisenbahn-Güterverkehrs.

	Nach Fertigstellung des									
	—		ersten Ausbaues			zweiten Ausbaues			dritten Ausb.	vierten Ausb.
ital im Betriebsjahre:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	später
aatsdarlehen für Bahnbauten . . .	—	—	582	582	582	1162	1162	1162	1282	1530
esellschaftskapital für Fahrbetriebsmittel	—	—	239	239	239	343	343	343	487	634
mmen Millionen Mark	**5,—**	**10,—**	**821**	**821**	**821**	**1505**	**1505**	**1505**	**1769**	**2164**
mittl. Reiselänge von Kilometer	1788	1788	1850	1850	1850	2034	2034	2034	2107	2080
örderung von 1000 Tonnen	500	1000	2000	3000	4200	4700	5300	5900	8400	11000
Millionen Tonnenkilometer . . .	**894**	**1788**	**3700**	**5550**	**7770**	**9560**	**10780**	**12000**	**17700**	**22900**
htpreise Mittel { für 1 Tonne . . Mark	25,40	25,40	25,25	25,23	25,24	26,45	26,41	26,56	28,68	28,53
htpreise Mittel { für 1 Tonnenkm . Pfg.	1,42	1,42	1,37	1,36	1,36	1,30	1,30	1,30	1,36	1,37
mte Einnahme Millionen Mark	**12,7**	**25,4**	**50,5**	**75,7**	**106,—**	**124,3**	**140,1**	**156,7**	**240,8**	**313,8**
en der Zugförderung im Mittel										
1 Tonne . . . . Mark	9,22	9,23	7,28	7,28	7,28	7,80	7,80	7,80	8,—	7,89
1 Tonnenkilometer . . . . Pfg.	0,52	0,52	0,39	0,39	0,39	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38
Ges. Betriebskosten	**6,7**	**13,4**	**28,5**	**38,7**	**50,—**	**62,3**	**69,1**	**74,7**	**102,8**	**129,8**
Reingewinn	**6,—**	**12,—**	**22,—**	**37,—**	**56,—**	**62,—**	**71,—**	**82,—**	**138,—**	**184,—**
Zinsdienst 5 %	0,3	0,5	41,—	41,—	41,—	75,3	75,3	75,3	88,5	108,2
Fehlbeträge	—	—	19,—	4,—	—	13,3	4,3	—	—	—
Überschüsse	5,7	11,5	—	—	15,—	—	—	6,7	49,5	75,8
Zur weiteren Verteilung . . .	zum Ausgleich der Fehlbeträge mit 4 %.								**48,—**	**75,8**

*) Unter Kapital sind außer den Kosten für Bahnbauten nach Tabelle 1 und 2 zu Gunsten des Güterverkehrs und für betriebsmittel diejenigen für Organisation der Gesellschaften enthalten. Die mittlere Reiselänge ist aus den für den Morgen-Güterverkehr verfügbaren alten und neuen Strecken nach Abbildung II und den zwischen den einzelnen Ländern verenden Gütermengen ermittelt. Unter gesamten Betriebskosten sind außer den Kosten für Zugförderung und den Zuschlägen Durchgangsgüter die Unkosten der Gesellschaften für Verwaltung, Gehälter und Löhne, Erneuerung der Fahrbetriebsmittel, icherungen, Steuern und Abgaben enthalten.

kann, und so oder so an dem wirtschaftlichen Ergebnis der betreffenden Bahnen sich garnichts ändert. Die Massengüterbeförderung wird neben dem gleichzeitig wachsenden Seeverkehr und im Einvernehmen mit ihm immer noch zu solchen Frachtsätzen erfolgen können, daß dabei unter den obigen Vorbedingungen ihrer Betriebskosten nicht nur die für ihre Zwecke ausgeführten Verstärkungen und Neubauten der Bahnanlagen wie auch die Fahrbetriebsmittel verzinst und abgeschrieben werden, letztere auch unterhalten werden, sondern auch noch Überschüsse zur Verteilung an die beteiligten Bahnverwaltungen nach Leistung erzielt werden. Schließlich gehen die für den Massengüterverkehr erbauten Anlagen nach erfolgter Abschreibung aus ihren Erträgen von selbst in den Besitz der beteiligten Staatsbahnverwaltungen über, die Verwaltungen haben außerdem noch den Vorteil, die Neuanlagen vom Tage ihrer Inbetriebsetzung für ihren örtlichen Personen- und Güterverkehr nur gegen Tragung der Kosten für Unterhaltung der Strecken auszunutzen.

Folgende, dem praktischen Verkehr vor dem Kriege entnommene Vergleichsangaben zeigen, daß die der Ertragsübersicht zugrunde liegenden Zugförderungsselbstkosten und Frachtsätze für Beförderung von Massengütern auf Entfernungen bis zu 5000 km in Güterzügen von 600 t mittlerer Nutzlast wirtschaftlich richtige sind. Die Aufzeichnungen der im Jahre 1913 im Betriebe befindlich gewesenen Eisenbahnen Deutschlands geben die Kosten für Personal, Wohlfahrtseinrichtungen, Betriebsmaterial und für Unterhaltung der Güterzuglokomotiven und Wagen (⅔ der Unterhaltungskosten für die gesamten Fahrbetriebsmittel) zur Förderung eines Zuges von 250 t Nutzlast auf 1 km im Mittel mit 1,09 ℳ an, und zwar mit 0,66 ℳ für Personal und 0,43 ℳ für Material und Unterhaltung. Die Ertragsübersicht legt ihrer Rechnung bei 250-t-Zügen die gleichen Kosten zugrunde und erhöht nur die Material- und Unterhaltungskosten entsprechend der Erhöhung der Nutzlast, wodurch sie bei 600 t Nutzlast $0{,}66 + \frac{0{,}43 \,.\, 600}{250}$ $= 1{,}66$ ℳ für 1 Zug/km bezw. $\frac{1{,}66}{600} = 0{,}28$ ₰ für 1 tkm erhält, da nun die Gütereilzüge mit durchgehenden Bremsen und langen Reisen ohne unnötige Unterbrechung geringere Personalkosten erfordern werden, da ferner für den Massengüterverkehr nur große Heißdampflokomotiven in Anwendung kommen, die einen günstigeren Betriebsmaterialverbrauch aufweisen, als der größte Teil der Lokomotiven, die im Betriebe der mitteleuropäischen Eisenbahnen den obigen Mittelwert ergeben haben, so kann wohl gesagt werden, daß der Preis von 0,28 ₰ mindestens wirtschaftlich richtig, wenn nicht zu hoch ist. Zu diesem Preis kommt für reinen Durchgangsverkehr ein Zuschlag von 0,25 ₰ für Ungarn und Bulgarien, um diese Länder für die Durchgangsbenutzung ihrer Bahnanlagen zu entschädigen. Für weitere Geschäftsunkosten und Erneuerungen des rollenden Materials, Versicherungen, Steuern enthält die Ertragsübersicht entsprechende Ausgaben, so daß sich die Gesamtbetriebsausgaben z. B. bei 5,9 Millionen Tonnen Güterbeförderung und im Mittel 2034 km Reiselänge auf 12,66 ℳ für 1 t belaufen. Die längste Reise Nordsee-Persischer Golf mit rund 5000 km würde bei obigem Gesamtgüterverkehr erfordern:

$$(5000 \times 0{,}28) + 2{,}10 + 4{,}87 = 20{,}97 \text{ ℳ}.$$

Demgegenüber stände nach einem der Ertragsübersicht zugrunde liegenden Staffeltarif der Frachtpreis von

2500 km asiatischer Fracht für 1 tkm 1,25 ₰ = 31,25 ℳ
2500 km europäischer Fracht für 1 tkm 0,6 ₰ = 15,00 ℳ
zusammen 46,25 ℳ.

Die Deutsche Levantelinie berechnete vor dem Kriege für Beförderung von 10-t-Ladungen für 1 t von einer deutschen Bahnstation nach Konstantinopel im Mittel 20 bis 32 ℳ; der obige Frachtpreis von 46,25 ℳ enthält in seinem Mehr von 14 bis 26 ℳ die angemessenen Frachtkosten für 2000 km in Kleinasien. Die Preise der Ertragsübersicht sind also als mindestens angemessen schon durch die Praxis der Eise bahnen und des Seeverkehrs vor dem Kriege erwiesen, B und Betrieb der Eisenbahnen für Massengüterbeförderun zwischen den mitteleuropäischen Staaten und dem Morge lande und für die strategischen Zwecke und Erschließun der Türkei sind danach wirtschaftlich ausführbar, und d in etwa 10 Jahren mit rund 1,5 Milliarden Ba kapital, ohne Staatszuschüsse.

Wie die Vertreter der Bundesstaaten im Reichstage d Bau von Wasserstraßen beraten, so müssen Vertreter all verbündeten Staaten zusammentreten zur Lösung der Frag wie der zukünftige Eisenbahngüterverkehr von den beteiligt Staatsbahnen gemeinsam zu behandeln und wie die Kost für die erforderlichen Bahnbauten von den Verbündeten g meinsam aufzubringen und zu verzinsen sein werden. D Staatsbahnen der Verbündeten stellen heute ein Kapital v 35 Milliarden Mark dar bei einer Gleislänge von 160 000 k eine Wirtschaftsgröße, wie sie zum zweiten Male auf d Welt nicht vorkommt. Gestützt auf solche Grundlage ist den Verbündeten möglich, die Vervollständigung ihr Bahnen unter den in obigen Ausführungen gegebenen B dingungen herbeizuführen. Solche Bedingungen kann e ausländischer großkapitalistischer Wettbewerb der Türk und den Balkanstaaten überhaupt nicht bieten, so daß d eigene wirtschaftliche Interesse sie auf den gemeinsam Ausbau der Bahnen mit den Verbündeten verweist. In 8 b 10 Jahren kann ein auch hohen strategischen Anforderung genügendes Eisenbahnnetz geschaffen werden, das die wi schaftliche Erschließung Kleinasiens herbeiführt.

Daß die Gütermengen, durch deren Beförderung die Ve zinsung der Kapitalien für Bahnerweiterungen verdie werden muß, mit der Erschließung des Morgenlandes e reicht werden können, ohne daß der Deutschen Levantelin oder den mitteleuropäischen Wasserstraßen die ihnen z kommenden Gütermengen verkürzt werden müssen, zei folgende den Handelsaufzeichnungen der beteiligten Staat vor dem Kriege entnommene Zusammenstellung:

Tabelle 4.

im Jahre	Staat	Millionen Mark	für 1 t i. Mittel Mark	1000 Tonnen: Einfuhr	Ausfuhr	zusamm
1911	Bulgarien	155	rd. 200	750		
		141	„ 130		1100	
						185
1911/12	Serbien	100	„ 200	500		
		100	„ 150		633	
						1133
1913	Rumänien	478	350	1350		
		544	120		4667	
						6017
1911/12	Türkei ohne Bahnmaterial rund			1000		
	ohne Kohle und Metalle . . rund				4000	
						5000
Gesamtaustausch mit fremden Ländern . . . . rund				3600	10400	1400

Da, wo aus den Handelsberichten genauere Zahlen für d Tonnengehalt der Güter nicht ermittelt werden konnten, si die Gewichte nach Preis- und Gewichtsangaben der statis schen Aufzeichnungen des Jahrbuches für das Deutsc Reich 1913 schätzungsweise festgestellt, die so errechnet Tonnenwerte gestalteten sich in Wirklichkeit bestimmt höh

Von diesen Gütermengen sollen nach der Ertragsübersic (Tab. 3) in den ersten Jahren mit 500 000 t beginnen allmählich bis zu etwa 5 Millionen Tonnen auf die Ba überführt werden, wobei mit Bestimmtheit darauf zu rechn ist, daß die angegebenen Austauschziffern, aus den Jahr der Balkanwirren stammend, auch schon ohne besonders g

rderte Erschließung der beteiligten Länder nach dem
iege ganz erheblich steigen werden. Es blieben somit
r den Seeverkehr der Deutschen Levantelinie, den Donau-
rkehr und den Verkehr mit dem feindlichen Auslande
Millionen Tonnen, die im Laufe von etwa 8 Jahren auf
Millionen Tonnen zurückgehen würden, wenn diese durch
n Bahnbetrieb herbeigeführte Abnahme durch Zunahme
s Verkehrs überhaupt inzwischen nicht ausgeglichen oder
r vermehrt werden sollte.

Nach den Ausführungen über die Leistungen der Donau
dem Eisernen Tor, von der der Morgenlandverkehr auf
n mitteleuropäischen Wasserstraßen abhängt, können über
Donau nach Mitteleuropa zunächst ohne besonderen Um-
lag bei den Stromschnellenstrecken nur 1½ Millionen
nnen befördert werden, bei gleichmäßiger Benutzung von
Stromauffahrten an 270 Tagen im Jahre mit Kähnen von
t Ladefähigkeit; diese Leistung würde vorläufig durch
e Treidelbahn, wie sie im Kriege nach Vorschlägen des
heimen Baurats Ottmann an Stelle des damals von Ru-
nien festgehaltenen Kabel-Schleppschiffes für Züge mit
Schlepps zu je 500 t mit den dazu erforderlichen
uschlaganlagen in Betrieb gebracht wurde, oder durch
nbau von Schleusen und Anwendung von starken Rad-
leppern für Niedrigwasser bis zur Fertigstellung weiterer
gulierung des dortigen Donaupasses nach einer Reihe von
iren, wenn nötig, erhöht werden können.

Somit bleiben der Deutschen Levantelinie, die die deutsche
gge zur See im Orientverkehr vertritt, und für Verkehr
jetzt feindlichen oder neutralen Ländern zur See 7½ Mil-
nen Tonnen, deren Höhe infolge steigenden Güter-
tausches mit dem Morgenlande nach dem Kriege auch
ch die angegebene Inanspruchnahme eines Teiles dieser
er durch die Bahn nicht verringert werden wird. Der
kehr über das Eiserne Tor nach Mitteleuropa war seiner
wierigkeit wegen bisher wenig gesucht, und das wird
läufig wohl auch so bleiben, bis seine große Regulierung
geführt sein wird. Die Donau wird aber für den Ver-
r über Rumänien nach Mitteleuropa und zum Anschluß
den Seeverkehr über das Schwarze Meer für den inter-
ionalen Verkehr stets gesucht bleiben; so gingen z. B.
2: 77 % der bulgarischen Ausfuhr und 68 % seiner Ein-
r über die Donau- und Seehäfen.

Es fragt sich nun zum Schlusse noch, ob Eisenbahnen nach
gen Ausführungen und Wasserstraßen auch den Seever-
r in Kriegszeiten zu ersetzen imstande wären. Die
enbahnen stellen nach vollem Ausbau des Planes (Ab-
lung II) je nach der zu erwartenden Dichte des Verkehrs
und 4 Gleise dar. Die am meisten beanspruchte Strecke
etwa einem Drittel des Gesamtverkehrs würde die zwei-
sige Strecke über den Bosporus von Adabazar nach Tir-
o-Sejmen sein. Angenommen, es würden in 24 Stunden
36 Züge für den Fern-Güterverkehr insgesamt in beiden
htungen laufen, und die Züge von 960 t Ladegewicht
en mit Rücksicht auf West-Ost-Leerfrachten im Mittel nur
360 t Ladung, so würden jährlich 365 . 360 . 36 = 5 Mil-
en Tonnen gefördert werden können; das käme fast dem
zen Warenaustausch der Türkei mit fremden Ländern
vor dem Kriege gleich. Auf die übrigen Sammelwege ver-
teilen sich die Güterzüge derart, daß mit weniger als 36 Zü-
gen täglich der ganze Auslandverkehr der Balkanländer und
der Türkei jetzt und in Zukunft übernommen werden kann,
auch ohne Unterstützung durch Wasserstraßen bis zu deren
Bauvollendung.

Ein- und Ausfuhrwege, die außerhalb des Machtbereiches
der englischen Flotte liegen, als Versicherung des Deutschen
Reiches gegen die völlige Absperrung seines außereuropäi-
schen Verkehrs im Kriege, können nur durch den Bau von
Eisenbahnen als Sammelwege für den Verkehr zwischen
Mitteleuropa und dem Morgenlande und den Ausbau von
Wasserstraßen als Zubringer zu solchen Sammelwegen neben
den vorhandenen Eisenbahnnetzen zu ihrer gelegentlichen
Entlastung geschaffen werden. Wasserstraßen und Eisen-
bahnen müssen in Zukunft Hand in Hand arbeiten. Auch
die Deutsche Levantelinie, als Vertreterin der deutschen
Flagge im Orientverkehr, hat Interesse an dem gesunden
Bestehen der von der See unabhängigen Verbindungswege,
die als ihre Reserve für die Aufrechterhaltung aller ange-
knüpften Handelsbeziehungen mit dem Morgenlande auch
während eines Krieges bürgen. Die Gemeinsamkeit der ge-
genseitigen Interessen an ihrem Bestehen muß den Vertretern
der drei Verkehrsmittel dauernd vor Augen bleiben, in ge-
meinsamem Vorgehen zur gegenseitigen Förderung ihres Be-
triebes müssen sie sich vereinigen und wenn es sein muß,
auch wirtschaftlich zusammenschließen, nur dann können sie
jeder für sich und alle drei vereint, den verbündeten Staaten
Sicherheit gegen völlige Absperrung des Verkehrs unter
sich schaffen. So aufeinander gestützte Verkehrswege würden
den Überseehandel mit dem Morgenlande rasch emporblühen
lassen und neue Reedereien werden nach dem Kriege er-
stehen zu größerem Wirken. Die vielverbreitete Ansicht,
daß der Verkehrsweg Berlin-Bagdad den deutschen Seefahrts-
interessen schaden könnte, ist grundfalsch, dieser neue Weg
bekämpft nur englisches Interesse, und das gründlich.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Wir übergeben die vorstehenden, auf eingehender Durch-
forschung des betreffenden Zahlengebiets beruhenden Aus-
führungen unserem Leserkreise, ohne sie uns selbst überall
zu eigen zu machen. Wir hoffen, daß sie zu weiteren Arbeiten
Anregung geben werden, da auch wir überzeugt sind, daß
die Belebung des Eisenbahnverkehrs mit dem Orient neben
dem der Wasserstraßen nach dem Kriege die Aufmerksamkeit
Mitteleuropas im höchsten Grade in Anspruch nehmen wird.

Den Gedanken des Verzichts der Eisenbahnen auf die Ein-
nahmen aus dem Massengüterverkehr halten wir nicht für aus-
führbar, wohl aber werden hier sicher sehr niedrige Tarife
am Platze sein!

Die im Aufsatz ausgesprochene Voraussetzung, daß nach
dem Frieden die Endstrecken der Bagdadbahn in den Händen
der Türkei sein werden, ist ja freilich bis zu diesem Augen-
blick nicht verwirklicht, aber wir dürfen wohl hoffen, daß
die Türkei im Verein mit ihren Verbündeten imstande sein
wird, die verlorenen Gebiete wiederzugewinnen.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

der am 13. und 14. September 1917 in Schwerin (Meckl.)
ehaltenen 119. Sitzung der ständigen Tarifkommission der
schen Eisenbahnen und des ihr beigeordneten Ausschusses
Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse von all-
einem Interesse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

Ein Antrag auf Zulassung von G l e i s r a h m e n mit
stangen, auf Holzschwellen verlegt, zur Beförderung in
räumigen offenen Wagen (Aufnahme in das Verzeich-
nis IV) wird abgelehnt, weil gewöhnliche offene Wagen über
7,5 m Ladelänge bei zweckmäßiger Verladung des Gutes aus-
reichen. 2. Abfälle der Be- oder Verarbeitung von H a l b-
w o l l e werden den Wollabfällen in der Frachtberechnung
gleichgestellt; sie tarifieren somit, falls zur Herstellung von
Papier, Pappe oder Wärmeschutzmasse, ferner zum Düngen
oder zur Kunstdüngerfabrikation bestimmt, zum Spezial-
tarif III, bei anderer Verwendungsart zum Spezialtarif I.
3. In der Stelle „Karbolsäure“ des Spezialtarifs I wird nach-
getragen: „R o h p h e n o l n a t r o n l a u g e“; gleichzeitig

wird das Gut zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen (dringlich). 4. Spinnpapier tarifiert als eine Papiersorte besonderer Art, die nicht als Packpapier anzusehen ist, nach der allgemeinen Wagenladungsklasse (deklaratorisch). 5. Die Stelle „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs III wird neu geordnet. Fast sämtliche Ziffern dieser Stelle erhalten eine klarere, der Entwicklung der Eisenindustrie angepaßte Fassung. Wesentliche Tariferhöhungen treten indes gegenüber dem bisherigen Tarifzustand nicht ein. Hervorzuheben sind folgende Änderungen: a) die Halbzeugformen des Spezialtarifs III werden namentlich aufgezählt; Rohrluppen (zum Kaltziehen bestimmte nahtlose Röhren) und Marquetten (scharfkantig gewalztes Flacheisen, das zu Werkzeugen weiter verarbeitet wird) werden, als nicht mehr unter den Begriff „Halbzeug“ fallend, im Spezialtarif III gestrichen und somit in den Spezialtarif II verwiesen; b) Rundstahl zur Herstellung nahtloser Röhren, der bisher unter der unzutreffenden Bezeichnung „Knüppel“ zum Spezialtarif III abgefertigt wurde, wird unter besonderer Ziffer in diesen Tarif aufgenommen und der Begriff „Knüppel“ auf solche von quadratischem oder flachem Querschnitt beschränkt; Rundstahl für sonstige Verwendungszwecke, z. B. zur Herstellung von Geschossen, tarifiert als Formstahl zum Spezialtarif II; c) von Eisenlegierungen fallen künftig nur Ferrosilizium (Siliziumeisen), im Hochofen hergestellt, Ferromangan (Manganeisen, Eisenmangan) und Spiegeleisen unter den Spezialtarif III; die sonstigen Eisenlegierungen werden als höherwertig in den Spezialtarif II verwiesen; d) in der Ziffer 2 der in Rede stehenden Tarifstelle wird der Begriff „Eisen und Stahl, alt“, durch die gebräuchlichere Bezeichnung „Schrott“ ersetzt; e) schließlich tritt an die Stelle des bisherigen Begriffs „Eisen- und Stahlabfälle“ (Ziffer 3 a. a. O.) folgende bestimmtere, den Interessen der Kleineisenindustrie angepaßte Fassung: „Bohrkerne; Laschenabschnitte und Laschenausschnitte; abgängige Achsen, Radreifen, Wellen; Abfallstücke von Stab- und Formeisen, von durchweg nicht übereinstimmender Länge, nicht über 1,5 m lang, zur Weiterverarbeitung.“ 6. Preßrückstände der Gewinnung von Rübenmus (Rübenkraut) werden in den Spezialtarif III (Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“) und in den Stückgutspezialtarif aufgenommen. 7. Für leicht zerbrechliche Gegenstände, die unverpackt aufgeliefert werden (§ 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften) wird der Frachtberechnung hinfort ein Mindestgewicht von 2000 kg (bisher 1000 kg) zugrunde gelegt. 8. Für Gegenstände über 7 m Länge (§ 21 der Allgemeinen Tarifvorschriften), ferner für andere Gegenstände, die wegen ihres außergewöhnlichen Umfangs in bedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, wird künftig die Fracht bei Aufgabe als Stückgut für mindestens 2000 kg erhoben. 9. Für Flugzeuge (§ 32 der Allgemeinen Tarifvorschriften) und Teile von solchen, die in bedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, wird bei Aufgabe als Stückgut künftig ein Mindestgewicht von 3000 kg (bisher 1000 kg) berechnet. 10. Für Stückgut in Privatgüterwagen (§ 59 (6) der Allgemeinen Tarifvorschriften) wird fortan die Fracht für mindestens 3000 kg (bisher 2000 kg) berechnet.

11. Die Frachtberechnung für Fahrzeuge (§§ 25—32 der Allgemeinen Tarifvorschriften) wird neu geordnet. Der eigentliche Fahrzeugtarif wird in die Güterklassifikation verwiesen; in den Allgemeinen Tarifvorschriften verbleiben alsdann nur einige Sonderbestimmungen allgemeiner Art. Als Neuerung ist hervorzuheben, daß an die Stelle der Achsfracht für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern befördert werden, Frachtberechnung für ⅔ des wirklichen Gewichts, mindestens jedoch für 6670 kg nach den Hauptklassen oder 3340 kg nach den Nebenklassen tritt. Weiter wird allgemein bestimmt, daß für beladene Fahrzeuge oder Wagenkasten die Fracht nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder Wagenkastens und der aufgeladenen Güter zu berechnen ist, wobei gegebenenfalls die allgemeinen Vorschriften über ungleich tarifierte Güter (§§ 6 und 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften) ohne Einschränkung Anwendung finden. Im übrigen treten, entsprechend dem hohen Werte der Fahrzeuge, fast durchweg namhafte Frachterhöhungen ein. 12. Zwecks stärkerer Heranziehung der meist unwirtschaftlichen Nahsendungen zu den Selbstkosten der Eisenbahn wird künftig die Fracht — außer bei Umbehandlungen mangels direkter Tarife — für eine Mindestentfernung von 10 km berechnet; die gleiche Regelung wird auch für den Tier- und Expreßgutverkehr getroffen. Ferner wird die Mindestfracht für Stückgut erhöht bei Frachtstückgut von 30 auf 40 ₰, bei Eilstückgut von 50 auf 60 ₰ für die Sendung; weiter sind die Mindestfrachten für Stückgut fortan auch bei Umbehandlung vo Sendungen zu erheben. Schließlich wird zwecks Vermeidun einer vermehrten Abwanderung des Eilstückgutverkehrs a den Expreßgutverkehr letzterer auf Sendungen von 50 k Höchstgewicht beschränkt. 13. Die Frachtermäßigungen fi Saatgut und für gemahlenen Schwefel (§§ 45—48 d Allgemeinen Tarifvorschriften) werden aufgehoben. 14. Fi folgende Leichtgüter treten Frachterhöhungen ei a) Weihnachts- (Christ-) Bäume werden aus dem Sp zialtarif III in den Spezialtarif II versetzt; b) Federn u Federbetten (bisher Spezialtarif I), Watte (bisher Spezia tarif I und III) sowie Pflanzendaunen (Kapok), ung preßt (bisher Spezialtarif III) werden mit Rücksicht auf ihr erheblichen Wert in die Allgemeine Wagenladungsklasse ve wiesen. 15. Die Stellen „gebrauchte Geräte, Maschinen u Werkzeuge für Bauarbeiten“ sowie „gebrauchte fahrba Lokomobilen und Motoren“ im Spezialtarif III werd gestrichen. Zukünftig tarifieren diese Gegenstände somit w neue ihrer Art. Den Spezialtarif III behalten nur die zu g brauchten Maschinenpflügen und Dreschmaschinen gehörige gleichzeitig mit ihnen aufgelieferten Kraftmaschinen; s werden in Ziffer 8 der Stelle „Eisen und Stahl“ des Spezia tarifs III nachgetragen. 16. Chlorkalium, kohlensau Kalimagnesia, schwefelsaures Kali und schwefelsau Kalimagnesia, kristallisiert oder kalziniert, werden a dem Spezialtarif III (Stelle „Salze“) in den Spezialtarif versetzt. 17. Die Stelle „Stroh“ des Spezialtarifs III wi auf die einheimischen Stroharten im weiteren Sinne, d namentlich aufgezählt werden, beschränkt. Die ausländisch Strohsorten (Reisstroh usw.) werden dem Spezialtarif I Panamastroh der Allgemeinen Wagenladungsklasse zugewiese 18. Betreffs der Berechnung der Nebengebühren bei Sch mel- oder Kuppelwagenpaaren wird als Ausnahm von den allgemeinen Bestimmungen festgesetzt, daß d Wagenstandgelder und die Gebühr für die Abstellung v Wagen statt für jeden einzelnen Wagen nur für das Wage paar zu berechnen sind (äußerst dringlich).

B. Deutscher Eisenbahn- Personen- und Gepäcktarif, Teil

1. Zur Durchführung der Verkehrssteuer und dan zusammenhängender Tariferhöhungen im Personen- u Gepäckverkehr wird ein besonderer Unterausschuß eingeset dem auch die Neuregelung der Bestimmungen über die Au gabe von Arbeiterkarten übertragen wird. 2. Die Au führungsbestimmung 2 zu § 27 EVO. wird dahin erweitert, d dienstlich reisenden Polizeibeamten, die Polizeihun mit sich führen, ausnahmsweise gestattet werden kann, m ihren Hunden im Dienstabteil oder im Gepäckwagen Platz nehmen, wenn kein Bedenken wegen der darin verladen Gepäckstücke oder wegen der persönlichen Sicherheit des R senden besteht. Die Gewährung der gleichen Vergünstigu an Kriegsblinde in Begleitung von Führerhunden wird hi gegen abgelehnt, weil diese Reisenden ohnehin eines B gleiters bedürften, andernfalls Gefahr für ihre persönlic Sicherheit bestehe. 3. Ein Antrag, die allgemeine Fahrprei ermäßigung für Kriegsbeschädigte (Ausführungsb stimmung C. XI zu § 12 EVO.) für erblindete Kriegsteilnehm und deren Begleiter dahin zu erweitern, daß ihnen obige Fa preisermäßigung allgemein bei Reisen zu Berufs- oder Erwer zwecken oder zur Erledigung persönlicher Angelegenheit gewährt werde, wird mit Rücksicht auf die weitgehend nicht abzuweisenden Berufungen, die hierdurch zugunsten a derer Hilfsbedürftiger ausgelöst würden, abgelehnt. 4. Schlie lich werden die Bestimmungen über die Ausgabe von Bet karten (Ausführungsbestimmung 3 zu § 15 EVO.) im Int esse des reisenden Publikums, wie folgt, ergänzt: „Bei d Bestellung oder Lösung von Bettkarten ist anzugeben, Bettplätze I oder II. Kl. gewünscht werden, in welcher Anza und ob sie für einen Herrn, eine Dame oder für eine Famil bestimmt sind; ferner ist die Station zu bezeichnen, von d ab der Reisende den Schlafwagen benutzen will. Ist der z gesagte Bettplatz eine Stunde nach Abfahrt des Zuges von d angegebenen Station nicht eingenommen, so erlischt der A spruch auf Überweisung des Bettplatzes.“ (Dringlich.)

Der äußerst dringliche Beschluß unter A. 18 ist bere Mitte Oktober d. J. im Tarif durchgeführt. Der deklaratorisc Beschluß unter A. 4 sowie die dringlichen Beschlüsse un A. 3 und B. 4 werden voraussichtlich zum 15. Januar 1918 Kraft gesetzt, falls nicht von den stimmberechtigten Eisenbah verwaltungen nach der Geschäftsordnung wirksamer Wid spruch eingelegt wird. Alle übrigen Beschlüsse bedürfen ihrer Durchführung noch der Genehmigung der im Dezemb d. J. zusammentretenden Generalkonferenz der deutsch Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Kohlenversorgung in der Staatshaushaltskommission es preußischen Abgeordnetenhauses. Die verstärkte Staats-aushaltskommission begann am 23. d. M. die Behandlung er Frage der Kohlenversorgung in Erledigung des Antrages)r. Friedberg und Genossen. Wir teilen aus den Verhand-ıngen folgende Erklärungen der maßgebenden Minister mit. Iachdem der Abg. Stull ausgeführt hatte, daß die Regierung ür genügende Förderung, für rechtzeitige und gerechte Ver-eilung und für Preise sorgen müsse, die besonders die rmere Bevölkerung zu tragen vermag, stimmte der Minister ir Handel und Gewerbe dem Vorredner darin bei, daß eine efriedigende Lösung der Kohlenfrage zu den dringendsten ufgaben der Gegenwart gehöre, und legte an Hand eines rößeren Zahlenmaterials dar, daß der Bergbau in bezug auf ie Kohlenförderung unter den gegebenen Umständen sein öglichstes getan hat. Der Ausbruch des Krieges brachte ınächst einen starken Rückgang in der Kohlenförderung, ie indessen durch eine Reihe von Maßnahmen im Laufe er Zeit derartig gesteigert werden konnte, daß zurzeit an-ähernd soviel Kohlen im Inlande zur Verfügung stehen, wie n Frühjahr 1914. Wenn diese Produktion trotzdem nicht anz ausreicht, so ist dies dem infolge der Anforderungen er Kriegsindustrie erheblich gestiegenen Bedarf zuzu-:hreiben. Der Handelsminister ging sodann im einzelnen auf e getroffenen Maßnahmen zur Steigerung der Förderung n. Was die Kohlenausfuhr betrifft, so kommt der größte eil der ausgeführten Kohlen unseren Bundesgenossen, na-entlich Österreich-Ungarn und den besetzten Gebieten ı, während die auf die neutralen Nachbarn entfallenden engen im Verhältnis zum Gesamtverbrauch nicht sehr er-eblich sind. Die dorthin ausgeführte Kohle dient lediglich s Austauschmittel für notwendige Inlandsbedürfnisse. ine nennenswerte Steigerung der Förderung ist unter den egebenen Verhältnissen kaum zu erwarten, da die verhin-ernden Momente auch in Zukunft in Wirksamkeit bleiben erden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten führte folgendes ıs: Die Staatseisenbahnverwaltung sei in ihrer Leistungs-ihigkeit durch die Entziehung von Personal, Maschinen und etriebsmitteln für die Heeresverwaltung stark geschwächt. ie Kopfzahl des Personals sei nach Möglichkeit gesteigert orden. Die Leistungsfähigkeit steige aber nicht in gleicher eise, da die Zusammensetzung des Personals eine andere i. Zu einem großen Teil bestände es aus Frauen, die bei lem guten Willen nicht das eingearbeitete männliche Per-nal ersetzen könnten. Die erstrebte Vermehrung von Ma-hinen und Wagen lasse sich daher im vollen Umfange cht erreichen. Dazu käme der erhöhte Reparaturstand. lles dies erschwere den Betrieb. Zurzeit seien die Be-hwernisse besonders groß, insbesondere als Folge großer anspruchnahme durch die Heeresverwaltung. Dazu käme, ιß auch die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs immer ehr stiegen. Besonders ungünstig wirke das stoßweise nsetzen des Verkehrs. Dies gelte sowohl für den militä-schen Verkehr wie namentlich auch für den Verkehr mit bensmitteln. Trotz dieser Erschwernisse sei die Wagen-stellung für Kohle bis Mitte August tadellos gewesen. it Mitte August sei eine Verschlechterung eingetreten. ımerhin sei es möglich gewesen, bis Mitte Oktober die Ge-ellung des Vorjahres nicht unerheblich zu überschreiten. ugenblicklich seien die Verhältnisse in den Kohlenrevieren cht günstig. Die starken Anforderungen der Heeresver-altung im Westen wirkten auf die angrenzenden Heimat-zirke zurück und erschwerten den Betrieb. Selbstverständ-h geschehe alles, um die Schwierigkeiten zu überwinden. weit angängig, sei der Verkehr zwangsweise auf den asserweg verwiesen worden. Unnötige Transporte würden rmieden. Es werde dahin gewirkt, daß überall die kür-sten Wege gefahren werden. Zur Gewinnung von Wagen . der Stückgutverkehr gesperrt. Es würde alles versucht, ı der Abfuhrschwierigkeiten, die namentlich in den großen idten besondere Gefahren für den Eisenbahnbetrieb mit h bringen könnten, Herr zu werden. Immerhin bliebe die ge ernst, da es nicht möglich gewesen sei, im Sommer oße Vorräte anzusammeln. Aus diesem Grunde sei es er-rderlich, den unbedingt notwendigen Verkehr glatt und her zu bewältigen. Um dies zu ermöglichen, sei eine Ein-ıränkung des Personenverkehrs nicht zu vermeiden ge-sen. Von den verschiedenen Maßnahmen, die zur Ein-ıränkung des Personenverkehrs in Frage gekommen wären, be man sich nach eingehender Prüfung zu der Verteurung · Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge entschlossen. Daß hierin eine Härte liege, würde nicht verkannt. Sie ließe sich aber nicht vermeiden, wenn man das unbedingt notwendige Ziel erreichen wolle. Andere zweckmäßige Mittel ständen nicht zur Verfügung. Die geringere Inanspruchnahme der Schnellzüge, die sich jetzt schon bemerkbar mache, gebe die Möglichkeit, die Züge zu kürzen und sie pünktlich durchzu-bringen. Ob diese Maßnahme genügen werde, lasse sich zur-zeit noch nicht übersehen. Genüge sie nicht, so würde man zu weiteren Maßnahmen schreiten. Als eine solche käme die Einführung von Erlaubnisscheinen für die Benutzung einzelner besonders belasteter Strecken in Frage. Die Ein-schränkung des Verkehrs an den Sonntagen sei notwendig, um dem Personal mehr Ruhe zu geben und um Kohlen zu sparen. Fiskalische Gesichtspunkte seien bei allen diesen Maßnahmen völlig außer Betracht geblieben. In späterer Zeit würde man allerdings den außerordentlich gesteigerten Ausgaben der Eisenbahnverwaltung wohl durch Erhöhung der Tarife Rechnung tragen müssen. Diese Mehrausgaben, die gegenüber dem letzten Friedenshaushalt 1100 Millionen betrügen, seien zum größten Teil durch Aufwendungen für das Personal erforderlich geworden.

— Brandenburgische Städtebahn. Nach dem Bericht des Vorstandes für 1916/17 hat das am 31. März abgelaufene Ge-schäftsjahr eine weitere Steigerung der Einnahmen erbracht. Aber auch die Ausgaben sind bedeutend gewachsen. Die Gesamteinnahmen betragen gegen das Vorjahr, ausschließlich der Einnahmen für den Erneuerungsschatz, 474 800 ℳ, gleich 33,9 % (i. V. 338 300 ℳ = 32,0 %) mehr. Die Betriebsaus-gaben betragen gegen das Vorjahr, ausschließlich der Aus-gaben für den Erneuerungsschatz, rund 315 200 ℳ (i. V. 158 300 ℳ) mehr, d. i. 34,1 % (i. V. 20,5 %). Die Betriebs-ziffer beträgt 66,27 % (i. V. 66,24 %). Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben mit 631 500 ℳ (i. V. 471 900 ℳ) stellt sich nach Abzug der Rücklage in den Erneuerungsschatz, nach Zahlung der Tilgungsbeträge und der Anleihezinsen auf rund 545 200 ℳ (385 708 ℳ). Der Gewinn wird nach Speisung des gesetzlichen Vermögensrücklage-schatzes wie folgt verteilt: 4 % Dividende an die Aktien A gleich 160 000 ℳ (wie im Vorjahre), 1,5 % an die Aktien B (im Vorjahr 0,75 %) = 134 310 ℳ (67 155 ℳ), in den Kriegs-unterstützungsschatz 30 000 ℳ (12 000 ℳ), in den Bauschatz 80 000 ℳ (wie im Vorjahre), Vortrag auf neue Rechnung 108 542 ℳ (41 877 ℳ).

— Verkehrseinschränkungen. Die „Sächsische Staatszeitung“ schreibt: Um der heimischen Bevölkerung die für den kom-menden Winter unbedingt notwendige Menge an Kohlen sicher zu stellen, ist es erforderlich, den Reiseverkehr in ganz andere Bahnen zu lenken. Im Nah- wie im Fernverkehr muß eine viel größere Sparsamkeit platzgreifen, als es bis-her der Fall war. Die wesentliche Erhöhung der Schnell- und Eilzugzuschläge hat die erwartete Wirkung nicht ge-zeitigt. Man wird sich demnach künftig an ein gänzlich ver-ändertes Verkehrsbild auf den Bahnhöfen gewöhnen müssen, und das erste und dringendste Gebot lautet: Reise nur, wenn es unbedingt notwendig ist! Jede Eisenbahnfahrt aus An-nehmlichkeitsgründen muß jetzt unterbleiben. Von dieser Ver-kehrsbeschränkung werden Militär und Zivil in gleichem Maße betroffen. In diesen Tagen ist eine militärische Ur-laubssperre in Kraft getreten, die auch über Weihnachten hinaus aufrechterhalten werden soll und voraussichtlich erst im Frühjahr 1918 Aufhebung finden dürfte, wenn etwa in der Zwischenzeit eine Wendung der Dinge nichts anderes gebietet. Mag sich gegen solche Bestimmungen, die weiten Kreisen nicht zu verkennende Erschwernisse auferlegen, ein gewisser Unwille regen, der Einsichtige muß aber doch zu-geben, daß solche Maßnahmen unerläßlich sind. Darum ist es Pflicht, jene Leute, die sich von der Zweckmäßigkeit neuer Verordnungen nicht ohne weiteres zu überzeugen vermögen, entsprechend zu belehren. Es muß auch ohne weiteres zu-gegeben werden, daß der Urlauberverkehr an Sonnabenden und Sonntagen einen Umfang angenommen hatte, der nicht nur einen bedeutenden Kohlenverbrauch, sondern auch eine enorme Inanspruchnahme des Wagenmaterials wie des Be-amtenpersonals beansprucht. Nach vielen Tausenden zählten die Heeresangehörigen, die an den genannten Tagen unter-wegs waren und nur um kurzen Aufenthaltes in der Heimat wegen stundenlange Fahrten zurücklegten. Man bedenke da-gegen, wie selten der Frontsoldat die Möglichkeit hat, bei seinen Angehörigen zu sein. Andererseits muß natürlich auch vermieden werden, daß nun eine Massenfahrt nach den Garnisonorten stattfindet und etwa das Gegenteil der Absicht herbeigeführt wird. Darum werden auch weitere einschrän-kende Bestimmungen für den Zivilverkehr unerläßlich sein und dadurch gänzlich neue, ungewohnte Zustände entstehen. Aber dies alles muß im Interesse des Vaterlandes ertragen und ruhig hingenommen werden. Je standhafter und beharr-

licher wir im Ertragen und Überwinden von Schwierigkeiten sind, um so sicherer ist uns ein glücklicher Ausgang des Krieges. Was wollen aber auch alle Beschwernisse daheim gegen jene besagen, die unsere Brüder und Söhne draußen an den Fronten und auf den Meeren seit mehr als drei Jahren aushalten? Die Bevölkerung darf davon überzeugt sein, daß sich die Behörden nur nach reiflichster Erwägung und schweren Herzens zu solchen tief einschneidenden Maßnahmen entschlossen und daß diese letzten Endes doch nur zum Wohle der Allgemeinheit getroffen werden mußten.

— **Die Handelskammer Stuttgart zur deutschen Verkehrseinheit.** Der Vorsitzende der Handelskammer Stuttgart, Geheimer Kommerzienrat Schiedmayer, hat dieser Tage seinen 70. Geburtstag gefeiert. In einer Adresse, die ihm bei diesem Anlaß von der Handelskammer überreicht wurde, wird nach dem „Schwäb. Merkur" über seine Verdienste auf dem Gebiete des Verkehrswesens u. a. ausgeführt: „. . . Einen wichtigen Gewinn auf dem Gebiete zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen bildete der erfolgreiche, von Ihnen persönlich geleitete Vorstoß der Stuttgarter Handelskammer im Jahre 1912, der die Mitwirkung des Deutschen Handelstages in der Frage endlich sicherte. Es verstand sich damals von selbst, daß Sie als Wortführer in dieser Frage in die Sonderkommission des Deutschen Handelstages betr. Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen als ständiges Mitglied gewählt wurden. Mit nicht weniger Liebe und Hingebung haben Sie sich, namentlich in den letzten Jahren, auch des am schmerzlichsten entbehrten Fortschritts im württembergischen Verkehrswesen, der Schaffung einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße für die württembergische Industrie und den württembergischen Handel angenommen. Hand in Hand mit dem Vater und Schöpfer dieses Gedankens, dem Ehrenvorsitzenden unserer Kammer, Dr. v. Jobst, ist es Ihnen als Vorsitzender der Handelskammer Stuttgart unter tatkräftiger Förderung und freudiger Mitarbeit zahlreicher führender Persönlichkeiten aus Industrie und Handel gelungen, mitten im Krieg im Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, dessen Führeramt Ihnen zum Danke für diese wichtige Mitarbeit zufiel, eine wuchtige Waffe und einen zielsicheren Weg zur Verwirklichung einer Lebensforderung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Württembergs zu gewinnen."

— **Reichsverband deutscher Eisenbahner-Kleintierzüchter.** Um den weit über 100 000 Eisenbahnbediensteten, die zurzeit bereits einer Kleintierzüchtervereinigung angehören, fernerhin alle möglichen Vorteile zuzuwenden, wird anläßlich einer Kleintierausstellung in Berlin am 17. November d. J. die Gründung eines solchen Reichsverbandes geplant. In dieser Vereinigung soll allen Eisenbahnbediensteten, die Kleintierzucht betreiben, eine Vertretung bei den in Frage kommenden staatlichen und Reichsbehörden geschaffen werden. Die einschlägigen Fragen sollen durch ein Sekretariat erledigt werden, dem gleichzeitig die Entwicklung der Fachpresse anvertraut werden soll.

— **Karl Brandau †.** Im Alter von 68 Jahren ist in Cassel am 19. d. M. der Erbauer des Simplontunnels, Dr.-Ing h. c. und Dr. phil. h. c. Karl Brandau, nach langem Nervenleiden gestorben. Als Sohn eines kleinen Beamten geboren, besuchte er die Realschule und wandte sich später dem Baufach zu. Schon mit jungen Jahren kam er nach der Schweiz, wo er sich weiter zu bilden suchte. Er studierte in Zürich Tiefbau und arbeitete als Ingenieur. Während seiner Studienzeit holte er nach, was er brauchte, um noch nachträglich die Reifeprüfung machen zu können. Er legte sie mit Auszeichnung ab und verließ die Hochschule mit besten Zeugnissen. Nach Deutschland zurückgekehrt, wurde er Soldat und machte den Feldzug gegen Frankreich mit. Nach dem Krieg fand er bei mehreren Eisenbahnbauten Beschäftigung. Dann war er in Württemberg mit größeren Bahnbauten betraut und entschloß sich, sich ganz dem Tunnelbau zu widmen. Es gelang ihm auch, sich Aufträge zu verschaffen. Er baute Tunnel in Ungarn, in Elsaß-Lothringen, Spanien und schließlich im Kaukasus, wo er in den Jahren 1886—1892 sämtliche Tunnel der Eisenbahn Baku-Batum zu bohren übernahm. Schon damals hatte er sich einen Namen gemacht und erhielt infolgedessen von der Schweizer Regierung verschiedene Aufträge, Zufahrtslinien zum St.-Gotthard-Tunnel zu schaffen. Im Anschluß hieran wurde er mit dem lange schon geplanten Bau des Simplontunnels betraut. Die Bauzeit war zuerst auf 5½ Jahre vorgesehen, doch erstanden durch die vielen angebohrten warmen Quellen derartige Schwierigkeiten, daß sie sich auf 8 Jahre ausdehnte. Er selbst hat wiederholt mit eigener Lebensgefahr peinvolle Stunden an den Vorortstollen verlebt, aus denen das heiße Wasser mit großer Gewalt hervorbrach. Als im Jahre 1905 der Tunnel fertig war, wurde Brandau von der ganzen Welt geehrt. Seine Berechnungen hatten sich bewährt: beide Bohrlöcher, von der Schweizer und italienischen Seite, stießen genau aufeinander. Die Universität Basel ernannte ihn zum Dr.-Ing. honoris causa und von einer deutschen Universität wurde er zum Dr. phil. gemacht. Vielleicht die schönste Ehrung wurde ihm bei der Feier der Eröffnung des Simplontunnels auf dem großen Festbankett in Mailand zuteil, da nach glänzenden Reden auf ihn aus den zahlreich versammelten Italienern und Schweizern eine Reihe von jungen Leuten ihn auf ihren Arm hoben und mit lautem Jubel im Saal umhertrugen. Nach dieser gewaltigen Arbeit zog er sich zurück. Wegen der Abrechnung der Tunnelarbeiten und der Übernahme der Erbauung des zweiten Tunnels, der eben vor seiner Vollendung steht, ergaben sich Schwierigkeiten, die ihn fast ganz um den Lohn der riesigen Arbeit brachten und ihm wohl die letzten Lebensjahre verbitterten. Als jedoch der Krieg ausbrach, wollte er nicht untätig bleiben und meldete sich bei der Intendantur des Gardekorps. Man übertrug ihm sofort wichtige Eisenbahnbauten. Schließlich rief Krankheit ihn aus dem Felde.

Brandau war persönlich ein Mann von großer Anspruchslosigkeit und liebenswürdigem Wesen. Er erzählte gern und anregend aus seinem tatenreichen Leben. Dabei war er aufrecht und entschlossen, in seiner Tatkraft unermüdlich, ein echter deutscher Mann. Hohe Ehre seinem Andenken!

v. M.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Ottomar Fratschner aus Misburg, Kreis Hannover, zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Eisenbahndirektor Doebel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Emden, ist gestorben.

Österreich.

— **Eröffnung der Lokalbahnlinie Poln.-Ostrau-Mähr.-Ostrau.** Am 1. Oktober d. J. wurde die Lokalbahnlinie Poln.-Ostrau-Mähr.-Ostrau der Schlesischen Landes-Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Betrieb wird von der Betriebsdirektion der Schlesischen Landes-Eisenbahnen geführt.

— **Der Geschäftsgang der Wagenleihanstalten.** Die Wagenleihanstalten haben ihren Fahrpark durch langfristige Verträge vermietet. Die Erwerbung neuer Wagen stößt auf Schwierigkeiten, weil für diese die Preise so stark gestiegen sind, daß die Verzinsung des aufgewendeten Kapitals unter Zugrundelegung der Miete, die im Frieden in Anrechnung gebracht werden kann, kaum wahrscheinlich erscheint. Die eine oder die andere Unternehmung hat Wagen nur dann angeschafft, wenn die liefernde Fabrik über älteres freigegebenes Baumaterial verfügte und die Gelegenheit vorhanden war, die neuangekauften Wagen sofort auf Tilgung weiter zu vermieten. Gegenwärtig besteht auch eine lebhafte Nachfrage für Wagen, die zum Transport von Wein verwendet werden können. Aus Rumänien und Ungarn werden dieses Jahr sehr namhafte Mengen von Wein zur Ausfuhr gelangen. Der dringende Bedarf zur Beförderung der rumänischen Weinernte wurde auf 150 Wagen veranschlagt. Da in Österreich die dazu nötigen Wagen kaum verfügbar waren, wurde der Bedarf in Deutschland und in Ungarn gedeckt. Auch für die Ausfuhr der ungarischen Weinernte, die diesmal bekanntlich sehr reich ausgefallen ist, werden geeignete Transportmittel gesucht. Da Weinwagen vielfach nicht erhältlich sind, werden Kesselwagen benützt.

— **Staatliche Rohölbohrungen.** In dem südlich von Tustanowice gelegenen staatlichen Forstgebiet wird gegenwärtig mit aller Beschleunigung an der Eröffnung von acht neuen Schächten gearbeitet. Sollten sich die Bohrungen, wie mit aller Zuversicht erwartet werden kann, erfolgreich erweisen, so wird dies auf die ostgalizische Rohölerzeugung einen bedeutsamen Einfluß ausüben. Denn erstens umfaßt das neuentdeckte Rohölgebiet einen ungeheuren Umfang und ist geeignet, die Erzeugung in großem Maße zu steigern, und zweitens wird der Nutzen hieraus ausschließlich dem Staate zufallen, der auch als Grubenbesitzer in der Lage sein wird auf die Festsetzung der Rohölpreise einzuwirken.

Ungarn.

— **Auszeichnungen.** Der König hat in Anerkennung der während des Krieges geleisteten besonders hervorragenden Verdienste und segensreichen ersprießlichen Tätigkeit den

linisterialrat, Chef der ungarischen Generalinspektion ür Eisenbahnen und Schiffahrt, Karl v. Horváth, den ïitel und Charakter eines Landsturm-Oberstingenieurs verliehen.

Der Deutsche Kaiser hat in Anerkennung ihrer Verdienste m die auf der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn seit Jahren ur Allerhöchsten Zufriedenheit erfolgte Beförderung von eutschen Militärtransporten dem Generaldirektor Ministerialat v. Pulsky und dem Direktor-Stellvertreter Königlichem tat Nógrády das Eiserne Kreuz II. Klasse verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verkehrsmaßnahmen der norwegischen Staatsbahnen.** ,er in Norwegen am 1. November in Kraft tretende Winterahrplan bringt, ähnlich wie in den anderen skandinavischen ändern, verschiedene Verkehrsveränderungen, die sich aus en infolge des Krieges eingetretenen Verhältnissen, in rster Linie der Knappheit des Feuerungsmaterials, ergeben. n wesentlichen gestaltet sich zwar der Fahrplan wie bisher, nd es verkehrt auch die gleiche Anzahl Züge, aber die Fahreiten werden ausgedehnt. Dies ist die notwendige Folge avon, daß die Bahnen allmählich mehr zur Holzfeuerung bergegangen sind. Die Leistungsfähigkeit der Zugkraft ird geringer, und die unterwegs vorzunehmende Holzverorgung geht langsamer von statten als mit Kohlen. Von rößeren Veränderungen wird u. a. der Eisenbahnverkehr mit chweden betroffen. So wird ein von Stockholm kommender ug in Christiania mittags um 1.50 Uhr eintreffen (jetzt um 2.17), und für den nachmittags nach Stockholm gehenden ug wird die Abgangszeit in Christiania 2.25 Uhr (gegenärtig 4.30) sein. Diese erheblichen Verschiebungen haben ndessen ihren wesentlichen Grund in entsprechenden Verhiebungen der Züge in Schweden. M.

— **Englands Verkehrsschwierigkeiten.** Über die Schwiegkeit des Reisens in England schreibt der Londoner Bechterstatter der „Neuen Zürcher Zeitung“: Wie in allen ändern Europas, in neutralen und in kriegführenden, müssen ch auch in England die Reisenden zahlreichen Unannehmchkeiten unterziehen. Die Züge sind vermindert worden, as den Verkehr mit den von den Hauptlinien entfernteren rten erschwert; die Bahnen sind überfüllt, durch Zivilisende und fast mehr noch durch Militär, das in den Urlaub ler an seinen Bestimmungsort fährt; so überfüllt, daß aus angel an Sitzplätzen sogar die Wandelgänge gesperrt sind; as Gepäck muß auf ein vorgeschriebenes Gewicht beschränkt erden, das unter keinem Vorwand überschritten werden arf: hundert englische Pfund können vom Reisenden noch itgeführt werden; dies hat natürlich eine Vermehrung des andgepäcks zur Folge. Endlich sind die normalen Fahreise um hohe Zuschlagstaxen erhöht worden. Alle diese aßnahmen sollen von unnützem Reisen abschrecken; aber sie sind wenig wirksam. Überraschen kann, daß in den meisten Zügen noch immer Abteile erster Klasse geführt werden; denn schon lange ist es allgemeiner Brauch, daß fast alle Schichten der Gesellschaft mit der dritten reisen. Die Wagen der zweiten Klasse sind denn auch fast völlig verschwunden und diejenigen der ersten werden nur noch in der Umgebung Londons gebraucht und nur von Leuten der „City“ benutzt, die alle Tage ihren Geschäften nachgehen, oder von Offizieren, denen der Kriegsminister befohlen hat, in den schönsten Wagen zu fahren, in denen sie denn auch ganz verlassen, gleichsam als Auserlesene, reisen. Die Fahrzeiten werden trotz der großen Verkehrsschwierigkeiten genau inne gehalten. Dagegen ist die Fahrgeschwindigkeit sehr vermindert worden; Expreßzüge werden nur noch selten geführt. Zu diesen kleinen Reisebeschwerlichkeiten kommt noch hinzu, daß es heute schwer fällt, einen Wagen zu finden, der uns nach der Bahn bringt; selbst Gepäckträger sind nicht leicht aufzutreiben. Ein Teil der Reisenden schickt sich drein und fährt oder trägt seine Bagage selbst zur Bahn. Dennoch haben aber Verkehrsunternehmungen Frauen eingestellt, die jene Dienstleistungen übernehmen. Diese neue Betätigung der Frauen ist übrigens nicht die einzige; sie ist vielmehr nur einer der zahlreichen Fälle, in denen man mehr und mehr zu der weiblichen Arbeitskraft Zuflucht genommen hat. So fordern Anzeigen in den Tagesblättern und Aushänge die Frauen auf, sich freiwillig einzustellen.

Bücherschau

— **Ein neues Auskunftsheft des Kriegsministeriums betr. die Eisenbahntransporte zum Feldheer** ist im Verlage von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. unter dem Titel „Merkblatt über die Beförderung von Kriegsbedürfnissen zum Feldheer auf der Eisenbahn. Für Fabrikanten, Lieferer und Händler, herausgegeben vom Kgl. Preuß. Kriegsministerium (Eisenbahn-Abteilung)“ zur Ausgabe gelangt. Das Heft kostet 50 Pf. (Porto 3 Pf.), von 50 Stück an je 45 Pf. (Porto extra). Es gibt genaue Auskunft über das gesamte Versandverfahren und ist für Heereslieferanten jeder Art ganz unentbehrlich. Das Merkblatt bringt die genauen Anweisungen über die Allgemeinen Grundsätze, den Beförderungsweg, die Unterscheidung zwischen „Militärgut“ und „Privatgut für die Militärverwaltung“, die Adressierung, die eilgutmäßige Beförderung, die Vorprüfung der Begleitpapiere, die Bezettelung, die Auflieferung und Wagengestellung, die Verladung, das Ladeverzeichnis und den Wagenverschluß, die Beförderungspläne, die Frachtberechnung, Stundung und Frankierung, die Benutzung des Wasserweges, die Sonderbestimmungen über Marketenderwaren, Tabak, Wein und Spirituosen, Sendung an Offizierkasinos, Liebesgaben, Sendungen an Dienststellen des Oberbefehlshabers Ost und an Heeresteile der Verbündeten, zum Schluß eine genaue Tabelle über den Leitungsweg sowie Vordrucke.

Amtliche Bekanntmachungen.

Beschränkung der Annahmebefugnisse von Stationen.

schränkung der Annahmebefugnisse der Bahnhöfe in Liegnitz.

Ab 25. Oktober 1917 wird für die egnitzer Bahnhöfe die Annahme der acht- und Eilstückgüter bis auf weites anderweit geregelt.

im übrigen wird auf die Bekanntchung im Gemeinsamen Tarif- und rkehrsanzeiger verwiesen.

Breslau, 23. Oktober 1917. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
amens der mitbeteiligten Direktion er Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

2. Güterverkehr.

stdeutsch-österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Mit Ablauf des 31. Dezember d. J. treten die im Ausnahmetarif 60 A (Porzellanerde usw.) für den Verkehr von Sodau vorgesehenen Teilfrachtsätze der Schnittafel a vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 25. Oktober 1917. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden die Frachtsätze der Stationen Hrabacow, Hradsko, Jablonetz a. Iser, Priwlak-Ponikla, Rochlitz, Sittowa-Haje und Starkenbach der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz um 50 bis 100 h für 1000 kg erhöht.

Näheres im Tarifanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

In den erhöhten Frachtsätzen ist die österreichische Frachtsteuer samt Kriegszuschlag bereits enthalten.

Breslau, den 24. Oktober 1917. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird das Warenverzeichnis im obengenannten Tarife auf Braunkohlen (auch pulverisiert), Braunkohlenbriketts (Preßkohle, Braunkohlenziegel) und Braunkohlenkoks beschränkt.

Die bisher vorgesehenen Artikel Braunkohlenschlempe, Braunkohlenlösche, Kaumazit und Braunkohlenzünder sind mithin zu streichen.

Breslau, den 24. Oktober 1917. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1917 treten im Ausnahmetarife 60, Porzellanerde, sämtliche Frachtsätze von Sodau vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Breslau, den 24. Oktober 1917. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits. Teil I B.

Als Folge bereits in Kraft getretener Tarifänderungen treten mit sofortiger Gültigkeit Änderungen im Wortlaut des Verzeichnisses der in bedeckten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter (Seite 28 ff des Tarifes) in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 23. Oktober 1917. (1578)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tierverkehr Basel/Waldshut-Schweiz.

Am 22. Oktober 1917 ist ein provisorischer neuer Tarif für lebende Tiere in Eil- und gewöhnlicher Fracht auf den schweizerischen Eisenbahnen eingeführt worden, der auch für Basel Bad. Stb. und Waldshut Anwendung findet. Der bisherige Tarif vom 1. März 1909, nebst Nachträgen I—VII, tritt gleichzeitig bis auf weiteres außer Kraft.

Durch den neuen Tarif treten Frachterhöhungen ein, worüber unsere obengenannten Stationen Auskunft erteilen.

Karlsruhe, 18. Oktober 1917. (1573)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen-Schweiz.

Ab 1. November 1917 ist in Ziffer 1, lit. a), der „Allgemeinen Bestimmungen" des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifes Nr. 41 für flüssige Milch usw. im Abonnement (s. Nachtrag I) die „Gürbetalbahn" nachzutragen.

Karlsruhe, 18. Oktober 1917. (1561)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. November 1917 wird der Nachtrag X eingeführt; er enthält:

1. die seit Ausgabe des Nachtrags IX erlassenen Bekanntmachungen;
2. die Aufnahme der preußischen Stationen Egersfeld, Anstoßpunkt Friedenshütte*), Friedrichsgrube, Gieraltowitz, Anstoßpunkt Gleiwitz Vschbf;*)
3. die bereits angekündigten neuen Kohlenausnahmetarife 6, 6 a (früher 6 b) und 6 b (früher 6 c);
4. unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 d neue Kohlenfrachtsätze aus dem besetzten polnischen Gebiet von Sosnowice W. W.; soweit damit Frachterhöhungen eintreten, gilt die seitherige Frachtberechnung für Sosnowice W. W. (A.-T. 6 d) bis zum Ablauf des 31. Dezember 1917.

München, den 23. Oktober 1917. (1571)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

*) Nur gültig für Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen usw.).

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die Krangebühr von 1 ₰ für 100 kg (steuerfrei) ist auch für die Verfrachtung von Stammholz in Stadtamhof-Reinhausen und Sulzbach (Donau), Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, zu erheben. Auf Seite 10 des Nachtrags III ist mit sofortiger Wirksamkeit bei den für die genannten Stationen vorgesehenen Anstoßbeträgen des Ausnahmetarifs für Holz des Spezial-Tarifs II (vorletzte Spalte) ein „*" (Sternchen) anzubringen.

München, den 23. Oktober 1917. (1570)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Vom 1. November 1917 an werden im Verkehre mit Station Dahme (Mark) der Dahme-Uckroer Eisenbahn für jede Sendung neben der Fracht Zuschlagsfrachten erhoben, außerdem treten neue Frachtsätze für Buchholz (Sa.) in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. Oktober 1917. (1572)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

a. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5. —
b. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfb. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 ab werden im Verkehr mit der Dahme-Uckroer Eisenbahn Frachtzuschläge eingeführt. Näheres enthält die am 25. Oktober 1917 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Oktober 1917. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Am 4. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif 9 (Metalle) außer Kraft. Auskunft über die dadurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II.

Dresden, am 23. Oktober 1917. (1565)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. November 1917 tritt der Nachtrag XVIII zum Tarife vom 1. Januar 1907 in Kraft. Er enthält außer bereits bekanntgemachten Tarifänderungen und Ergänzungen im wesentlichen eine Neufassung des Abschnitts F (Tariftabellen) des Tarifs; der durch Bekanntmachung vom 29. August 1917 angekündigte neue Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe ist darin enthalten. Durch anderweite Abrundung der Frachtsätze treten teilweise Erhöhungen von 1 ₰ für 100 kg ein. Die deutsche Verkehrsabgabe ist in die Frachtsätze eingerechnet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus den Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. Der Nachtrag kann durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden. Die Frachterhöhungen gelten vom 1. Januar 1918 an, soweit nicht im Nachtrage ein früherer, durch besondere Bekanntmachung veröffentlichter Zeitpunkt angegeben ist.

Dresden, am 23. Oktober 1917. (1566)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Deutsche Bahnen—Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2, 4 u. 5.

Mit Geltung vom 31. Dezember 1917 werden die Ausnahmetarife 2 c Thomasmehl usw. nach Österreich-Ungarn und 9 c für Eisen usw. nach Österreich-Ungarn aufgehoben. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt im Ausnahmetarif [illegible] (Rohstofftarif) des Heftes 5 (Bayern) die Anwendbarkeit auf „Zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer" ausgeschlossen.

Straßburg, 20. Oktober 1917. (1567)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. Oktober 1914.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. werden die besonderen Zusatzbestimmungen zum Nebengebührentarif zu Ziffer VIII außer Kraft gesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt an sind für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften auf den Bahnhöfen Basel, Basel St. Johann und St. Ludwig die Bestimmungen und Sätze unter Ziffer V des Reglements und Tarifs für den Bezug der Nebengebühren auf den schweizerischen Transportanstalten vom 1. Juli 1917 anzuwenden. Für die Berechnung des Wagenstandgeldes verbleibt es jedoch bei den bisherigen Sätzen.

Straßburg, 19. Oktober 1917. (1568)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif deutsche Bahnen—Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2 (Preußen/Hessen) vom 1. Januar 1915.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 191[illegible] erhalten die in den Tarif aufgenommenen Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft — mit Ausnahme der Station Nieder-Ingelheim — das Zeichen „Zu".

Nähere Auskunft durch den Tarifanzeiger.

Straßburg, 20. Oktober 1917. (1569)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. Januar 1918 tritt Nachtrag [illegible] zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen in Kraft. Er enthält Erhöhungen der Fahrpreise und Expreßgutsätze. Nähere Auskunft erteilen unsere Stationen.

Dahme (Mark), 22. Okt. 1917. (1564)
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 85. 31. Oktober 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Gleismeldesignale oder Rangierzettel bei Ablaufbergen?*)

Der Verfasser des Aufsatzes „Gleismeldesignale bei Ablaufbergen“ in Nr. 74 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ regt die Schaffung eines neuen Gleismeldesignals für den Betrieb der Ablaufberge größerer Verschiebebahnhöfe an. Er begründet die Notwendigkeit einer solchen Anlage damit, daß sie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ablaufberge erforderlich sei. Die Anlage müsse womöglich auch die zuverlässige Benachrichtigung der Wagenaufhalter in der Richtungsgruppe gestatten. Die bisherigen Einrichtungen, so das Anschreiben der Gleisnummern an die Puffer und das Zettelverfahren hätten erhebliche Nachteile, die die Leistungsfähigkeit der Anlage beeinträchtigten.

Ich kann nur annehmen, daß dem Verfasser das auf einigen Verschiebebahnhöfen der östlichen Eisenbahndirektionen, so beispielsweise auf dem Bahnhof Brockau, eingeführte Zettelverfahren nicht bekannt ist. Nach dem übereinstimmenden Urteil aller Beteiligten hat sich dieses Verfahren sehr gut bewährt und kann durch ein elektrisches Gleismeldesignal nicht in vollem Umfange ersetzt werden. Ein gutes Gleismeldesignal gewährleistet bestenfalls die Benachrichtigung aller beim Zerteilen des Zuges Beteiligten, in welches Gleis der nächste oder die nächsten zwei oder drei Wagen laufen sollen. Der Verfasser will übrigens nicht einmal die Forderung erheben, daß die Gleise aller in Bewegung befindlichen Wagen gleichzeitig abzulesen sein müssen, er begnügt sich damit, daß die Gleisziffer nur für den das Ablaufen beginnenden Wagen erscheint und dann durch die Gleisziffer des nächsten Wagens abgelöst wird. Der Rangierzettel, wie er in Brockau üblich ist, genügt aber viel weitgehenderen Ansprüchen, er sei daher kurz erläutert. Der Verschiebebahnhof Brockau, der bei starkem Verkehr eine Tagesleistung von über 30 000 Achsen (im Ein- und Ausgang gezählt) zu bewältigen hat, weist zwei Hauptablaufberge zur Zerteilung der eingefahrenen Züge und drei Ablaufberge zur Stationsrangierung auf. Bei letzteren sind Rangierzettel oder Gleismelder nicht erforderlich.

*) Dieser Aufsatz ergänzt in willkommener Weise den preuß. Ministerialerlaß über die Anwendung von Rangierzetteln, den wir in Nr. 83 S. 699 d. Ztg. veröffentlicht haben. Der Aufsatz lag uns vor, ehe dieser Erlaß bekannt wurde. Die Schriftl.

Die Rangierzettel (schmale Papierstreifen von 5 cm Breite und 33 cm Länge) werden von besonderen Wagenschreibern im Durchpauseverfahren nach Einfahrt der Züge hergestellt und zwar 16 mal für die Züge der Lastrichtung Ost-West und 12 mal für die Züge der Leerrichtung West-Ost. Die Bleischrift muß 4 mal nebeneinander geschrieben werden, und je nachdem zwei oder drei Blaupausen hergestellt werden, ergeben sich 12 oder 16 Zettel. Die Zahl der benötigten Zettel ist bei beiden Hauptablaufbergen deshalb verschieden, weil beim Ablaufberg der Leerrichtung nur ein Gleisbremser und ein Weichensteller des Verteilungsstellwerks, beim Ablaufberg der Lastrichtung jedoch drei Gleisbremser und drei Weichensteller der Verteilungsstellwerke vorhanden sind. Die Aufschreibung bedingt keine Verzögerung des Ablaufgeschäfts, weil jeder eingefahrene Zug erst abgedrückt wird, wenn an ihn die Reihe kommt, da die Einfahrgruppen (8 bzw. 9 Einfahrgleise für aufzulösende Züge) meist noch mit vorher eingefahrenen Zügen besetzt sind. Wenn bei schwachem Verkehr die Einfahrgruppe ganz geräumt ist, so ist es auch unschädlich, wenn der eingefahrene Zug auf Beendigung der Aufschreibung warten muß, zumal der Aufenthalt zur Untersuchung des Zuges durch das Wagenmeisterpersonal und zum Langmachen der Kuppelungen nach den Angaben des Wagenschreibers benutzt wird. Die Rangierzettel werden entweder durch Boten oder einen ablaufenden Wagen zu den Weichenstellern, Gleisbremsern und Wagenaufhaltern befördert. Auch der Rangiermeister auf dem Berge und der Entkuppler erhält einen Zettel.

Der Ablaufzettel enthält nun nicht nur die Gleisbezeichnung, sondern auch die Angabe, ob die Wagen leer oder beladen, ob sie einzeln oder zu zweien oder dreien oder in „Touren“ ablaufen, die mit Bremskräften besetzt sind. Vorsichtswagen mit oder ohne Bremse werden besonders bezeichnet.

Auf Grund dieser Zettel vermögen sich nun alle Beteiligten, auch die Wagenaufhalter in der Gruppe, ein genaues Bild vom Ablaufgeschäft zu machen. Es wird lediglich angesagt, von welchem Gleis gedrückt wird, und jede andere Verständigung erübrigt sich. Nur wenn eine Änderung notwendig wird, verständigt der Rangiermeister auf dem Berge durch lauttönenden Fernsprecher den Weichensteller und dieser

das Rangierpersonal. Der Rangiermeister auf dem Berge kann auf Grund des Rangierzettels im voraus seine Anordnungen über die Bremsbesetzung der Touren geben, prüft an den vorbeikommenden Beklebezetteln die Arbeit der Wagenschreiber und kann im übrigen mit Ruhe das Ablaufen beobachten. Der Entkuppler arbeitet nach dem Zettel; ebenso die Weichensteller, bei denen bisher die Befürchtung, daß durch Überspringen von Zeilen Falschläufer entstehen, sich nicht als berechtigt herausgestellt hat. Für die Gleisbremser ist der Zettel ebenfalls sehr nützlich; je nachdem es sich um beladene oder leere Wagen handelt, legen sie die Hemmschuhe weiter oder näher aus. Der die Aufsicht in der Gruppe ausübende Rangiermeister ersieht aus dem Zettel, wie sich die Arbeit auf die einzelnen Rangierer verteilt. Er kann bestimmen, welche Rangierer er entbehren und zur Verwendung als Bremskräfte nach oben senden kann. Die Wagenaufhalter können sich, da sie gleichfalls über den Zulauf der Wagen unterrichtet sind, gegenseitig wirksam unterstützen.

Alle diese mannigfachen Vorteile dürften auch durch den vollkommensten Gleismelder nicht erreichbar sein. Ich kann daher nur empfehlen, auf denjenigen Verschiebebahnhöfen wo die bisherige Art der Übermittelung der für das Ablaufgeschäft nötigen Angaben nicht befriedigt, einen Versuch mit den Rangierzetteln vorzunehmen.

Nicht unerwähnt will ich lassen, daß die Rangierzettel bei der Untersuchung von Unfällen, Wagen- und Ladungsbeschädigungen, ein brauchbares Beweismaterial abgeben können.

Röbe, Regierungsbaumeister in Breslau.

Die Lohnordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt.

Unter dieser Überschrift hat der Geheime Rechnungsrevisor Hans Haase aus Potsdam in dem 2. Heft von 1917 des Archivs für Eisenbahnwesen eine sehr beachtliche Abhandlung über die Lohnordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen veröffentlicht, die wegen ihrer sachlichen Beurteilung der einschlägigen Fragen die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich gezogen hat. Gerade in der jetzigen Zeit, in der die volkswirtschaftliche Seite des Lohnwesens von größter Wichtigkeit ist, möchte es angezeigt erscheinen, auch in dieser Zeitung den Aufsatz einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

In der Einleitung betont der Verfasser, daß durch die nach vielen Mühen und Arbeiten am 1. April 1914 in Kraft getretene neue Lohnordnung für die Arbeiter aller Dienstzweige der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen der Geist der Fürsorge und des Wohlwollens für die Arbeiter weht, und folgert daraus, daß der neuen Lohnordnung ein volkswirtschaftlicher Wert von vorbildlicher Bedeutung zukomme.

Seinen Betrachtungen schickt er eine kurze „Geschichtliche Entwicklung der Lohnordnung" voraus. Am Schluß dieser faßt er die gestellte Aufgabe dahin zusammen: „An der Neugestaltung der wichtigsten Lohnverhältnisse in der neuen Lohnordnung gegenüber den früheren Bestimmungen, an der großartigen Vereinfachung und Verbesserung wird in den folgenden Abschnitten die volkswirtschaftliche Großtat, die in der Herausgabe dieser Lohnordnung liegt, nachgewiesen werden, auf die uns schon die einleitende Anordnung vorbereitet, „daß alle Dienstvorgesetzten sich mit den Grundzügen vertraut machen und diese Grundsätze mit Verständnis für die Bedürfnisse der Arbeiterschaft gerecht und zugleich wohlwollend anwenden sollen". Diesen Nachweis hat der Verfasser, wie schon jetzt bemerkt werden soll, mit Fleiß und Geschick strikt und unzweideutig geführt.

In dem ersten Hauptabschnitt „Allgemeine Lohnvorschriften" werden die Grundlöhne, das Lohndienstalter, die Lohnberechnung und Lohngewährung bei Arbeitsversäumnis und Urlaub, die Lohnzuschläge sowie die Lohnzulagen und Belohnungen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt einer näheren Betrachtung unterzogen.

Die Frage der Grundlöhne ist nach Ansicht des Verfassers in der neuen Lohnordnung in einer Weise geregelt, daß alle von hervorragenden Volkswirtschaftlern erwünschten Bedingungen für den Lohnvertrag hinsichtlich des Mindestlohnes erfüllt seien. Anknüpfend an die Worte des Ministers Budde in der 158. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. März 1905: „Unsere Löhne sind abgestimmt auf die ortsüblichen Löhne, die in gleichartigen Betrieben gezahlt werden", weist er nach, daß dies wohl dem Grundsatze nach, nicht aber der Tatsache nach zutreffe. Denn der Lohn sei im Durchschnitt nicht den Schwankungen des Lohnmarktes gefolgt und stehe auch im einzelnen über ihm. Als Gründe hierfür hebt er besonders hervor 1. das dauernde Arbeitsverhältnis, auf Grund dessen im weitgehendsten Maße Fürsorge getroffen sei, daß der Arbeiter nicht der Willkür seines unmittelbaren Dienstvorgesetzten preisgegeben sei, ein Umstand, der volkswirtschaftlich hervorragende Bedeutung verdiene, da er zur Beruhigung des Arbeiters ganz außerordentlich beitrage; 2. die Gewährung von Stellenzulagen, die im Gegensatz zu den Grundlöhnen ohne Rücksicht auf das Lohndienstalter der Arbeiter und auf die örtlichen Lebensverhältnisse nur nach der Schwierigkeit der besonderen Beschäftigungsart in bestimmter Höhe für ungefähr 50 v. H. der Arbeiterschaft festgesetzt seien; 3. die durchgehende Löhnung, die einem großen Teil der Bediensteten gewährt werde, während in der Privatindustrie der Arbeiter fast ausnahmslos den Lohn nur für die Zeit, während der er tatsächlich arbeite, erhalte und 4. die Unmöglichkeit der Herabsetzung der Grundlöhne.

In der Festsetzung eines Lohndienstalters — entgegen der Bewilligung von Durchschnittslöhnen bei der überwiegenden Mehrzahl der Privatarbeiter — erblickt der Verfasser die Erreichung des volkswirtschaftlich bedeutsamen Zieles, daß sich der Lohn des Arbeiters mit zunehmendem Alter den wachsenden Lebensbedürfnissen usw. anpasse. Seine Festsetzung auf den Beginn des 18. Lebensjahres komme ebenso der Arbeiterschaft zugute, die dadurch angeregt werde, sich möglichst früh der Eisenbahn zuzuwenden, wie der Eisenbahnverwaltung selbst, die auf diese Weise durch langjährige Tätigkeit geübte und bewährte Kräfte, die zugleich einen tüchtigen Nachwuchs für das Unterbeamtentum darstellten, besitze. Die einheitliche Feststellung des Lohndienstalters und die übrigen ins einzelne gehenden Bestimmungen über die Anrechnung früherer Eisenbahndienstzeit auf das Lohndienstalter, über das vorzeitige Aufrücken im Lohndienstalter usw. seien durchweg von Wohlwollen gegen die Arbeiterschaft getragen; sie seien bestimmt und geschaffen, in der Absicht der ganzen Lohnordnung ausgleichend, versöhnend und erzieherisch zu wirken, im Sinne einer edlen, klugen Volkswirtschaft.

Durch die neue wohlwollende und klare Regelung der Lohnberechung und Lohngewährung bei Arbeitsversäumnis und Urlaub, deren bedeutsamste Anordnungen aufgeführt werden, ist nach Ansicht des Verfassers viel Anlaß zu Reibereien und viel Zündstoff zu offener Auflehnung beseitigt und ein volkswirtschaftlicher Fortschritt von einem Vorteil erreicht worden, der die dafür aufzuwendenden Geldmittel weit überragt.

Bei Erörterung der Lohnzuschläge für Nachtarbeit, für besondere Tätigkeiten und bei auswärtiger Beschäftigung erscheint dem Verfasser vor allen Dingen die Höhe der Nachtzulage und die Festsetzung der Nachtzeit selbst als einer der vielen wirtschaftlichen Vorteile, die die Eisenbahnverwaltung der Arbeiterschaft durch die neue Lohnordnung ohne ihren Antrag, aus rein volkswirtschaftlichen Beweggründen heraus bewilligt hat.

Die Bewilligung von Lohnzulagen zur Bestreitung der Unkosten, die einem Arbeiter aus der dienstlichen Überweisung von einem Dienstort zum andern, aus der Teilnahme an Reisen als Vorstandsmitglied gewisser gemeinnütziger Vereine oder zur Förderung allgemeiner, im volkswirtschaftlichen Interesse liegender Bestrebungen entstehen, sowie die Bewilligung von Belohnungen für sehr gut abgelegte Prüfungen, bei Unfällen, bei Betriebsstörungen, für Eifer im Samariterdienst usw. und für langjährige Dienstzeit sind nach Ansicht des Verfassers Zuwendungen an die Arbeiterschaft, die sie nicht nur unmittelbar wirtschaftlich bedeutend förderten, sondern auch im höchsten Grade zur Betätigung im allgemeinen Interesse und zur Arbeitsfreudigkeit auf allen Gebieten der Volkswohlfahrt anregten und endlich ein Verhältnis des Vertrauens und des gegenseitigen Verstehens zwischen Arbeiter und Verwaltung anbahnten und befestigten, durch welches Erschütterungen des volkwirtschaftlichen Gleichgewichts hintangehalten werden könnten.

Ebenso wie in den allgemeinen Lohnbestimmungen käm

a den besondere Verhältnisse oder besondere rbeiterkreise betreffenden Lohnvorschrifen, denen der zweite Hauptabschnitt gewidmet ist, überall ie Volkswirtschaft als der große Grundgedanke aller Neuengen und veränderter Anordnungen älterer Art zum Ausruck.

Das gelte besonders von dem Stücklohnwesen, das er Verfasser, seiner Bedeutung entsprechend, im ersten nterabschnitte einer eingehenden Betrachtung unterzieht. ach seiner Ansicht verdient der Stücklohn volkswirtschaftch unbedingt den Vorzug vor dem einfachen Zeitlohn. Der eitlohn sei in der Regel die Schule der Oberflächlichkeit, der rägheit und der Interesselosigkeit. Der Stücklohn beruhe uf der Absicht der Arbeitsteilung und der Gewinnbeteiligung es Arbeiters. Weitgehende Arbeitsteilung beschleunige und ermehre die Gütererzeugung. Wenn daher der Stücklohn ur größeren Arbeitsteilung anrege, so liege er im Interesse er Volkswirtschaft, weil dadurch die Gütererzeugung erhöht erde und das Lohneinkommen der Arbeiter wachse. Die achteile des bisher üblichen unmittelbaren Stücklohnverahrens wollte das Stückzeitverfahren, zu dem auch ie neue Lohnordnung übergegangen sei, vermeiden. Der orteil dieses liege zunächst in der Sicherstellung eines Minestlohnes, der von Arbeitern und Volkswirtschaftlern mit leichem Nachdruck erstrebt werde. Ferner steige der absolute ohn des Arbeiters nach Maßgabe der ersparten Zeit. es weiteren aber erleichtere auch das Stückzeitverahren gegenüber dem bisherigen Stücklohn die Beachtung des ohnmarktes, da es beim Stückzeitverfahren nur der Erhöhung der Stundenlohnsätze wie beim Zeitlohnverfahren beürfe, um dem Lohnmarkt gerecht zu werden. Vor allem aber rmögliche es die volkswirtschaftlich außerordentlich erünschte Maßnahme, den älteren Arbeitern durch die Zurundelegung eines höheren Stundenlohnes nach der Lohnaffel bei gleichen Stückzeiten einen höheren Verdienst zuuwenden als den jüngeren Arbeitern. Von den beiden Arten on Stückzeitverfahren verdiene das vom Ministerialdirektor Hoff*), wie es in die neue Lohnordnung aufgenommen sei, entschieden den Vorzug. Denn während nach dem einen Verfahren die ersparte Zeit dem Arbeiter nur zum Teil vergütet werde, und zwar entweder mit festem Teilungsmaß (Halsey) oder mit veränderlichem Teilungsmaß (Rowan), werde nach dem Hoffschen Verfahren die ersparte Zeit dem Arbeiter voll vergütet, so daß also auf einen Anteil des Unternehmers an dem ersparten Lohn zugunsten des Arbeiters ganz verzichtet werde, ein Vorteil, der vom volkswirtschaftlichen Standpunkt entschieden für das Hoffsche Verfahren spreche. Dem System Hoff komme daher allein mit Recht die Bezeichnung eines reinen Stücklohnes zu. Es vereinige die Vorteile des Zeitlohnes für den Arbeiter (Mindestverdienst, Aufrücken in der Lohnstaffel) mit den Vorteilen des Stücklohnes (höherer Verdienst), und zwar ohne Kürzung des Mehrverdienstes und ohne Beschränkung des Höchstlohnes. Zur vollen Würdigung des Hoffschen Stückzeitverfahrens müsse schließlich hervorgehoben werden, daß zur Festsetzung oder Abänderung von Stückzeiten erforderlichenfalls Probeausführungen durch mehrere Arbeiter von durchschnittlicher Befähigung und Leistungsfähigkeit ausgeführt werden müßten, um die für die Arbeitsausführung erforderliche „normale Arbeitszeit“ zu ermitteln. Mit anderen Worten, Hoff lausche die Stückzeit der Wirklichkeit ab, wobei noch zu berücksichtigen bleibe, daß die aus Probeausführungen gewonnene „normale Arbeitszeit“ noch nicht die Stückzeit bilde, daß vielmehr erst die um $^1/_5$ erhöhte normale Arbeitszeit der Lohnberechnung als Stückzeit zugrunde gelegt werde. Vergegenwärtige man sich, daß somit das den Arbeitern mit Recht so verhaßte „Akkorddrücken“ ausgeschaltet sei, so trete der Vorteil für die Arbeiter, der in der Festsetzung der Stückzeit auf 1,2 der „normalen Arbeitszeit“ liege, erst klar zutage.

(Schluß folgt.)

*) Vgl. Hoff, Das Stückzeitverfahren in den Werkstätten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1913, S. 201.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Wirtschaftsabkommen zwischen Deutschland und den iederlanden.** Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt am 25. d. M.: as von den deutschen und niederländischen Delegierten abeschlossene Wirtschaftsabkommen ist nunmehr in Kraft geeten. Mit seiner Ausführung ist von beiden Seiten bereits egonnen worden. Der wesentliche Inhalt ist folgender: eutschland gewährt Holland u. a. Ausfuhrbewilligungen für ne die Bedürfnisse Hollands der Hauptsache nach deckende enge deutscher und belgischer Kohle sowie von Eisen und ahl. Holland hat sich dagegen zur Lieferung bestimmter ebensmittel, insbesondere Käse und Butter, verpflichtet. erner erhält ein deutsches Bankenkonsortium einen langfristin Valutakredit, der zur Deckung der Zahlungsbilanz beimmt ist und hierfür ausreichen wird. Es muß anerkannt erden, daß dieses nach schwierigen und langen Verhandlungen standegekommene Abkommen den berechtigten Interessen ider Länder entspricht. Das Abkommen ist zunächst bis nde März 1918 abgeschlossen worden. Auch dies erscheint nstig, weil dadurch während einer für kriegerische Verltnisse immerhin längern Zeit den wirtschaftspolitischen eziehungen beider Länder Stetigkeit gesichert ist.

— **Gepäckgewichtsgrenze.** § 30 der Eisenbahn-Verkehrsdnung ist durch das Reichseisenbahnamt mit Geltung vom . November d. J. für die Dauer des Krieges dahin geändert orden, daß das Gewicht eines Gepäckstücks 50 kg nicht ersteigen darf. Die Maßnahme ist durch das Anwachsen hwererer Stücke, die von den weiblichen Hilfskräften nicht wältigt werden können, nötig geworden. Für Ausnahmelle werden im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckrif — Teil I — Erleichterungen festgesetzt werden.

— **Die Militärurlauber und die Einschränkung des Reiserkehrs.** Wir entnehmen der „Nordd. Allg. Ztg.“ folgendes: e dieser Tage in Kraft getretenen einschneidenden Maßhmen der Eisenbahnverwaltung, die eine starke, von der iegsnotwendigkeit gebieterisch geforderte Einschränkung s Personenverkehrs auf der Eisenbahn bezwecken, haben ch ihre Rückwirkung auf das Heer, was ohne weiteres rständlich wird, wenn man bedenkt, daß der weitaus größte il der Reisenden aus Militärurlaubern besteht. Als notndig hat sich herausgestellt, den Urlauberverkehr für das ldheer, billigkeitshalber aber besonders für das Besatzungsheer bedeutend einzuschränken. Beim Feldheer wird die Urlaubsmöglichkeit etwa um die Hälfte vermindert werden. Beim Besatzungsheer wird Heeresangehörigen nur noch zu kriegs- und landwirtschaftlichen Zwecken, in dringenden persönlichen und Familienangelegenheiten sowie zur Wiederherstellung der Gesundheit nach Verwundung oder Krankheit Urlaub erteilt werden. Außerdem dürfen Mannschaften beurlaubt werden, die verwundet oder krank aus dem Felde in die Heimat zurückkehren, bevor sie wieder an die Front geschickt werden, und ferner solche Leute, die das erste Mal in das Feld rücken, um ihnen noch einmal ein Wiedersehen mit ihren Angehörigen zu ermöglichen, vorausgesetzt, daß sie länger als 3 Monate vom Ersatztruppenteil aus keinen Urlaub erhalten haben. Auch für die Sonntage und für das Weihnachtsfest kann von diesem Urlaubsverbot leider nicht abgesehen werden.

Die Heeresverwaltung ist sich der Härte, die diese Urlaubsbeschränkung für die Soldaten selbst wie für ihre Angehörigen mit sich bringt, voll bewußt und hat sich erst nach schwerem Bedenken dazu entschlossen. Dennoch muß auch diese Maßnahme, die der Krieg fordert, zum Nutzen der Allgemeinheit geduldig ertragen werden.

Das Publikum wird dringend gebeten, den Erfolg der Einschränkung des Urlauberverkehrs nicht dadurch zunichte zu machen, daß es an Sonn- und Festtagen seine Angehörigen in den Garnisonen aufsucht, infolgedessen die Eisenbahn stoßweise doppelt belastet und den Güterverkehr lahmlegt.

Es ist vaterländische Pflicht für jeden einzelnen, während dieses vierten Kriegswinters auf ein Wiedersehen mit seinen Angehörigen zu verzichten. Das deutsche Volk, das in Vergangenheit und Gegenwart Härteres willig ertragen hat, wird sich auch mit dieser Notwendigkeit abfinden.

— **Die neuen Bestimmungen für Monatskarten** auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, die am 1. November in Kraft treten, werden soeben veröffentlicht. Die Monatskarten für I. bis III. Klasse werden bekanntlich vom 1. November ab mit Gültigkeit für den Kalendermonat in zwei Arten ausgegeben, für Personenzüge zu den bisherigen Preisen und für Schnellzüge mit 100 % Zuschlag auf die bisherigen Preise. Die für Personenzüge ausgestellten Monatskarten dürfen auch im Schnellzugverkehr gegen Lösung einer Ergänzungskarte für jede Fahrt benutzt werden. Bei beiden Arten der Monatskarte ist bei Benutzung von Schnellzügen der tarifmäßige Schnellzugzuschlag zu zahlen. Die durch Schalteraushang bekannt gemachten Schnellzüge, die von der Benutzung mit Monatskarten ausgeschlossen sind, dürfen auch nicht mit Schnellzugmonatskarte benutzt werden. Das Recht der Benutzung

solcher Züge kann auch nicht durch Lösung von Zuschlagskarten erworben werden. Auch auf die Monatsnebenkarten finden diese Vorschriften Anwendung; danach wird auf den Preis jeder Nebenkarte ein Zuschlag von ebenfalls 100 % erhoben werden. Da der Preis der Nebenkarte im allgemeinen um 50 % zur Stammkarte ermäßigt ist, so stellt sich der Preis der Nebenkarte ebenfalls wieder um 50 % billiger als der der Stammkarte.

— **Der Winterfahrplan** tritt, wie früher gemeldet, diesmal mit dem 1. November in Kraft. Neben einer Anzahl von Verringerungen der Züge, wie sie regelmäßig mit dem Winterfahrplan einzutreten pflegen, bringt er auch einige Zugvermehrungen. Wir müssen im einzelnen auf die Fahrpläne der einzelnen Verwaltungen verweisen. Dabei muß das verkehrende Publikum sich bewußt bleiben, daß die jetzige Zeit infolge der Kriegsnotwendigkeiten eine Zeit der Verkehrseinschränkungen ist. Solche treten insbesondere auch im Berliner Sonntags-Vorortverkehr ein. Dies wird wohl ebenso in anderen Direktionsbezirken der Fall sein, z. B. im Cölner. Auch der Lauf der Speisewagen wird in einigen Kursen aus Betriebsrücksichten eingeschränkt, um die D-Züge zu erleichtern.

— **Berlin-Riga.** Die „Kreuzzeitung“ meldet: Mit dem 1. November d. J. treten durchlaufende D-Züge zwischen Berlin und Riga ins Leben. Ein derartiges Zugpaar läuft einmal von der Berliner Stadtbahn über Posen, Thorn, Allenstein, Insterburg, Tilsit und Schaulen, ab Friedrichstraße 10.13 Uhr nachm., an Riga am nächsten Abend 9.39 Uhr, zurück von dort 6.00 Uhr früh, an Berlin genau 24 Stunden später. Die Züge führen Schlafwagen zwischen Berlin und Allenstein sowie Speisewagen zwischen Allenstein und Riga. Sie sind für den allgemeinen Verkehr bestimmt. Ein zweites Zugpaar Berlin-Riga verkehrt als U-Zug ausschließlich für Militärurlauber über Schneidemühl, Dirschau, Insterburg und Tilsit, ab Friedrichstraße 10.03 Uhr, zurück an 6.05 Uhr vormittags.

— **Neue Nachtschnellzüge in Bayern.** Der „T. R.“ wird aus München geschrieben: Am 1. November — einen Monat später wie sonst — wird der Winterfahrplan 1917/18 erscheinen. Er wird einige Lichtblicke bringen, denn neue Nachtschnellzüge München-Wien, Berlin-Wien und München-Berlin kommen. . . . Die bedeutendste Neuerung des kommenden Winterfahrplanes ist die Tatsache, daß die neuen Nachtschnellzüge München-Wien nach langwierigen Verhandlungen zwischen den Staatseisenbahnverwaltungen und den militärischen Stellen wieder verkehren werden. Die Notwendigkeit, zwischen unseren beiden Heeresfronten im Osten und im Westen gute Fernverbindungen herzustellen, und der Umstand, daß für den stärkeren Verkehr die zweimal wöchentlich verkehrenden Balkanzüge München-Wien-Konstantinopel nicht mehr genügten, führten dazu, die zurzeit am Tage zwischen München und Wien laufenden Balkanzüge in die Nacht zu legen und zur möglichsten Ausnutzung der hierfür notwendigen Lokomotiven mit Personal an den übrigen 5 Wochentagen Nachtschnellzüge zwischen München und Ofen-Pest verkehren zu lassen. Die neuen Schnellzüge werden einen Schlafwagen München-Wien und einen Durchgangswagen I./II. Klasse München-Ofen-Pest führen. Die in die Nacht verlegten Balkanzüge verkehren wie bisher in der Richtung nach Wien Mittwochs und Sonnabends, in der Richtung nach München Montags und Donnerstags.

Wichtig für den Reichsschnellzugsverkehr ist die Beantwortung der Frage, ob und welchen Anschluß diese neuen Nachtschnellzüge in München haben. Da kann die ebenfalls erfreuliche Mitteilung gemacht werden, daß in München der Zug von Osten die Schnellzüge nach Frankfurt, Straßburg und Berlin erreicht. In der Gegenrichtung haben die Schnellzüge von Berlin, Straßburg und Frankfurt Anschluß an den Zug nach Osten. Die neuen Nacht-Balkanzüge und die neuen Nachtschnellzüge München-Wien werden ab 16. November in Verkehr gesetzt.

Es wäre eine ungleichmäßige Bevorzugung der von München nach dem Balkan fahrenden Reisenden, wenn nur hier der Verkehr in die Stunden der Nacht verlegt werden würde. Um den gleichen Vorteil auch der anderen Hauptstrecke Berlin-Konstantinopel zu geben, sind die Balkanzüge Berlin-Wien-Ofen-Pest in gleicher Weise wie die zwischen München-Wien-Ofen-Pest in die Nacht verlegt worden.

— **Zur Einschränkung des Personenverkehrs in Württemberg.** Wie wir in Nr. 82 S. 691 mitgeteilt haben, gab die württembergische Staatseisenbahnverwaltung ihre Absicht kund, in Übereinstimmung mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen auf den Sonntagsverkehr in den Personenzügen Zuschläge zu legen. In einer neuerlichen halbamtlichen Mitteilung im „Staatsanzeiger für Württemberg“ wird nunmehr darauf verwiesen, daß hinsichtlich der zur Einschränkung des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen für notwendig erachteten Tariferhöhung ein gemeinschaftliches Vorgehen der Eisenbahnverwaltungen vereinbart worden sei. Entsprechend dem Verhalten der übrigen deutschen Staatsbahnen werde daher auch die württembergische Eisenbahnverwaltung mit der in Aussicht genommenen Einführung von Tarifzuschlägen für Reisen am Samstag und Sonntag zunächst noch zuwarten. Ferner sei beabsichtigt, im württembergischen Eisenbahnverkehr vom 1. November d. J. an für Reisen in den im Fahrplan als Eilzüge bezeichneten Zügen den Schnellzugzuschlag und die Ergänzungsgebühr nicht mehr zu erheben. Diese Entschließung gründe sich auf die Hoffnung, daß die übrigen, zur Einschränkung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen dauernd eine merkbare Entlastung des Betriebs zugunsten des vorzugsweise zu bedienenden Güterverkehrs zur Folge haben werden, und daß das Publikum die Notwendigkeit erkennt, das Reisen auf der Eisenbahn tunlichst einzuschränken. Die letztere Erwartung müsse mit Rücksicht auf das der Sonntagsruhe dringend bedürftige Personal besonders betont werden. Sollte der Verkehr trotzdem nicht nachlassen, so müßte auf die erwähnten Maßnahmen zurückgegriffen werden.

Die Gestaltung der neueingeführten Ergänzungsgebühr für Schnellzüge wird übrigens in der württembergischen Tagespresse lebhaft angegriffen, wobei ihre Steigerung für kürzere Strecken und ihre Herabsetzung mit wachsender Entfernung gefordert wird.

— **Die Fahrgeldzuschläge in Baden.** Die badische Eisenbahnverwaltung wird von der beabsichtigten Einführung von Kriegszuschlägen für Personenzüge an Sonn- und Festtagen in der Erwartung absehen, daß der Personenverkehr trotz weiterer Einschränkung der Personenzüge sich in geordneter Weise wird abwickeln lassen; andernfalls müßten die Zuschläge eingeführt werden.

— **Oberregierungsrat Freiherr v. Soden †.** In München starb der Oberregierungsrat und Kämmerer Oskar Freiherr von Soden, Vorstand des Verkehrsamtes der bayerischen Staatsbahnen. Mit ihm ist ein verdienstvoller, erfahrener und gewandter Beamter dahingegangen, dessen Wirken bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung stets in guter Erinnerung bleiben wird und der sich auch in den Kreisen außerhalb des Bereiches der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung infolge seiner reichen Kenntnisse auf allen Gebieten des Eisenbahnbetriebes und seiner großen Gewandtheit im Verkehr mit fremden Eisenbahnverwaltungen eines großen Ansehens erfreute.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Die Vollversammlung der diesjährigen ordentlichen Herbsttagung des Staatseisenbahnrates findet am 30. November in den Sitzungsräumen des niederösterreichischen Landhauses statt. Die drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates treten am 26., 27. und 28. November in denselben Räumen zusammen.

— **Einschränkung des Güterverkehres zur Sicherstellung der Kartoffelbeförderung.** Das Eisenbahnministerium hat eine Reihe von Verfügungen getroffen, durch welche die rasche und klaglose Bewältigung der Kartoffelversendung gesichert werden soll. Da umfangreiche Kartoffeltransporte in nächster Zeit, jedenfalls noch vor Eintritt des Frostwetters, durchgeführt werden müssen, erwies es sich als notwendig, den übrigen Zivilgüterverkehr für einige Zeit weitgehend einzuschränken, um die für die Kartoffelbeförderung erforderliche Anzahl gedeckter Wagen zur Verfügung zu haben. Daher werden bis auf weiteres nur die allernotwendigsten Bedarfsgegenstände, wie Lebensmittel, Sanitätsmaterial, Saatgut und dergleichen, zur Beförderung angenommen werden. Alle von den Bahnverwaltungen bis zum 15. Oktober erteilten besonderen Transportbewilligungen verlieren ihre Gültigkeit. Neue Transportbewilligungen können in der Regel nicht erteilt werden. Ferner wurde die Anordnung getroffen, daß an allen Donnerstagen Güter nur in jenem Ausmaß angenommen werden, wie dies an Sonntagen vorgeschrieben ist. Die Güterabgabe an Donnerstagen unterliegt dagegen keinerlei Einschränkung.

— **Ein neuer Tarif auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn.** Mit 1. Dezember gelangt auf den Linien der vorgenannten Bahnen ein neuer, erhöhter Tarif

r Einführung, der gegenüber dem bestehenden eine wesent-
he Vereinfachung insofern aufweisen wird, als die Fahr-
eise nicht mehr nach der kilometrischen Entfernung, son-
rn nach der Anzahl der zu durchfahrenden Haltestellen
rechnet werden. Die Fahrkarten der ersten Zone werden
n der Einsteigstelle bis zu der darauffolgenden vierten
ltestelle, jene der zweiten Zone zu einer Fahrt auf allen
nien der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn in der ein-
al eingeschlagenen Fahrtrichtung berechtigen. Die neuen
eise der einzelnen Karten werden betragen: Einfache
hrt: erste Zone, dritte Klasse 16 Heller, zweite Klasse
Heller; zweite Zone, dritte Klasse 24 Heller, zweite Klasse
Heller. Für Kinder vom vollendeten vierten bis zum
llendeten zehnten Lebensjahr oder für jüngere Kinder, für
ein besonderer Platz beansprucht wird, in beiden Zonen
tte Klasse 16 Heller, zweite Klasse 30 Heller.

– **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** Nach mehr
dreijähriger Unterbrechung hat die Kommission für Ver-
rsanlagen in Wien ihre Tätigkeit mit einer kürzlich ab-
altenen Vollversammlung wieder aufgenommen, auf deren
gesordnung die Frage der Elektrisierung der Wiener Stadt-
n und des Baues von Untergrundschnellbahnen stand.
er die Versammlung wird folgender Bericht versendet:
Der Eisenbahnminister wies in der Eröffnungsrede darauf
, daß er in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Wiener
nhofkommission Gelegenheit gehabt habe, auch in jene
htigen und schwierigen Probleme Einblick zu gewinnen,
die Verkehrskommission seit einer Reihe von Jahren be-
äftigen. Es sind dies die Einrichtung der Wiener Stadt-
n auf den elektrischen Betrieb und der Bau der Unter-
ndschnellbahnen. Durch verständnisvolle Zusammen-
eit der beteiligten Faktoren und Dienststellen seien die
schlägigen Verhandlungen und Vorarbeiten derart geför-
t worden, daß mit einer baldigen Beendigung derselben
echnet werden kann.
oweit es die Personalverhältnisse gestattet hätten, seien
einschlägigen Studien und Vorarbeiten auch während des
eges fortgesetzt worden; so seien Studien über die all-
ige Anordnung einer dritten Schiene für die Stromzufüh-
g, der elektrischen Zugbeleuchtung und -beheizung, ferner
echnungen des Bedarfes an elektrischer Energie, der er-
lerlichen Höchstleistungen sowie auch Erhebungen und
echnungen über die Anlage- und Betriebskosten moderner
ßkraftwerke gepflogen worden.

Luxemburg.

. **Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn.** Die zwischen
luxemburgischen Regierung und der Prinz-Heinrich-Bahn
vebenden Verhandlungen waren erst teilweise erfolgreich;
haben, wie die „Frankf. Ztg." hört, bis jetzt nur das Er-
nis gehabt, daß die P e r s o n e n t a r i f e erhöht wurden,
was wichtiger scheint, die Rückfahrtkarten wegfallen.
volle Wirkung dieser Änderungen, von denen eine jähr-
e Mehreinnahme von etwa 450 000 Fr. erwartet wird, dürfte
erst seit 1. Oktober d. J. geltend machen. Über die Er-
ng der G ü t e r t a r i f e ist bis jetzt eine Einigung nicht
elt, so daß die Verhandlungen noch schweben. Die
gen Gütertarife sind in ihrer Gesamtheit niedriger als
Höchsttarife des Lastenheftes. Die Spannung zwischen
en ist auf 200 000 Fr. im Jahre zu veranschlagen. Welche
besserung darüber hinaus die Gesellschaft von der Re-
ng erlangen wird, dürfte sich hoffentlich in nicht zu
er Zeit entscheiden. Aber auch wenn z. B. die Fracht-
erhöhung um 10 % über die Höchsttarife hinausginge,
le sich daraus schätzungsweise eine jährliche Mehrein-
ne von erst 900 000 Fr. ergeben. Bei den Mehreinnahmen
Fahrgeldern und Frachten stehen nun Mehrausgaben aus
nden Posten gegenüber: 1. Gehaltsaufbesserungen und
rungszulagen für die Beamten und Angestellten für das
etwa 1 200 000 Fr., 2. die kürzlich in Kraft getretene
mburgische Steuer auf Kohlen von 20 %, schätzungsweise
ahr etwa 370 000 Fr., eine voraussichtliche Verteuerung
licher Betriebsstoffe, wie Kohlen, Öl, Holz usw., eine
euerung, deren Entwickelung von heute ab natürlich
zu übersehen ist, die man aber doch vielleicht mit einer
on Franken jährlich von jetzt ab veranschlagen darf.
riffi also durchaus zu, daß die Lage der Bahn im Kriege
Erreichung der früheren Betriebszahl schwerlich bald
tten wird. Hinzuzufügen bleibt, daß auch die E n t-
ädigungsfrage mit dem Militärfiskus nicht vor-
s gekommen ist. Die Gesellschaft bekommt ihre Lei-
gen nach den betreffenden Vorschriften bezahlt, empfing
gen noch nichts für die von ihr für vorliegend erachteten
ebsbehinderungen usw.

Übrige europäische Länder.

— **Erhöhung der Güter- und Tiertarife im Bezirk der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel.** Am 1. November 1917 ist im Güter- und Tierverkehr der im Militärbetrieb befindlichen Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze und Gebühren um 25 % eingetreten, indem von diesem Tage ab die bisherigen Franken- und Zentimensätze als Mark- und Pfennigsätze erhoben werden.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Der Bundesrat hat beschlossen, den e i n g e s c h r ä n k t e n F a h r p l a n statt am 15. erst am 22. Oktober in Kraft treten zu lassen. Vom gleichen Tage an erfahren auch die am 15. März eingeführten T a r i f m a ß n a h m e n eine Erweiterung. Die den Personenverkehr vom 22. Oktober ab betreffenden Neuerungen bestehen in der Hauptsache in der Aufhebung der bisherigen Rückfahrkarten und in der Einführung eines Schnellzugzuschlags. (Vergl. Nr. 81 S. 680 d. Ztg.). — Zu diesen Neuerungen sind bis jetzt folgende Ausführungsbestimmungen erlassen worden. 1. Die bisherigen Karten einfacher Fahrt werden zu den jetzigen Taxen, also einschließlich des ihnen aufgedruckten oder aufgestempelten Zuschlags, weiter ausgegeben. 2. An Stelle der aufgehobenen Rückfahrkarten werden künftig zwei Fahrkarten einfacher Fahrt ausgegeben, von denen die eine mit dem Stempel „Retour" *) versehen wird. 3. Für Stationsverbindungen mit regem Verkehr, wo mindestens 200 Fahrkarten im Monat gebraucht werden, kommen ausgedruckte Rückfahrkarten mit der doppelten Taxe einfacher Fahrt in Verwendung. 4. Für Schnellzug-Zuschlagskarten kommen Edmonsonsche Fahrkarten (die üblichen Pappkarten) je in den Farben der drei Klassen zur Verwendung und zwar für jede Zone (1 bis 50 km, 51 bis 100 km, 101 bis 200 km, über 200 km) nur e i n e Reihe. Es werden nur Zuschlagskarten einfacher Fahrt ausgegeben. Fahrkarten mit Einrechnung des Schnellzugzuschlags werden nicht aufgelegt; es ist daher für die Benutzung der Schnellzüge neben der Fahrkarte die Schnellzug-Zuschlagskarte zu lösen. 5. Die Schnellzug-Zuschlagskarten für alle vier Zonen werden nur auf den Schnellzug-Haltestationen aufgelegt. — Aus Bern wird gemeldet, daß die Bundesbahnen eine 4½ prozentige A n l e i h e im Betrag von rund 100 Millionen Franken in Form von Kassenscheinen mit einer Laufzeit von drei Jahren aufnehmen werden. Diese kurzfristige Form wurde augenscheinlich deshalb gewählt, damit die Bundesbahnanleihe nicht den Geldbedürfnissen des Bundes in die Quere kommt, die durch langfristige Anleihen gedeckt werden. Die schweizerischen Bankgruppen haben bis jetzt von diesem Anleiheplan, abgesehen von den Zeitungsmeldungen, noch keine Kenntnis, so daß weder Angaben über die endgültige Höhe des Anlehens, noch über den Übernahmekurs und Ausgabekurs gemacht werden können. Die Anleihe dient zur Tilgung bestehender vorübergehender Verpflichtungen sowie zur Deckung anderweitiger Geldbedürfnisse. — Nach einem Bericht des „Oberländer Tagblatts" beabsichtigen die Schweizerischen Bundesbahnen, zwecks Kohlenersparnis die Strecke S c h e r z l i g e n - B e r n in allernächster Zeit auf elektrischen Betrieb umzubauen. Die Vorarbeiten sollen schon weit gediehen sein. In Lötschbergbahnkreisen hält man dafür, daß für den eingeschränkten Betrieb der Strecke Bern-Scherzligen die elektrischen Lokomotiven der Lötschbergbahn ausreichen würden. Die elektrische Kraft wird voraussichtlich von den Bernischen Kraftwerken A.-G. bezogen, die in der Lage sind, die für die Bahnstrecke Bern-Scherzligen erforderliche Kraft zu liefern. — In einer unter dem Vorsitz von Bundesrat Calonder und in Anwesenheit der Generaldirektoren der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern abgehaltenen Versammlung der Vertreter der Gründerverbände des S c h w e i z e r i s c h e n V e r k e h r s a m t s wurden die Satzungen der Vereinigung endgültig abgeschlossen. Die Genehmigung erfolgt durch die errichtende Generalversammlung, die in Kürze stattfinden wird. An Beihilfen sind, wie in der Sitzung mitgeteilt wurde, außer den vom Bund vorgesehenen 120 000 Fr. bereits 160 000 Fr. gezeichnet oder zugesichert worden. Die Schaffung des Schweizerischen Verkehrsamts ist somit gesichert. — Der G ü r b e t a l b a h n (B e r n - B e l p - T h u n) hat das Betriebsjahr 1916 einen ganz außergewöhnlichen und unerwarteten Verkehrsaufschwung gebracht, der sich sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr erstreckte. Die Einnahmen stiegen gegenüber 1915 um 125 660 Fr. und erreichten mit 745 273 Fr. die bisher

---

*) Es ist recht bedauerlich, daß die Bundesbahnen diesen französischen Ausdruck, der aus der deutschen Eisenbahnsprache seit langer Zeit völlig verschwunden ist, nicht glauben entbehren zu können. Die Schriftl.

größte Einnahmesumme. Die Ausgaben stiegen von 485 987 Franken im Jahre 1915 auf 555 202 Fr., vermehrten sich also um 66 778 Fr. Das Rechnungsergebnis ist um 60 089 Fr. günstiger als im Vorjahr und erlaubte zum erstenmal seit der Bahneröffnung (1911) die Ausrichtung einer Dividende von 3 %. — Das vielumstrittene Projekt einer Fahrstraße in das weltabgeschiedene Lötschental (Kanton Wallis) scheint endlich seiner Verwirklichung entgegenzugehen. Nachdem der Plan schon vor drei Jahren vom Walliser Großen Rat angenommen worden war, ist der Staat nunmehr trotz der noch bestehenden Uneinigkeit der beteiligten Gemeinden zur Vornahme der Vermessungen geschritten. Spätestens im nächsten Frühjahr soll mit dem Bau der 4½ m breiten und etwa 9,5 km langen Straße von Goppenstein bis Blatten begonnen werden. Der Bau wird von den beteiligten Gemeinden unter der Aufsicht des Staates ausgeführt. — Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat beim Verwaltungsrat zu Händen des Bundesrats beantragt, für die Ausrichtung einer Notunterstützung an im Ruhestand befindliche Beamte und Arbeiter der Bundesbahnen einen Kredit von insgesamt 1 200 000 Fr. zu bewilligen. Nach dem Antrag der Generaldirektion sollen Beihilfen erhalten: Zur Ruhe gesetzte Beamte 200 Fr., Beamtenwitwen 100 Fr., Waisen 20 Fr., Arbeiter 150 Fr. Der Antrag wurde am 29. September genehmigt. — In der gleichen Sitzung hat der Bundesrat zur Ausführung des Projekts der Erweiterung des Bahnhofs Chiasso den von der Generaldirektion für die noch ausstehenden Arbeiten verlangten Kredit von 9 Millionen Franken bewilligt. F. R.

— Mangel an Lokomotiven in England. W. T. B. meldet unter dem 24. Oktober: Im englischen Handelsamt wurde einer Abordnung von Handelsreisenden mitgeteilt, wenn das Publikum nicht von selbst weniger reise, so müßte die Regierung den Eisenbahnverkehr weiter einschränken, da 500 Lokomotiven zu Kriegszwecken nach Frankreich gesandt seien.

— Erhöhung der bulgarischen Eisenbahntarife. Vom 15. Oktober d. J. ab wird bis auf weiteres zu den bereits eingetretenen Erhöhungen von 30 % ein weiterer Zuschlag von 20 % auf Personenfahrkarten sowie auf die Beförderungsgebühren aller Sendungen eingehoben. Als Grundlage dienen der I. Teil des Tarifs vom 1. Mai 1913 und der II. Teil vom 1. Oktober 1914 sowie der Tarif für die Beförderung von Waren und Tieren als Fracht- und als Eilgut vom 1. Januar 1915. Ferner bezieht sich die vorerwähnte Erhöhung auch auf die besonderen zeitweilig eingeführten Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf den schmalspurigen dem öffentlichen Verkehr übergebenen Feldbahnen einschließlich der Militär-Pferdebahn Jamboly-Kisilagatsch sowie der vollspurigen Linie Prahowa-Saitschar-Knjaschewez und der Schmalspurlinie Saitschar-Medowniza (Teilstrecke der schmalspurigen Linie Paratschin-Saitschar).

— Griechische Bahnen. Der „Kr.-Ztg." wird geschrieben: Da die Bahn Piräus-Larissa-Salonik, die jetzt in der Hauptsache für militärische Transporte der Verbündeten benutzt wird, während Personen- und Frachtverkehr stark beschränkt sind, noch nicht allen Ansprüchen bezüglich Sicherheit und Festigkeit entspricht, sind vom Ministerrat 10 Millione[n] Drachmen für Ausbesserungen und Stützungsarbeiten ausg[e]worfen worden. Die Arbeiten sollen mit Eifer betrieb[en] werden. — Der Hafen von Itea (in der Nähe von Delphi) i[st] fast völlig für den Verkehr gesperrt. Er dient als Auslad[e]platz für die Verbündeten, welche von dort Kriegsmateri[al] nach der wenige Kilometer entfernten Bahnlinie Athen-La[]rissa zur Weiterbeförderung nach Salonik schicken.

Fremde Erdteile.

— Bau der Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebe[c] (Kanada). Nach einer Mitteilung im „Engineering" (Londo[n]) ist am 20. September d. J. nach dreitägiger Arbeit der 196 [m] lange Mittelträger eingehängt worden. Der Mittelträger d[er] jetzt im Gange befindlichen zweiten Ausführung dies[er] Brücke war am 11. September 1916 während des Ei[n]hängens abgestürzt (vergl. Jahrg. 1916, S. 852 und Jahrg. 191[7] S. 94 d. Ztg.), nachdem schon bei der ersten Ausführung d[er] Brücke infolge eines Fehlers bei der Ausbildung eines Druc[k]stabes Ende August 1907 ein ganzer Auslegerträger zusam[]mengebrochen war.

— Fertigstellung der australischen Überlandbahn. A[us] Melbourne wird, wie die „Köln. Ztg." erfährt, mitgeteilt, da[ß] am 17. Oktober d. J. die von Kalgoorlie in Westaustrali[en] nach Port Augusta in Südaustralien führende groß[e] Überlandbahn vollendet wurde. Auf der Weststrecke dies[er] Bahn befindet sich, wie „Engineering" mitteilt, die längs[te] geradlinige Eisenbahnstrecke. Sie beginnt in der Nähe v[on] Goldea und weist eine Länge von 497 km auf.

Allgemeines.

— Der ungünstige Einfluß des Alhoholgenusses auf d[as] Farbenunterscheidungsvermögen ist in de Terras Schrift „Alk[o]hol und Verkehrswesen", 4. Aufl. S. 31 bereits erwähn[t]. Neuere Untersuchungen im pharmakologischen Institut d[er] Universität Greifswald (Arch. f. d. g. Physik, Bd. 166, S. 21[7]) haben zu folgenden Ergebnissen geführt: Die Aufnahme alk[o]holischer Getränke mit einem ungefähren Gehalt von 10 cc[m] Alkohol bedingte in nahezu allen Fällen eine deutliche He[r]absetzung des Unterscheidungsvermögens für Rot und Grü[n]. Durchwegs ist die Abnahme des Unterscheidungsvermöge[ns] bei Rot stärker ausgesprochen als bei Grün. Die stärkste A[b]nahme für beide Farben trat ein nach der Aufnahme v[on] Bier. Es macht den Eindruck, als ob hier neben der Alk[o]holwirkung auch das Hopfenbitter im Bier nachteilig a[uf] das Unterscheidungsvermögen eingewirkt hätte.

Im Gegensatz zu der Wirkung der geistigen Getränke wi[rd] durch den Genuß von Kaffee die Unterscheidungsfähigke[it] von Hell und Dunkel für Rot und Grün gesteigert.

Auch aus diesen Versuchen ergibt sich mit zwingend[er] Deutlichkeit die große Gefahr, die die Aufnahme selb[st] scheinbar geringfügiger Mengen alkoholischer Getränke f[ür] diejenigen Berufe mit sich bringen kann, bei denen von d[er] Fähigkeit, auch unter ungünstigen äußeren Bedingungen d[ie] Farben Rot und Grün scharf erkennen zu können, die Siche[r]heit von Menschenleben und materiellen Werten abhängig i[st].

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen und Haltestellen und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 3. November d. J. werden die Stationen Oberweis, Engelhof, Gmunden Seebahnhof und die Haltestellen Auberg, Aurolzmünster Haltestelle, Bad Ried, Dietrichshofen, Dürenberg, Feldegg, Galgenau, Kimpling, Mühledt, Ober Micheldorf, Pramersdorf, Pürgg, Ried-Diepersdorf, St. Martin bei Traun, Sautern, Schauersberg, Schiffmühle, Schloß Haus, Schön. Selker. Steinkirchen Bergwerk, Steinkogl, Suchenthal-Pschenitz, Traunkirchen Ort, Windegg und Zell a. d. Pram für den Gesamtverkehr vorübergehend geschlossen. Die Stationen Anzenau, Langwies, Roitham, Uttendorf-Hellpfau werden vom gleichen Tage an für den Eil- und Frachtgutverkehr geschlossen und die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Laakirchen, Öpping, Pettenbach, Rohrbach-Berg, Steinbachbrücke, Steyrermühl, Viechtwang und Voitsdorf beschränkt.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die Haltepunkte Dürmenach, Buchsweiler (Oberels.) und Hangweiler werden vom 1. November d. J. bis auf weite[res] geschlossen.

Vereinsreiseverkehr. Der mit unserem Schreiben vo[m] 12. Oktober 1917 angekündigte Sondernachtrag zum arithm[e]tischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnis ist a[m] 24. Oktober d. J. verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e[r]lassen worden:

Nr. II 64 vom 19. Oktober 1917 an sämtliche Vereinsve[r]waltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan, Jahrga[ng] 1918 (abgesandt am 25. Oktober d. J.).

Nr. II 70 vom 23. Oktober 1917 an sämtliche Vereinsve[r]waltungen, betreffend Gesamtinhaltsverzeichnis für 10 Jah[r]gänge des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 25. Ok[]tober d. J.).

Nr. IV 31 vom 22. Oktober 1917 an die Mitglieder des Au[s]schusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwa[l]tungsangelegenheiten, betreffend die Zeitung des Verei[ns] (abgesandt am 27. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November 1917 wird die voll-[illegible]urige eingleisige Bahnstrecke Betts-[illegible]orf-Merzig als Nebenbahn mit [illegible]n Stationen Bettsdorf (Lothr.), Hom-[illegible]rg-Bidingen, Dalstein-Menskirchen, [illegible]nneren, Waldweisdorf, Grindorf, [illegible]aldwiese, Mondorf (Kr. Merzig), Me-[illegible]rn, Merzig für den Personen-, Gü-[illegible], Gepäck- und Expreßgutverkehr so-[illegible]e für die Abfertigung von Leichen [illegible]d lebenden Tieren eröffnet. Die Er-[illegible]nung der Stationen Endorf (Lothr.) [illegible]d Laumesfeld kann erst später erfol-[illegible]n und wird besonders bekanntge-[illegible]ben werden.

Der Haltepunkt Mechern ist nur für [illegible] Expreß- und Eilstückgutverkehr [illegible]gerichtet. Ausgeschlossen ist ferner [illegible] Annahme und Auslieferung von [illegible]ßeren Fahrzeugen auf den Stationen [illegible]ldweisdorf, Grindorf und Mondorf [illegible]r. Merzig) sowie nach ihrer Eröff-[illegible]ng auch auf den Stationen Endorf [illegible]othr.) und Laumesfeld.

Der bisherige Bahnhof Endorf [illegible]othr.), in Km. 20,180 der Bahnlinie [illegible]edenhofen-Völklingen und in Km. [illegible]74 in der Neubaustrecke Bettsdorf-[illegible]rzig erhält mit der Eröffnung dieser [illegible]ecke die Bezeichnung Homburg-Bi-[illegible]gen, der in Km. 4,277 der Neubau-[illegible]ecke beim Dorfe Endorf angelegte [illegible]hnhof die Bezeichnung Endorf [illegible]othr.).

Die Züge werden nach den besonders [illegible]öffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gül-[illegible]keit: Die Eisenbahn-Bau- und Be-[illegible]ebsordnung vom 1. Mai 1905 und die [illegible]senbahn-Verkehrsordnung vom [illegible] Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben [illegible] Dienststellen Auskunft.

[illegible]traßburg, 24. Oktober 1917. (1588)
Kaiserliche Generaldirektion
[illegible] Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Güterverkehr.

**[illegible]usnahmetarif für frisches Fleisch usw. — Tfv. 2. K. 5. —
[illegible]snahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere. — Tfv. 1501. —**

[illegible]it Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird [illegible] besondere Frachtvergünstigung von [illegible]% bei Inlandssendungen und 50 % [illegible] Auslandssendungen für Fleisch-[illegible]üge der Gemeinden, gemeinnütziger [illegible]anisationen und gewerbliche Unter-[illegible]mer aufgehoben. Nähere Auskunft [illegible]en die beteiligten Güterabfertigun-[illegible] sowie das Auskunftsbureau, hier, [illegible]nhof Alexanderplatz.

[illegible]erlin, den 26. Oktober 1917. (1596)
Königliche Eisenbahndirektion.

[illegible]ldeutsch-Österreichischer Verkehr. [illegible]senbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1911.

[illegible]it Ablauf des 31. Dezember 1917 [illegible] der Ausnahmetarif 131 (Embal-[illegible]n) in Kronenwährung vor-[illegible]ig ohne Ersatz außer Kraft.

[illegible]ünchen, 23. Oktober 1917. (1582)
[illegible]ifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., [illegible]ens der beteiligten Verwaltungen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 tritt eine Änderung (Erhöhung) der Nebengebühren des Binnentarifes ein. Nähere Auskunft erteilen die Verwaltung in Meppen und die Dienststellen.

Meppen, den 28. Oktober 1917. (1594)
Der Betriebsdirektor.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Tiertarif vom 1. 12. 1912.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 erhält die Bestimmung unter Ziffer 2, Absatz 1, der besonderen Tarifvorschriften über die „Beförderung in Zügen, die für die betreffenden Tierarten nicht bestimmt sind" — Seite 9 des Tarifs — folgende Fassung:

Der Zuschlag für die Benutzung von Zügen, die nur gegen Zuschlagszahlung zur Viehbeförderung zugelassen sind, wird berechnet:

a) für die Gemeinschaftsstrecken St. Ludwig-Weil-Leopoldshöhe, Mülhausen-Müllheim, Colmar-Freiburg (Breisgau), Straßburg-Appenweier und Hagenau-Rastatt mit 50 v. H. der Fracht;
b) für die übrigen Strecken nach dem Binnentarif der betreffenden Verwaltung.

Straßburg, 24. Oktober 1917. (1583)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird der Ausnahmetarif 16 a für Flachs, gebrecht aufgehoben.

Breslau, den 25. Oktober 1917. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. August 1914.
Kilometerzeiger.

Mit Geltung vom 1. November 1917 wird der IV. Nachtrag ausgegeben. Er enthält Entfernungen für die Stationen der neuen Strecke Bettsdorf-Merzig, Ergänzungen und Berichtigungen. Über die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Bahnhöfe erteilen die Güterabfertigungen Auskunft.

Straßburg, den 26. Oktober 1917. (1593)
Kaiserliche Generaldirektion.
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Preuß.-Hess.-Schweizerischer Güterverkehr.
Zeitweiliger Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 22. Oktober 1917.

Auf Seite 34 des Tarifes werden in der Schnittafel B die Teilfrachtsätze für die Station Sevelen berichtigt wie folgt:
im Schnittpunkt 5 von 36 auf „48 cts.",
im Schnittpunkt 6 von 48 auf „36 cts.".

Karlsruhe, den 25. Oktober 1917. (1589)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 24 für Kalk teilweise um 1 ₰ für 100 kg erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4.

Dresden, am 27. Oktober 1917. (1587)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II. Heft 2.

Am 1. Januar 1918 treten der Ausnahmetarif 32 (Holzmehl) und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 60 (Kaolin) für die Station Sodau außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 27. Oktober 1917. (1586)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn, Heft 6 (Baden).

Die Station Wertheim wird aus dem Tarifheft 5 in das Tarifheft 6 übernommen.

Nähere Auskunft durch den Tarifanzeiger.

Straßburg, den 23. Oktober 1917. (1579)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5. —

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1917 werden im Binnenverkehr der Hoyaer Eisenbahn für Eil- und Frachtstückgutsendungen als Mindestfrachten die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B angegebenen Beträge — 60 und 40 ₰ — (einschl. Steuer) erhoben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Oktober 1917. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Vom 1. Januar 1918 an werden die Zuschläge der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn erhöht und für die hessischen Nebenbahnen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft neue Zuschläge eingeführt.

Berlin, den 24. Oktober 1917. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden im Verkehr mit den auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft neben der Fracht auf Grund der Entfernungen usw. besondere Frachtzuschläge erhoben, die bei Berechnung nach den Stücksätzen 1,10 ℳ für die Sendung, bei Berechnung nach den Ladungssätzen 4,30 ℳ für den Wagen einschließlich Verkehrsabgabe betragen.

Frankfurt (Main), 24. Okt. 1917. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918

ist im Abschnitt F III. A. auf Seite 70 des Nachtrages 3 nachzutragen:

12a Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Verkehr mit den Stationen der
Hetzbach-Beerfeldener Eisenbahn,
Osthofen-Westhofener Eisenbahn,
Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn,
Selztalbahn,
Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn,
Worms-Offsteiner Eisenbahn
werden außer der tarifmäßigen Fracht folgende Zuschläge erhoben:

bei Frachtberechnung nach den Ladungssätzen für den Wagen = 4 ℳ 30 ₰,
bei Frachtberechnung nach den Stücksätzen für die Sendung = 1 ℳ 10 ₰

einschließlich Abgabe.

Darmstadt, am 26. Oktober 1917. (1590)
Direktion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

a) Tarif, Teil II, Heft A (Verkehr mit Österreich), vom 1. Juli 1911.
b) Tarif, Teil II, Heft B (Verkehr mit Ungarn) vom 1. April 1914.
c) Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer, Teil XI, Heft A, vom 1. Januar 1911.
d) Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer, Teil XI, Heft B, vom 1. Dezember 1911.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Januar 1918 treten nachstehend bezeichnete Frachtsätze außer Kraft, und zwar:

aus dem unter a) aufgeführten Tarife die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12, Serie I (Emballagen, gebrauchte, leere), für den Verkehr mit Aussig Teplitzerbahnhof, Bubna Staatsbahnhof, Kralup Buschtěhraderbahn, Michelob, Neusattl, Pilsen, Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag Franz Josefs-Bahnhof, Prag (Smichow), Prag Staatsbahnhof, Reichenberg Teplitzerbahnhof, Reichenberg, Ried im Innkreis, Saaz Buschtěhraderbahnhof, Saaz Staatsbahnhof, Salzburg, Smichow Staatsbahnhof, Teplitz-Schönau, Teplitz-Schloßgarten, Teplitz-Waldthor und Wels einerseits und sämtlichen schweizerischen Stationen anderseits; dann mit Bregenz einerseits und den schweizerischen Stationen (ausgenommen Altstätten [St. Gallen] S B B, Au [St. Gallen], Chur, Einsiedeln, Flums, Glarus, Haag-Gams, Heerbrugg, Landquart, Maienfeld, Mels, Murg, Näfels-Mollis, Netstal, Oberried, Ragaz, Rebstein-Marbach, Rheineck, Richterswil, Rüthi [St. Gallen], Salez-Sennwald, Sargans, Schwanden, Sevelen, Thalwil, Trübbach, Uznach und Ziegelbrücke) anderseits; ferner im Verkehre mit den schweizerischen Stationen Basel S B B †) und Basel-St. Johann einerseits und den österreichischen Stationen Brünn Nordbahnhof, Brünn Staatsbahnhof, Budweis, Götzis, Hohenems, Krakau, Krems a. d. Donau, Lauterach, Lemberg, Leobersdorf, Linz, Linz Umschlagplatz, Oswiecim, St. Pölten, St. Pölten transit, Schwarzach, Wien Franz Josefs-Bahnhof und Wien Westbahnhof anderseits; dann im Verkehre mit Konstanz einerseits und den österreichischen Stationen (ausgenommen Lustenau und Schaan-Vaduz) anderseits; weiters im Verkehre mit Kreuzlingen einerseits und den österreichischen Stationen ausgenommen Bludenz, Dornbirn, Flirsch, Götzis, Hard-Fussach, Imst, Laibach Staatsbahnhof, Laibach Hauptbahnhof transit, Landeck, Leoben Staatsbahnhof, Leoben Hauptbahnhof transit, Leobersdorf, Lustenau, Nenzig, Ötzthal, Schaan-Vaduz und Telfs-Pfaffenhofen anderseits; ferner im Verkehre mit Romanshorn und sämtlichen österreichischen Stationen anderseits; dann im Verkehre mit Singen und den österreichischen Stationen, ausgenommen Krakau, Lustenau sowie Schaan-Vaduz anderseits; außerdem die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bludenz und Weinfelden, Brünn Nordbahnhof sowie Brünn Staatsbahnhof einerseits und Schaffhausen anderseits, Budweis einerseits und Amriswil sowie Schaffhausen anderseits, Feldkirch einerseits und Amriswil, Schaffhausen sowie Weinfelden anderseits; Flirsch, Frastanz, Hohenems, Krems a. d. Donau und Landeck einerseits und Weinfelden anderseits; Götzis einerseits und Sierre (Siders) sowie Weinfelden anderseits; Innsbruck Hauptbahnhof sowie Innsbruck Westbahnhof einerseits und Amriswil, Föß, Weinfelden sowie Winterthur anderseits; Krakau einerseits und Feuerthalen, Schaffhausen sowie Weinfelden anderseits; Lauterach einerseits und Altstetten (Zürich), Amriswil, Biel (Bienne), Genève-Cornavin, Küsnacht (Zürich), Lagenthal S B B, Luterbach, Luzern, Thalwil, Föß, Uster, Weinfelden, Winterthur, Zürich Hauptbahnhof, Zürich-Letten, Zürich-Tiefenbrunnen, Zürich-Wollishofen sowie Zug anderseits; Linz sowie Linz Umschlagplatz einerseits und Bern Hauptbahnhof, Bern-Weißenbühl, Biel (Bienne), Feuerthalen, Langenthal S B B, Lausanne gare, Luterbach, Neuchâtel, Schaffhausen, Sierre (Siders), Vernayaz sowie Weinfelden anderseits; Lustenau einerseits und Einsiedeln anderseits; Oswiecim einerseits und Altstetten (Zürich), Baden Bahnhof, Bern Hauptbahnhof, Bern-Weißenbühl, Biel (Bienne), Feuerthalen, Fribourg, Gampel, Genève Cornavin, Langentahl S B B, Lausanne gare, Luterbach, Neuchâtel, Oerlikon, Schaffhausen, Sierre (Siders), Vernayaz, Winterthur, Zürich Hauptbahnhof, Zürich-Gießhübel sowie Zürich-Letten anderseits; Rankweil einerseits und Amriswil sowie Weinfelden anderseits.

Aus dem unter b) aufgeführten Tarife die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 (Emballagen, gebrauchte, leere) für den Verkehr zwischen Almasfüzitö und Basel S B B, Basel St. Johann, Konstanz und Singen (Hohentwiel), ferner zwischen den Budapester Bahnhöfen und Konstanz und Singen (Hohentwiel).

Aus dem unter c) aufgeführten Tarife die Frachtsätze für leere Fässer unter 5000 kg im Verkehre zwischen Konstanz sowie Singen (Hohentwiel) einerseits und Graz Hauptbahnhof anderseits, ferner zwischen Basel St. Johann, Basel S. B. B., Berlingen, Bülach, Bürglen, Eglisau, Emmishofen-Kreuzlingen, Ermatingen, Güttingen, Islikon, Konstanz, Mannenbach, Münsterlingen-Scherzingen, Rikon, Romanshorn, Seen, Steckborn, Stein am Rhein, Tägerwilen, Uttwil, Weinfelden, Winterthur sowie Wülflingen einerseits und Innsbruck Haupt bahnhof anderseits, dann zwischen Am riswil, Basel St. Johann, Basel S. B. B Berlingen, Bülach, Bürglen, Emmis hofen-Kreuzlingen, Ermatingen, Güttin gen, Konstanz, Kreuzlingen, Märstetter Mannenbach, Münsterlingen-Scherzin gen, Romanshorn, Singen (Hohentwiel) Sulgen, Tägerwilen, Uttwil sowie Wein felden einerseits und Wien Westbahn hof anderseits.

Aus dem unter d) aufgeführten Tarif die Frachtsätze für leere Fässer unte 5000 kg im Verkehre zwischen Konstan sowie Singen (Hohentwiel) einerseit und sämtlichen ungarischen Statione anderseits, ferner zwischen Base St. Johann und Basel S. B. B. einerseit und den ungarischen Stationen ausge nommen Balatonszentgyörgy, Barc Budafok, Budafok deli vasut, Buda pest-Angyalföld usw., Budapest-Kelen föd, Budapest d. v., Devecser, Hidas Bonyhád, Köbánya alsó p. u., Köbány felsö p. u., Osijek, Osijek Dolnji grad Obuda, Pecs, Pecskülváros, Szászvár Máza, Szekszárd, Sisak, Villány und Zá kány anderseits; ferner im Verkehr mit Romanshorn einerseits und den un garischen Stationen ausgenomme Szekszárd, Ujvidék, Versecz sowie Vi lány anderseits; außerdem im Verkehr mit Weinfelden einerseits und den un garischen Stationen ausgenomme Barcs, Budafok, Budafok déli vasu Budapest Angyalföld usw., Devecse Gyöngyös, Györ, Györ ráb rak., Hidas Bonyhád, Kétegyháza, Köbánya als p. u., Köbánya felsö p. u., Lajtasszent miklós, Miskolcz, Nagyvárad, Obuda Pozsony fiokpályaudvar, Szárazván Szászvár-Máza, Szekszárd sowie Sisa anderseits, dann die Frachtsätze für de Verkehr zwischen Barcs, Hidas-Bony hád, Szaszvár-Máza, Szekszárd, Villan sowie Zákány einerseits und Schaff hausen sowie Winterthur anderseits schließlich die Frachtsätze zwische Osijek sowie Osijek-Dolnji grad einer seits und Frauenfeld sowie Schaffhause anderseits.

Wien, am 25. Oktober 1917. (1592
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltunger

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 tre ten zu den Binnentarifen für den Per sonen-, Güter- und Tierverkehr unsere Bahn Nachträge, enthaltend mäßig Erhöhungen, in Kraft. Nähere Aus kunft erteilen die Dienststellen.

Crefeld, den 26. Oktober 1917. (1585
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Vom 1. November d. J. ab bis au weiteres werden Sonntagsfahrkarte zum einfachen Fahrpreise mit Gültig keit für Hin- und Rückfahrt auf dies seitiger Strecke nicht mehr verausgab Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarif erhöhungen gründet sich auf die vor übergehende Änderung des § 6 de Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs Ges.-Bl. Seite 455).

Bentheim, 27. Oktober 1917. (1595
Der Betriebsdirektor.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 86. | 3. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Signalbuch.

Aus der Praxis für die Praxis.

Die Beschäftigung mit den Signalbüchern in- und ausländischer Eisenbahnen regt unwillkürlich zu einem Vergleich er fremden mit dem altgewohnten, heimatlichen Signalbuch n und die Beurteilung der Vorzüge und Nachteile jedes inzelnen bleibt nicht aus. Die tägliche Benutzung des Signalbuches im Dienst, sei es bei Prüfungen von Betriebsbeamten, Bearbeitung von Unfällen oder aus anderem Anlaß, äßt Wünsche nach Verbesserungen reifen, die den Vorzug er Erfahrung und praktischer Grundlage haben.

Die Aufgabe eines Signalbuches ist eine zweifache. Es aßt die Vorschriften der Signalordnung nebst ihren Ausührungsbestimmungen zusammen, womit es zur Dienstnweisung für den Signaldienst wird. Es hat ferner als ehrbuch für den jungen Dienstanfänger und Nachchlagebuch bei der täglichen Arbeit im Betriebsdienste zu ienen. Die geschickte Durchbildung des Signalbuches hinichtlich Anordnung des Stoffes und drucktechnischer Herellung kommt beiden Aufgaben in gleicher Weise zugute.

Es besteht kein Zweifel, daß die Vereinigung der Signalrdnung und der Ausführungsbestimmungen in einem uche der getrennten Ausgabe in zwei Büchern überlegen st und in der Form des auf deutschen Bahnen gültigen Signalbuches eine unübertreffliche Lösung gefunden hat. Zahleiche etwa an einhalbhundert Stellen zerstreute Hinweise uf Signale aller Art, ihre Gültigkeit unter besonderen mständen, insbesondere das Verhalten der Züge gegenüber en Signalen finden sich in den Fahrdienstvorschriften. Es t der Erwägung wert, ob nicht alle diese Hinweise in die usführungsbestimmungen zur Signalordnung aufzunehmen der in einem besonderen Anhang dem Signalbuch beizuében sind. Jedenfalls vermißt man die wichtigen Bestimungen des § 49 der Fahrdienstvorschriften, welche zurzeit ls „Ersatz des dreistelligen Vorsignals“ anzusprechen sind, ehr im Signalbuch. Der Betriebsbeamte müßte die Sichereit haben, daß alles, was mit Signalwesen zu tun hat, in nem einzigen Buche, dem Signalbuch, zu finden ist. Doppelter Abdruck der Vorschriften in dem Signalbuch und in en Fahrdienstvorschriften wäre nicht zu vermeiden, aber auch kein Schade: Der lernende Dienstanfänger, der in den Sinn des Signalwesens einzudringen versucht, und der ältere Beamte, der jenen im Personalunterricht in seinem Bemühen unterstützen muß, haben gleichen Vorteil: im äußeren und inneren Dienst wird es unschätzbar sein, für alle Signalfragen sich aus einem einzigen Nachschlagebuch an schnell auffindbarer Stelle Rat holen zu können.

Die übersichtliche und sachlich begründete Anordnung des Stoffs, d. h. die Reihenfolge der einzelnen Signale, ist überaus schwierig. Schon im Jahre 1907*) hat Blum, Mannheim das neue Signalbuch einer Prüfung daraufhin unterzogen, und versucht, eine neue Einteilung nach Zweck und Bedeutung der Signale zu schaffen, ohne zu allgemein annehmbaren Vorschlägen gelangt zu sein. Um die sicher nicht mehr zeitgemäße Reihenfolge der Signale im preußischen Signalbuch zu verstehen, sei daran erinnert, daß sie getreulich die geschichtliche Entwicklung des Signalwesens wiederspiegelt. Anfangs waren Glocken- und Wärtersignale von großer Bedeutung; lange nach Anwendung der Hauptsignale im heutigen Sinne folgte das Vorsignal. Nur ungern wird man sich zu einer einschneidenden Änderung im Aufbau des Signalbuchs entschließen, welche den einzelnen Signalen andere Nummern zuweisen wird, obgleich die Änderung in den Nummern unbedenklich ist, da ihre Benutzung im äußeren Dienst mit wenigen Ausnahmen (6 b-Scheibe, Signal 15 b) nicht gebräuchlich ist; die Schwierigkeit zu bessern liegt darin, daß eine Einteilung der Signale, sei es nach Zweck, Bauart oder Verwendungsweise, zu einer völligen Auflösung des langgewohnten und eingelebten Signalbuches führen muß, ohne im neuen Gewande ganz zu befriedigen; das lehrt am besten der Vorschlag Blum, so scharfsinnig und dankenswert seine Ausführungen sind. Gangbar wäre vielleicht der Weg einer Neuordnung, die das derzeitige Gefüge der Hauptabschnitte fast unverändert läßt, aber eine scharfe Trennung der ordentlichen von den außerordentlichen Signalen vorsieht, in folgender Weise:

*) Jahrgang 1907, Nr. 87 dieser Zeitung: „Die Gruppierung der Signale im neuen Signalbuch“.

Ordentliche Signale.

1. Vorsignale.
2. Hauptsignale.
3. Signale an Weichen, Gleissperren und am Wasserkran.
4. Signale am Zuge.
5. Signale an einzelnen Fahrzeugen.
6. Signale des Zugpersonals.
7. Verschiebesignale.
8. Läutesignale.

Außerordentliche Signale.

9. Langsamfahrsignal.
10. Haltsignal.
11. Gefahr-Läutesignal.

Diese Einteilung zeichnet sich durch den großen Vorzug aus, daß sie die außerordentlichen Signale in einem besonderen Abschnitt aus den andern Signalen abhebt, sie also in ihrer betrieblichen Bedeutung leichter zu erfassen erlaubt. Alle Signale des ersten Hauptabschnitts sind jedem Betriebsbeamten geläufig durch den alltäglichen Gebrauch; die außerordentlichen Langsamfahr- und Haltsignale werden in ihren genauen Bestimmungen schon schwieriger im Gedächtnis behalten, je seltener sie dem einzelnen vorkommen und je umständlicher sie im Signalbuch aufzufinden sind. Die drei ersten Gruppen der ordentlichen Signale folgen so, wie sie dem Lokomotivführer, für den sie vornehmlich gelten, auf seiner Fahrt von der Strecke in den Bahnhof erscheinen.

Unerläßlich bei einer gelegentlichen Neuausgabe des Signalbuchs ist die Berücksichtigung etwaiger in naher Zukunft liegender, wenn auch noch nicht spruchreifer Änderungen der Signalordnung bei der Nummerung der Signale. Das vom Zuge zu gebende Signal Nr. 20 „die Strecke soll untersucht werden", ist sicher entbehrlich, wird kaum verwendet, und kann nur zu Mißverständnissen führen. Die Ankündigung der Sonderzüge durch Signale an Zügen kann auch kaum noch als zeitgemäß betrachtet werden, da sie häufig nicht durchführbar ist. Für die dritte Stellung des Vorsignals „Vorbereitung auf Ablenkung", wird mit Recht eine Nummer freizulassen sein, wenn sie bei Neudruck des Signalbuchs noch nicht in die Signalordnung aufgenommen ist. Auch das Signal 8c am Hauptsignal „Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis" wird gewiß in nicht zu ferner Zukunft entbehrlich werden. Auch die im Anhang 1 aufgeführten Signale 35 bis 38 lassen sich noch vereinfachen und in das Signalbuch selbst aufnehmen, vielleicht unter der Bezeichnung „Merktafeln". Das Ablaufsignal läßt sich sachlich den Signalen an Weichen usw., neue Ordnungsnummer 3 nach obigem Vorschlag, zuordnen. Diese Hinweise sollen nur Beispiele sein, da eine signaltheoretische Untersuchung nicht im Rahmen dieser Betrachtung liegt.

Ein weiterer Fortschritt in der Vervollkommnung des Signalbuchs ist durch Benennung aller Signale und Signalstellungen neben der Bezeichnung durch Nummern zu erreichen. Es wurde schon erwähnt, daß nur sehr wenige Signale im Sprachgebrauch des äußeren Dienstes nach Nummern bezeichnet werden; bei einigen Signalen haben sich Namen von selbst herausgebildet, z. B. „Störungsscheibe" für Signal 19, wobei die Gefahr unzweckmäßiger Bezeichnung vorliegt; wie z. B. für Signal 9, das gegen die treffende, in den Stellwerksvorschriften amtlich angeordnete und im Schrifttum seit Jahren gebräuchliche Bezeichnung „Warnstellung" stets als „Haltstellung" bezeichnet wird. Es ist schwierig, diese vom Personal selbst gewählte unrichtige Bezeichnung zu unterdrücken, zumal die amtliche in einer Vorschrift gegeben ist, die außerhalb der dienstlichen Tätigkeit eines großen Teils der Betriebsbeamten liegt. Der Name, glücklich gewählt, ist besser als die Nummer; denn mit ihm verbindet sich leichter die Vorstellung des Signalbildes, auch schließt er bei Zuruf oder Übermittlung durch Fernschreiber oder -sprecher Mißverständnisse leichter aus.

Das Signalbuch als Lehrbuch betrachtet, vermag seinen Zweck nicht zu erfüllen ohne eine gute bildliche Darstellun der Signale. Jedes sichtbare Signal, das be schrieben ist, muß auch bildlich dargestell sein. Die Probe auf diese Forderung liefern die Persona prüfungen: Signale ohne Abbildung im Signalbuch werde oft nur unsicher gewußt, und wenn schon der Wortlaut wor getreu wiedergegeben wird, so fehlt meist jede klare Vo stellung von dem Signalbild. Es muß beachtet werden, da es Dienstanfänger, oft von recht bescheidenem Auffassung vermögen und noch ungeübt in eisenbahnlichen Begriffe sind, die aus dem Signalbuch lernen und belehrt werde sollen. Die Abbildungen werden um so verständlicher sei und um so leichter und fester dem Gedächtnis eingeprä bleiben, je mehr sie sich in der Wiedergabe der Wirklichke anschließen. Jede „Prinzipskizze", die nur in einfache Strichen das Wesentliche festhält und für einen geschulte Kopf das Beste an Einfachheit und Zweckmäßigkeit darstell versagt hier völlig. Die unübertroffene Lösung gibt da Lichtbild, mit eingedruckten Farben der Signale. Das Signal buch der schweizerischen Eisenbahnen enthält Signaldarstel lungen, die als meisterhaft und vorbildlich bezeichnet werde müssen; beispielsweise sei auf die Abbildungen zum Lang samfahrsignal (für ein- und zweigleisige Strecken je beson ders) hingewiesen, das sich im Landschaftsbilde so deutlic und leichtverständlich abhebt, daß es auch der einfachst Mann aus dem Volke, der in den Dienst auf der Lokomotiv oder in die Bahnmeisterrotte eintritt, ohne Mühe und Unterrich begreift. Der Unterschied zwischen Prinzipskizze und Lich bild ist zu erkennen aus der Übersicht „Weichen-Forn signale", die in dankenswerter Weise das Signalbuch de bayerischen Staatseisenbahnen als Anlage 4 bringt, und au der Abbildung zu dem Signal für doppelte Kreuzungsweiche im zweiten Nachtrag zum Signalbuch der schweizerische Eisenbahnen: Dort die für das technisch geschulte Aug leicht verständlichen einfachen Striche für die neben de Weichensignalen dargestellten Weichenstellungen, hier di Weiche im natürlichen Bilde, sich prächtig in allen Einzel heiten — welch' praktischer Gedanke — von dem schnee bedeckten Bettungsschotter abhebend. — Besonderer Erwäh nung bedarf die geschickte, nachahmenswerte Darstellun der in einem Bahnhof erscheinenden Signalbilder an den Ein fahr- und Ausfahr-, Vor- und Hauptsignalen an Hand eine einfachen Gleisplanes, in dem die jeweilige Zugfahrt ange deutet ist, wie sie das Signalbuch der bayerischen Staats eisenbahnen im Anhang bringt. Der bildlichen Darstellun der Signale muß größter Wert beigelegt werden, weil da Signalbuch für die zahlreichen Bediensteten des Außendienste das einzige Lehrbuch ist, in dem sie die Signale sehen kön nen, wenigstens im Bilde, die sie oft monate- ja jahrelan weder in Wirklichkeit zu sehen bekommen, noch selbst an wenden.

Zweckmäßig ist auch die Aufnahme eines Beleuchtungs kalenders in das Signalbuch. Die für mittlere Witterungs verhältnisse angegebenen Beleuchtungszeiten, immer für zwe Wochen geltend, geben einen Anhalt für eine richtige Be leuchtung und beschränken Willkür und Nachlässigkeit. Fü die Ermittlung und Nachprüfung des Bedarfs an Beleuch tungsstoff ist der Beleuchtungskalender, der sonst selten an zutreffen ist, im Signalbuch abgedruckt, aber auf dem klein sten Bahnhof stets zur Hand sein wird, eine wertvolle Zu gabe (zu vergleichen Anlage 2 des Signalbuchs der bayeri schen Staatseisenbahnen).

Die Ausdrucksweise muß klar und rein von sprachliche Härten sein. Die Schreibweise kurzer Sätze mit reichliche Verwendung des Absetzens eines neuen Gedankens, begünstig das Verstehen außerordentlich. Sätze von 10 und mehr Zeile lassen sich gewiß in mehrere Absätze mit geringerer Zeilen zahl umwandeln. Entbehrliche Fremdwörter, wie Station Rangieren, Telegraph, explosiv, desgleichen die römische Ziffern der Hauptabschnitte, die viele Bedienstete nicht zu

sen vermögen, werden den nächsten Neudruck des Signalbuchs nicht mehr erleben.

Die Not des Weltkriegs hat dazu gezwungen, weibliche und männliche Kräfte, letztere in knabenhaftem Alter im Betriebsdienst (Stellwerks-, Zug-, Rangier- und Lokomotivfahrdienst) zu beschäftigen, wo sie das Signalwesen schon nach kurzer Ausbildung beherrschen müssen. Die Verwendung dieser Aushilfskräfte, die man früher für unmöglich und betriebsgefährlich angesehen hätte, wird noch mehrere Jahre nach Kriegsende anhalten. Der leicht verständlichen, schriftlichen und bildlichen Darstellung aller sichtbaren Signale wird daher zu Unterrichtszwecken erhöhte Bedeutung beizumessen sein, um den überlasteten Betriebsbeamten den Unterricht zu erleichtern. Da vorläufig mit einem Neudruck des Signalbuchs nicht zu rechnen ist, erscheint es als eine dringliche Forderung der Betriebssicherheit, Lehrblätter herauszugeben, auf denen alle Signale, deren Abbildungen im derzeitigen Signalbuch fehlen, wörtlich und bildlich dargestellt sind; ganz besondere Sorgfalt wird der bildlichen Wiedergabe der „Handsignale" aller Art zu widmen sein, die der Dienstanfänger oft nicht Gelegenheit hat, in richtiger Ausführung zu sehen, und dann auch fehlerhaft sich einlernt.

Zur Herausgabe eines Neudrucks des Signalbuchs bedarf es sorgfältiger, umfangreicher Vorarbeiten, zu leisten in immer bewährter Gemeinschaft von Männern des praktischen Dienstes und der leitenden Stelle, in deren Hand die endgültige Entscheidung gelegt ist. Die vorstehenden Ausführungen wollen nichts anderes sein, als einige kleine Bausteine zu dem Neubau, gefunden auf dem Felde beruflicher Arbeit und in nachdenklichen Stunden. Ms.—

Die Lohnordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt.

(Schluß aus Nr. 85.)

Im nächsten Unterabschnitt wendet sich dann der Verfasser den Lohnstaffeln und dem Arbeiterbeamtentum zu. Er ist nicht ein Verfechter des Schlagworts „gleiche Arbeit, gleicher Lohn", tritt vielmehr für die Staffelbildung ein. Er geht hierbei davon aus, daß die Eisenbahnverwaltung ein lebhaftes Interesse an einem treuen, verläßlichen Arbeiterstamm habe, der nicht fortwährend auf den allgemeinen Arbeitsmarkt schaue. Die Betriebspflicht der Staatseisenbahn wie die Verkehrs- und Betriebssicherheit erforderten gebieterisch ein festes Arbeiterheer. Mit diesem im öffentlichen Interesse liegenden Hinweis auf die Lohnstaffel begegne sich der Wunsch der Arbeiter, die bei der Einführung der neuen Lohnordnung diesen Wunsch ausgedrückt hätten. Es sprächen aber wichtige volkswirtschaftliche Gründe für die Staffelbildung. Die Eisenbahnarbeiter unter der Herrschaft der Lohnstaffeln könnten vorwärts streben, die Privatarbeiter mit den Durchschnittslöhnen in demselben Maße nicht. Als Ziel gelte, den Höchstlohn dem Arbeiter um die Mitte der dreißiger Jahre zu gewähren, weil um diese Zeit der Arbeiter, der gleich zu heiraten pflege, die Höchstlast für die Erziehung der Kinder zu tragen habe. Das System der regelmäßigen Gewährung von Lohnerhöhungen sei dem für Beamte allgemein eingeführten Verfahren der regelmäßigen Gehaltszulagen bewußt nachgebildet.

Aber auch im übrigen finde eine Anlehnung in der Behandlung der Arbeiter an bewährte Grundsätze der Beamtenrechte und Beamtenpflichten statt, was volkswirtschaftlich von hohem Werte sei. Trete der Staatsbeamte zu dem Landesherrn und den von ihm eingesetzten Dienstbehörden in ein Gewalt-, Treu- und Schutzverhältnis, so bringe die Arbeiter-Dienstordnung in ihren §§ 3—5 dasselbe Gewalt- und Treuverhältnis des Staates zu den Arbeitern zum Ausdruck. Lediglich das Schutzverhältnis weise insofern einige Besonderheiten auf, als die Ausübung der staatlichen Gewalt nur den Arbeitern zustehe, die Beamten vertreten oder als Bahnpolizeibeamte verpflichtet worden seien, und als die Arbeiter bei den Rechtswohltaten und Befreiungen von staatsbürgerlichen Pflichten den Beamten nicht gleichstünden. Dagegen gebühre auch dem Arbeiter ein klagbarer Anspruch auf den jeweiligen Lohn, dessen Art und Höhe ihm bei der Annahme mitgeteilt worden sei, also einen Teil seines Arbeitsvertrages bildet. In dieser Richtung legt der Verfasser besonderen Wert darauf, daß in der neuen Arbeiter-Dienstordnung auf die Lohnordnung hingewiesen sei, so daß, da die Arbeiter-Dienstordnung dem Arbeitsvertrage zugrundegelegt werde, nunmehr auch die Lohnordnung einen maßgebenden Teil des Arbeitsvertrages bilde. Das sei ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schritt vorwärts, ein gutes Rahmenwerk, das schon sozusagen die Frage des Staatsarbeiterrechts vorwegnehme. Wenn die preußische Staatseisenbahnverwaltung trotzdem weder der Lohnordnung noch der neuen Arbeiter-Dienstordnung den Charakter einer Rechtsnorm gegeben, sondern Änderungen ausdrücklich vorbehalten habe, so könne seines Erachtens dafür nur die Erwägung maßgebend gewesen sein, daß das Endziel der rechtlich allseitig gesicherten Stellung des Arbeiters nicht mit einem gewaltsamen Sprunge erreicht werden könne. Durch die Verkündung der Lohngrundsätze durch die Staatsregierung an die Volksvertretung werde die Lohnordnung zu einer Magna Charta der Arbeiterschaft und einer willkürlichen Änderung durch die Behörden entzogen. Der Arbeiter sei in seinen Rechten tatsächlich ebenso gesichert wie der Staatsbeamte, und jedenfalls weit mehr als der Arbeiter in Privatbetrieben, da der Inhalt der Lohnordnung weit über das hinausgehe, was nach der Gewerbeordnung im Arbeitsvertrage zu vereinbaren sei. Müsse dies Hinaustreten in die Öffentlichkeit in grundsätzlichen Arbeiterfragen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt auf das lebhafteste begrüßt werden, so gebe es auch die beste Gewähr dafür, daß die Staatseisenbahnverwaltung das Ziel ihrer volkswirtschaftlichen Fürsorge für die Arbeiter nicht aus dem Auge verlieren wolle und werde. Berücksichtige man endlich, daß auch nach dem Eintritt der Dienstunfähigkeit und für die Familie nach dem Ableben der Anspruch des Arbeiters und seiner Nachkommen durch die Abteilung A der Arbeiterpensionskasse und darüber hinaus durch Abteilung B gesichert sei, so könne behauptet werden, daß dem Grunde nach der Arbeiter in demselben Verhältnis zum Staate stehe wie der Beamte, und daß die neue Lohnordnung hierin bedeutende Fortschritte enthalte.

Endlich glaubt der Verfasser in diesem Zusammenhang noch auf eine Einrichtung besonders aufmerksam machen zu müssen, die eine ganz erhebliche Besserstellung der Arbeiterschaft gegenüber dem Beamtentum in sich schließe, und zwar in der volkswirtschaftlich zurzeit vielleicht bedeutendsten Frage der korporativen Selbstvertretung. Das seien die Arbeiterausschüsse. Nach näherer Betrachtung der Aufgaben dieser Ausschüsse und besonderer Hervorhebung ihrer Erwähnung in der Arbeiter-Dienstordnung kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß in den Arbeiterausschüssen eine Einrichtung von hohem volkswirtschaftlichem Werte geschaffen sei, die zweifellos geeignet sei, ihren vornehmsten Zweck restlos zu erfüllen, der nach der Einführungsverordnung darin bestehe, „die Verwaltung über die Interessen und Wünsche der ihr unterstellten Arbeiter, namentlich des ständigen Personals, zu unterrichten und, soweit diese mit den eigenen Auffassungen der Verwaltung nicht übereinstimmen, auf dem Wege friedlicher und geordneter Verhandlungen mit ihren Vertrauensmännern eine Verständigung herbeizuführen".

Aus diesen Darlegungen folgert der Verfasser endlich, daß das Wort „Arbeiterbeamte" für die preußischen Eisenbahnarbeiter zutreffen dürfte. An der Erlangung wirklicher Beamteneigenschaft durch die Arbeiter fehle lediglich die das Beamtenverhältnis begründende Anstellung im öffentlichrechtlichen Sinne. Formell sei also der Unterschied nicht zu verwischen, tatsächlich sei er außerordentlich gering. Es sei aber hervorzuheben, wieweit die Staatseisenbahnverwaltung im Laufe der Jahre gegangen sei, immer weiteren Kreisen auch formell Beamteneigenschaft beizulegen. Zahlreiche neue Klassen für Unterbeamte, die die gleiche Tätigkeit bis dahin im Arbeiterverhältnis ausgeübt hätten, seien geschaffen worden. Rund 70 % der Gesamtbeamten würden in Privatbetrieben Arbeiter sein. Man dürfe bei dieser Sachlage im wirtschaftlichen Sinne — also ohne den Beamten im geringsten zu nahe treten zu wollen — die Unterbeamten als wirkliche „Arbeiterbeamte" bezeichnen. Hiernach habe die Staatseisenbahnverwaltung in jeder Beziehung ihr Arbeiterpersonal so sicher gestellt und seine berechtigten Forderungen in

einem Maße anerkannt und erfüllt, daß ein Bedürfnis zu weiterer grundlegender Regelung kaum mehr vorliege. Nachdem der große Schritt einer Neugestaltung der Lohnordnung und der Arbeiter-Dienstordnung getan sei, und dadurch das Verhältnis der Arbeiter zur Eisenbahnverwaltung in der dargestellten Weise festgelegt und gesichert worden sei, könnten die Forderungen, die unter dem Ruf nach einem Staatsarbeiterrecht erhoben würden, tatsächlich jetzt schon als erfüllt gelten. Die Maßnahmen der Verwaltung würden sich als segensreich für den Staat und das ganze Volk erweisen und als Akte von höchster volkswirtschaftlicher Bedeutung darstellen.

Im Anschluß hieran glaubt der Verfasser noch darauf hinweisen zu sollen, daß auch der preußischen Eisenbahnverwaltung die von namhaften Volkswirtschaftlern und Praktikern so außerordentlich als volkswirtschaftlich gepriesene Gewinnbeteiligung des Arbeiters nicht verschlossen sei. Ein Ansatz hierzu sei bereits im Stücklohn vorhanden, ebenso wie die den Hemmschuhlegern für vorsichtiges Rangieren bewilligten Prämien als Gewinnbeteiligung anzusprechen seien. Eine weitere Gewinnbeteiligung könnte nach Ansicht des Verfassers unter anderem z. B. für die Werkstattsarbeiter zur Verkürzung der Aufenthalte der Fahrzeuge in den Werkstätten bei Untersuchungen und Ausbesserungen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs und ebens für die Güterbodenarbeiter zwecks Herabsetzung der Entschädigungen an die Verkehrstreibenden für Lieferfrist überschreitungen infolge Fehlladung, für Verluste und Beraubung von Gütern in Frage kommen.

Am Schlusse seiner Abhandlung kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die neue Lohnordnung ein Werk von hervorragend volkswirtschaftlicher Bedeutung sei. Er schließt seine Ausführungen mit den Worten des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Denkschrift über das Lohnwesen: „Die Staatseisenbahnverwaltung wird auf die Weiterbildung des Arbeiterlohnwesens dauernd ihr Augenmerk richten und die Lohnordnung ergänzen und vervollkommnen wenn sich bei ihrer Handhabung dazu das Bedürfnis herausstellt“ und bezeichnet sie als Worte von großer volkswirtschaftlicher Tragweite.

Der Verfasser darf ohne weiteres beanspruchen, die volkswirtschaftliche Bedeutung der neuen Lohnordnung richtig beurteilt zu haben. Er hat dem Schöpfer der Lohnordnung ein schönes, wohlverdientes Denkmal gesetzt.

Dr. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichseisenbahnamt hat unterm 24. Oktober einige Änderungen der Nummern I a, I b und III der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 189 des Reichs-Gesetzblattes vom 27. Oktober hervor.

— **Einschweißen der Rauchrohre bei Lokomotiven mit eisernen Rohrwänden.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 16. Oktober d. J. ist aus der Nachweisung über die Lokomotiven mit eisernen Feuerbuchsrohrwänden und eingeschweißten oder eingeschraubten Rohren ersichtlich, daß das Einschweißen der Rohre in größerem Umfange durchgeführt worden ist. Die Erfahrungen im Betriebe mit den Lokomotiven mit eingeschweißten Rauchrohren sind im allgemeinen gut. Über die Bewährung des Einschweißens der Heizrohre ist das Urteil nicht übereinstimmend günstig. — Da das Einschweißen der Rohre, zumal der Rauchrohre, auf die Betriebstüchtigkeit der Lokomotiven und den Kohlenverbrauch günstig einwirkt, so vertraut der Minister, daß namentlich diejenigen Königlichen Eisenbahndirektionen, die noch mit einer großen Zahl von Lokomotiven mit uneingeschweißten Rohren arbeiten, das Einschweißen weiter beschleunigen.

— **Die Heizung der Eisenbahnzüge.** Der Krieg stellt weiter so hohe Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung, daß wegen Mangels an Heizschläuchen und zur Herabmilderung des Kohlenverbrauchs während des kommenden Winters die Heizung der Züge weiter als im vorigen Jahre eingeschränkt werden muß. Der diesjährige Heizzeitraum dauert bis zum 31. März kommenden Jahres. Die in den Abteilen anzustrebende Wärme ist auf 10 bis 12 Grad C. herabgesetzt worden. Von der Heizung der Stadtbahn-, Vorort- und Nebenbahnzüge sowie der Züge des Nahverkehrs muß abgesehen werden. Die Staatseisenbahnverwaltung richtet daher an das reisende Publikum die dringende Aufforderung, sich mit Eintritt kälteren Wetters ausreichend mit Winterschutzkleidung, Decken u. dergl., unter allen Umständen zu versehen, weil auch in denjenigen Fernzügen, deren Heizung noch vorgesehen ist, nicht immer auf ausreichende Erwärmung der Abteile in bisher gewohnter Weise gerechnet werden kann.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.** Der „B. Akt.“ schreibt: Wie erinnerlich, hat die Gesellschaft seit 1. April dieses Jahres den Zinsendienst für ihre Schuldverschreibungen nicht aufrecht erhalten können, da die durch die Kriegsverhältnisse erheblich zurückgegangenen Einnahmen nicht einmal die festen Lasten deckten und die Aufsichtsbehörde die Heranziehung der verschiedenen Fonds, insbesondere des etwa 400 000 ℳ betragenden Erneuerungsfonds, zur Schuldentilgung nicht gestattete. Es sind daher bereits zwei Kupons der Obligationen notleidend geworden. Zwecks Neuordnung der Finanzverhältnisse schweben nun Verhandlungen, um dieser durch Nachzahlung auf die Aktien neue Mittel zuzuführen. Hierzu bedurfte es des Einvernehmens mit den Städten Nordhausen und Wernigerode, die durch Aktienbesitz wesentlich an dem Unternehmen beteiligt sind. Die Verwaltung erhofft eine Gesundung der Finanzlage um so mehr, als die Einnahmen im September dieses Jahres bereits eine Besserung erfahren haben und die bewilligte Tariferhöhung eine Andauer dieser Besserung verspricht. Eine geldliche Inanspruchnahme der Obligationeninhaber, die in eine Stundung der Zinsenzahlung willigen mußten, erscheint vollständig ausgeschlossen.

— **Eine Arbeiterausgleichsstelle im Bezirke der Handelskammer Leipzig.** Im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der Kriegsamtsstelle Leipzig und der Leipziger Handelskammer wurde am 25. Oktober d. J. unter zahlreicher Beteiligung aus Kreisen von Handel und Industrie für den Bezirk der Handelskammer Leipzig eine Arbeiterausgleichsstelle auf der Grundlage einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung ins Leben gerufen. Die Gesellschaft hat sich die Aufgabe gestellt, die im Bezirke vorhandenen und durch das Hilfsdienstgesetz noch verfügbar zu machenden Arbeitskräfte in einer Hand zusammenzufassen und das Personal bei eintretendem Bedarfe zu Entladezwecken aller Art zu verwenden, besonders dann, wenn drohende Verkehrsstockungen auf den Güterbahnhöfen und im Speditionsgewerbe ein schnelles und umsichtiges Eingreifen im Allgemeininteresse notwendig machen. Die Zuweisung von Arbeitskräften wird von der Kriegsamtsstelle nach Möglichkeit gefördert werden. Man hofft, daß hierdurch die militärischen Entladekommandos auf das geringste Maß beschränkt und die etwa eintretenden Verkehrsschwierigkeiten ohne allzugroße nachteilige Folgen für den Gesamtgüterumschlag des Bezirks behoben werden können. Das Stammkapital der Gesellschaft überschreitet die Höhe des gesetzlichen Mindestbetrags. Der Kriegsamtsstelle und der Handelskammer ist je ein Sitz im Aufsichtsrate eingeräumt worden. Die verwaltungstechnischen Arbeiten werden unter der Leitung eines von der Gesellschaft besonders bestellten Geschäftsführers durch den öffentlichen städtischen Arbeitsnachweis geleistet.

— **Zu der Frage der Schnellzugzuschläge** hat die Handelskammer Leipzig in öffentlicher Sitzung folgenden Beschluß gefaßt: Obwohl die Kammer anerkennt, daß aus zwingenden betriebstechnischen und militärischen Gründen die schnellfahrenden Züge entlastet werden müssen, erachtet sie doch zur alsbaldigen Beseitigung des bestehenden, Handel und Industrie stark belastenden Zustandes folgende Maßnahmen für zweckmäßig: 1. An Stelle der durch ihre eigenartige Staffelung ungerecht wirkenden Schnellzugzuschläge empfiehlt sich eine Verdoppelung des Fahrpreises. Da der doppelte Fahrpreis aber für nähere Entfernungen die notwendige Entlastung der Schnellzüge nicht herbeiführen würde, sind diese Züge zur Benutzung für kürzere Strecken und innerhalb einer gewissen Abgrenzung auszuschließen. 2. Mit der Festsetzung einer Höchstgewichtsgrenze für einzelne Gepäckstücke auf 50 kg ist die Kammer einverstanden. Dabei muß aber, besonders im Interesse des Standes der Handlungsreisenden die Stückzahl außer Berücksichtigung bleiben. 3. Für Handlungsreisende, die sich als solche ausweisen (gegebenenfalls auf Grund einer Bescheinigung der Handelskammern), hat der besondere Zuschlag bei Benutzung von Eil- und Schnellzügen wieder in Fortfall zu kommen.

— Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter. ie „Köln. Ztg." schreibt am 25 v. M.: Die vom Verbande Deutsher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter gewählte Lohnommission der Eisenbahner wurde nach längeren Verhandngen am Mittwochnachmittag zu abschließenden Verhandngen im preußischen Eisenbahnministerium empfangen. iese hatten das Ergebnis, daß die vor zwei Wochen bewilligte eichmäßige zehnprozentige Lohnerhöhung weiter ausgebaut urde in dem Maße, daß die bisher niedriger bezahlten rbeiter stärker aufgebessert werden, teilweise bis über %. Das betrifft namentlich die ländlichen Arbeiter. Die ädtischen, und insbesondere die großstädtischen Arbeiter halten zum Ausgleich eine Erhöhung der laufenden monatchen Teuerungszulagen nach Ortsklassen, z. B. in Berlin n 30 ℳ, in Hamburg, Cöln, Frankfurt a. M. um 21 ℳ usw.

— Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Zum 75jährigen estehen des Vereins für Eisenbahnkunde hielt der Wirkliche eheime Oberbaurat Dr.-Ing. Müller einen Vortrag über die schichtliche und bauliche Entwicklung der Dampflokomove. Er verglich zunächst die Grundbedingungen für den ntrieb einer Lokomotive mit Dampfkraft mit den Grunddingungen für den elektrischen Antrieb und hob die Vorle hervor, die die elektrische Lokomotive gegenüber der ampflokomotive hat. Nach den Erfahrungen in dem gegenirtigen Kriege hat aber die Dampflokomotive so Hervorgendes geleistet und nicht unerheblich mit zu den Erfolgen s Heeres beigetragen, daß die allgemeine Einführung s elektrischen Betriebes wohl zunächst nicht zu erwarten i. Soweit es sich indessen um den Betrieb stark benutzter adt- und Vorortbahnen handele, sei der elektrische Betrieb m Dampfbetrieb vorzuziehen, weil damit auch die Annehmhkeit der Rauchlosigkeit verbunden sei.
Bei der geschichtlichen Entwicklung der Lokomotive wurde f das Preisausschreiben der Liverpool-Manchester-Eisenhn vom Jahre 1829 verwiesen, bei dem die Lokomotive cket von Robert Stephenson in Newcastle als Sieger des ettbewerbs hervorging. Unter anderen wurden Abbildungen r ersten in Deutschland benutzten Lokomotive der Nürnrg-Fürther Eisenbahn und der Leipzig-Dresdener Eisenhn sowie der ersten von A. Borsig in Berlin erbauten komotive vorgeführt. In den siebziger Jahren wurde bei n preußischen Staatsbahnen die Normalisierung der Fahrge begonnen und anfangs der achtziger Jahre, nachdem die isten norddeutschen Privatbahnen verstaatlicht waren, rchgeführt. Diese Normalien haben seinerzeit zu einheithen Lokomotivbauarten bei allen Eisenbahndirektionen geirt, wodurch die Betriebsführung und die Unterhaltung r Lokomotiven wesentlich erleichtert wurde. Auch für die komotivfabriken war die einheitliche Bauart von großem rteil. Durch wesentlich höhere Anforderungen im Beebe sind die nach den Normalentwürfen gebauten Lokomoen inzwischen durch wesentlich leistungsfähigere Lokomoen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ersetzt rden. Auf Anregung des Herrn Ministers der öffentlichen beiten ist mit den übrigen Bundesregierungen mit Staatsnbetrieb neuerdings der Bau einheitlicher Lokomotiven gleicher Weise, wie es für den Bau einheitlicher Güterzgen für den Staatsbahnwagenverband geschehen ist, anstrebt. Von den preußisch-hessischen Staatsbahnen sind eits 300 solcher Einheitsgüterzuglokomotiven in Auftrag geben. Alle Güterzuglokomotiven werden schon jetzt voreitend mit der Einheitsverbundbremse Kunze-Knorr ausüstet, um der allgemeinen Einführung der durchgehenden terzugwagenbremse die Wege zu ebnen. Schließlich wurde f die großen Ersparnisse hingewiesen, die mit der Einirung der leistungsfähigeren Lokomotive verbunden sind.

— Personalnachrichten. Bei der preußisch-hessischen atsbahnverwaltung wurde verliehen: dem Präsidenten der senbahndirektion in Frankfurt (Main) Reuleaux der arakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem nge der Räte erster Klasse und dem Regierungsbaumeister s Maschinenbaufachs Galewski in Frankfurt (Main) der arakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte rter Klasse. — Ernannt sind: die Regierungsbaumeister Eisenbahnbaufachs Kloevekorn in Hannover, Hilke in Bromberg, Lucht in Mainz, Johannes Seiffert Erfurt, Verlohr in Cüstrin, Lodemann in Deutschlau und Süß in Kreuznach sowie die Regierungsbaumeister Maschinenbaufachs Fresenius in Düsseldorf, Rutheyer in Görlitz, Israel in Wittenberge, Rutkowski Stargard (Pomm.), Gaedke in Wittenberge, Mörchen Dr. Ing. Spiro in Trier, Schmelzer in Berlin und eschke in Bromberg zu Regierungs- und Bauräten. — n Geheimen Baurat Gronewaldt, Vorstand des Eisenn-Werkstättenamts a in Leinhausen, ist die nachgesuchte lassung aus dem Staatsdienste mit Ruhegehalt erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Kurth, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beauftragt. — Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. Calmberg, bisher in Braunschweig, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und Dr. Barkhausen, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Braunschweig sowie die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Metz, bisher in Glogau, zum Eisenbahn-Betriebsamt 3 nach Cottbus, Hans Lehmann, bisher in Gleiwitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld und Apel, bisher in Angerburg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg.

Österreich.

— Wie beugen wir der Verkehrsnot im Reiseverkehr vor? Die „Zeit" bringt folgende Mitteilung: Die Eisenbahnen haben derzeit vor allem den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Lokomotiv- und Wagenbauanstalten haben Mangel an Baustoffen und Arbeitskräften; deshalb ist größtmögliche Schonung der Beförderungsmittel geboten. Es ist notwendig, im Eisenbahnverkehr auch mit Kohle zu sparen, weil wesentlich weniger Kohle als im Vorjahre aufgebracht werden kann. Ein entlasteter Eisenbahnbetrieb erspart Kohle, die der Bevölkerung zugute kommt. Der Verkehr für bürgerliche Zwecke muß daher stark verringert werden. Jedermann lege sich daher die weitestgehende Beschränkung im Reisen auf und helfe so, den Bahnweg zu entlasten. Jede unnütze und aufschiebbare Bahnfahrt ist zu unterlassen. Zur Beförderung können nur so viele Personen zugelassen werden, als der Zug aufnehmen kann; auf Unterwegsreisende muß auch Rücksicht genommen werden. Erforderniszüge zur Beförderung zurückgebliebener Reisender können nicht eingeleitet werden. Überfüllte Züge machen bei den gegenwärtigen Verhältnissen Verspätungen unvermeidlich. Unregelmäßigkeit des Verkehrs ist eine der schlimmsten Gefahrquellen für die Betriebssicherheit. Wer durch überflüssige Reisen zur Überfüllung der Züge beiträgt, gefährdet sich und andere.

— Südbahn. Am 25. Oktober hat eine Sitzung des Verwaltungsrates der Südbahn stattgefunden. Der Generaldirektor, Sektionschef Ritter v. Weeber, berichtete über die Entwicklung des Verkehres und der Einnahmen und Ausgaben, soweit hierüber vorläufig Aufstellungen vorhanden sind. Die Ausweise, welche dem Verwaltungsrate vorliegen, reichen bis Ende August. Für September sind vorläufige Anhaltspunkte mitgeteilt worden. Im August war der Verkehr hauptsächlich infolge der Beförderung von Truppen und Militärgütern nach dem südlichen Kampfplatze wesentlich lebhafter. Auch der Hafenverkehr war nicht ungünstig. Anderseits sind auch die Ausgaben sehr bedeutend gestiegen. Der Generaldirektor verwies auf den Beschluß des Abgeordnetenhauses, 100 Millionen Kronen für die Bediensteten der Staatsbahnen zu verwenden, und erklärte, daß die Südbahn, vermöge der seinerzeit getroffenen Abmachungen, die entsprechend gleichen Lasten werde übernehmen müssen. Auch die Ausgaben für Materialbeschaffung, insbesondere für Kohle, sind noch immer im Steigen. Ferner berichtete der Generaldirektor über verschiedene Bauausführungen, namentlich Ergänzungsbauten an Stationen, Gleisanlagen und andere Anschaffungen. Diese Investitionen bewegen sich bisher im Rahmen des unbedingt Notwendigen, erfordern aber doch größere Aufwendungen.

Ungarn.

— Der neue Staatssekretär des Handelsministeriums. Handelsminister Graf Béla Serényi hat für die Leitung seines Ressorts aus dem Kreise der Abgeordneten eine hervorragende Stütze gewonnen, in welche er persönlich das vollste Vertrauen setzt. Dr. Elemér Hantos ist zum politischen Staatssekretär ernannt worden, der trotz seiner Jugend im ungarischen Wirtschaftsleben hervorragende Dienste geleistet hat. Der neue Staatssekretär ist zugleich Universitätsprofessor und bekleidet auch weiterhin diese Stelle. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß Dr. Elemér Hantos auf dem umfangreichen Gebiete seines Arbeitsfeldes, welches sich auf die Handelspolitik, auf das gesamte Verkehrswesen, die gewerbliche und industrielle Produktion erstreckt, besonders unter den jetzigen schwierigen Verhältnissen, eine für das Wohl des Vaterlandes segensreiche und ersprießliche Tätigkeit entfalten wird.

— **Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs.** Laut amtlicher Kundmachung ist die Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs am 1. d. M. auf sämtlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen, auf den in Ungarn gelegenen Linien der Südbahngesellschaft, ferner auf den Linien der Kaschau-Oderberger, Raab-Ödenburg-Ebenfurter, Mohács-Fünfkirchener, Szamosvölgyer und der Barcs-Pakraczer Eisenbahn ins Leben getreten.

— **Die Regierungsverhandlungen über die Kohlenversorgung.** In Budapest haben in den letzten Tagen Verhandlungen stattgefunden, welche die Regelung der Zufuhr oberschlesischer Kohle nach Österreich-Ungarn und österreichischer Braunkohle nach Deutschland betrafen. Die Vertreter der deutschen Regierung wiesen bei den Besprechungen auf die Schwierigkeiten hin, welche der Einhaltung der zugesagten Kohlenmenge nach Österreich-Ungarn entgegenständen. Bekanntlich wird die deutsche Kohlenmenge allmonatlich im Verhandlungswege festgesetzt und betrug für Österreich 525 000, für Ungarn 290 000 t. Dazu kommen noch rund 110 000 t Kohle aus dem Ruhr-, westfälischen und Saarrevier und 5000 t Briketts, während aus den böhmischen Braunkohlenrevieren sehr bedeutende Mengen Kohle nach Deutschland geliefert werden. Die aufzubringende Menge ist in den letzten Monaten nicht völlig in der Monarchie eingetroffen. Bei den Verhandlungen in Budapest wurde von den deutschen Regierungsvertretern nach langwierigen Besprechungen zugestanden, daß auch im Monat November keine Kürzung des Anteils eintreten soll.

— **Personalnachrichten.** Infolge Pensionierung des Ministerialrats Dr. Karl Neumann wurde mit der Leitung der Eisenbahnabteilung im Handelsministerium Ministerialrat Dénes Kelety betraut, zu dessen Stellvertreter Ministerialrat Dr. Amadé Rudan ernannt wurde. — Zum Leiter der Eisenbahnverwaltungssektion wurde Ministerialrat Dr. Ladislaus Török ernannt, mit der Leitung der Abteilung für Angelegenheiten der Lokalbahnen Ministerialrat Dr. Aurél Dessewffy, mit der Leitung der technischen Abteilung technischer Oberrat Koloman Kohányi und mit der Leitung der die Staatsbahnen betreffenden Angelegenheiten Ministerialrat Andor Szücs betraut. — Verliehen wurde dem Ministerialrat Dr. Alexander Hollán der Titel und Charakter eines Staatssekretärs, ferner anläßlich ihrer Pensionierung den Betriebsleitern Béla Uhlarik und Gedeon v. Hoitsy in Anerkennung ihrer langjährigen eifrigen Dienste der Titel eines Königlichen Ungarischen Hofrates. — Oberkontrollor Ludwig Stowski wurde zum Leiter der Sektion C II der Direktion der ungarischen Staatsbahnen (Gütertarifangelegenheiten des Lokalverkehrs, österreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahngüter- und Tiertarife, Teil I, Militärgütertarif) bestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Aufhebung des Vereinsreiseverkehrs mit Dänemark und Norwegen.** Die Generaldirektionen der dänischen und norwegischen Staatsbahnen teilten der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit, daß sie infolge weiterer Erhöhung der Fahrpreise ihrer Binnentarife genötigt sind, vom 1. November d. J. ab bis auf weiteres den Vereinsreiseverkehr nach ihren Ländern aufzuheben. In Kraft bleibt nur der Fahrschein Vamdrup Grz.—Vamdrup Station, Reihe 13 750, mit etwas erhöhten Fahrpreisen.

— **Saßnitz-Trälleborg.** Anläßlich einer von einem Berliner Blatt verbreiteten Mitteilung, wonach die Dampffährenlinie Saßnitz-Trälleborg wahrscheinlich am 1. November eingestellt werde, wird in der schwedischen Presse erklärt, daß in der schwedischen Staatsbahnverwaltung hierüber nichts bekannt sei. Auch wird darauf hingewiesen, daß wenigsten der Personenverkehr mit schwedischen Dampffähren aufrecht erhalten werde. Ebensowenig stand die Sache auf der Tages ordnung der Konferenz, die in voriger Woche in Kopenhage zwischen deutschen, schwedischen, norwegischen und däni schen Eisenbahnvertretern stattfand. Kürzlich machte i der skandinavischen Presse auch das Gerücht über Einstel lung der Dampffährenlinie Malmö-Kopenhagen und Benutzun von Segelfahrzeugen als Bindeglied zwischen den beiderse tigen Bahnnetzen von sich reden. Doch auch diese Mitteilun ist nicht zutreffend, namentlich könnte die umständliche, wie derholte Umladung, wie sie bei Anwendung von Segelschiffe nötig wäre, kaum in Frage kommen. Dagegen leidet di Kopenhagener Reederei Öresund, die einen Dampferver kehr zwischen Kopenhagen und Malmö unterhält, unte solchem Kohlenmangel, daß möglicherweise eine Störung ein tritt. M.

— **Elektrischer Motorwagen zur Feuerung mit Sulfit spiritus.** Der Mangel an Feuerungsmaterial, der infolge de Krieges in Schweden herrscht, hat neben der Ausnutzun sonstigen einheimischen Materials dazu geführt, auch de Sulfitspiritus, der bekanntlich aus Abfällen der Papiermasse fabrikation gewonnen wird, für Motorfeuerung nutzbar z machen. Eine schwedische Eisenbahnwagenfabrik hat jüngs einen schnellaufenden elektrischen Motorwagen mit Spiritus feuerung fertiggestellt, der für Eisenbahnbetrieb bestimmt is und bei den Probefahrten gute Ergebnisse lieferte. Bei de Probefahrten zeigte sich, daß der Spiritusverbrauch nu 0,014—0,015 l auf das Tonnenkilometer bei einem Zuggewich von 30 t betrug. Als besonderer Vorzug bei Anwendun von Spiritus als Motorfeuerung wird betont, daß man de beständig drohenden Gefahr, Waldbrände zu verursache womit bei gewöhnlichen Lokomotiven zu rechnen ist, entgeh Wagen der neuen Bauart sind ausschließlich für den Betrie auf schmalspurigen Eisenbahnen berechnet, doch ist jetz auch ein Motorwagen für vollspurige Bahnen im Bau b griffen. Die Geschwindigkeit beträgt nach den Berech nungen bei einem Zuggewicht von etwa 55 t auf wagerechte Strecke 50—55 km in der Stunde und in Steigungen vo 1 : 200 etwa 38—40 km. M.

— **Wasserkraftanlagen der französischen Südbahn in de Pyrenäen.** Nach einem Bericht der „Schweiz. Bauztg." ha die französische Südbahngesellschaft in den Pyrenäen einig große Wasserkräfte zur Stromlieferung an ihre elektrisch z betreibenden Linien in Ausbau genommen. Das kürzlic fertiggestellte Kraftwerk Soulom, an der Mündung des Gav de Cauterets in den Gave de Pau, nützt 250 bzw. 113 m Ge fälle der beiden Flüsse in einer Zentrale aus. Die Pelton Turbinen zu je 3500 PS., die Wasser aus 250 m Höhe au drei 530 m langen Druckrohren von 0,81 m Durchmesser e halten, treiben Einwellenstrom-Generatoren für 6000 Volt un 16⅔ Perioden/Sekunde mit 330 Umdrehungen in der Minut Zwei Peltonturbinen für je 350 PS., aus Abzweigrohren ge speist, treiben die beiden 125-Volt-Erregermaschinen mit 60 Umdrehungen/Minute. Das Wasser des kleineren Gefälle wird in drei 1,2 m starken Rohren von 330 m Länge zu dre wagerechten Francis-Spiralturbinen von 3500 PS. geleitet, di Einwellenstrom-Generatoren gleicher Größe antreiben; di zwei Erregermaschinen erhalten ihren Antrieb von zwe 350-PS.-Girard-Turbinen mit 600 Umdrehungen in der Minut

Zur Ausnutzung des Niederschlagsgebietes im Hochtal vo Couplan ist der Stausee Orédon mit 6,5 Millionen Kubikmete Inhalt in 1849 m Seehöhe errichtet worden; diese Wasserkra sowie die eines benachbarten Staubeckens gleichen Inhalte soll im Kraftwerk Eget ausgenutzt werden. Dem im Tale de Nesle gelegenen Maschinenhaus, das noch im Bau begriffe ist, wird das Wasser durch sieben 0,5 m starke Rohre vo 1250 m Länge über 736 m Gefälle zugeführt. Dort gelange sieben Hauptturbinen von je 5000 PS. und eine Erregerturbin von 450 PS. zur Aufstellung. F. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Station Puch-Oberalm der Linie Salzburg-Wörgl ist seit 3. Oktober 1917 in eine Halte- und Ladestelle ohne Änderung der Abfertigungsbefugnisse umgewandelt. Am gleichen Tage wurde die Eisenbahntelegraphenstation Puch-Oberalm geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin erlassen worden:

Nr. I 144 vom 28. Oktober 1917 an die zurzeit am Verein reiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen (un die K. K. Staatsbahndirektionen) betr. den Vereinsreiseverkeh (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

Nr. I 147 vom 30. Oktober 1917 an die zurzeit noch a Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltunge

und die K. K. Staatsbahndirektionen), betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 31. Oktober d. J.).

Nr. III 120 vom 25. Oktober 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bereitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 30. Oktober 1917).

Nr. III 121 vom 29. Oktober 1917 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Antrag der Budapester Lokalbahnen, Akt.-Ges., auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 31. Oktober 1917).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft. Die Station Kehl C (Alter Bahnhof) der Nebenbahn Kehl-Bühl wird vom 1. Januar 1918 ab aufgehoben.

Straßburg, 30. Oktober 1917. (1614)
Die Direktion.

2. Entladerechtstellung von Wagen.

Die unterzeichnete Eisenbahnverwaltung ist für die Zeit vom 1. Januar 1918 an bis auf Widerruf und längstens für die Dauer des Krieges ermächtigt, in Orten mit mehreren Bahnhöfen die zu entladenden Wagen auf einem anderen als dem Bestimmungsbahnhof entladerecht zu stellen. Dem Empfänger wird, falls von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht wird, zugleich mit der Benachrichtigung über die Ankunft des Wagens Mitteilung darüber gemacht, auf welchem Bahnhof die Entladung stattzufinden hat. Die Frachtberechnung wird dadurch nicht geändert.

Dresden, am 29. Oktober 1917. (1598)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen vom 1. Oktober 1917. Tfv. 1132.

In Abteilung A des Tarifs werden die für die Stationen Dahme und Kemberg vorgesehenen Frachtsätze um 2 Pf. für 100 kg erhöht. Die Erhöhung tritt mit dem 1. November 1917 in Kraft und hat zunächst Gültigkeit bis zum 30. September 1920.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R. G. Bl. 1914, S. 455.)

Essen, den 27. Oktober 1917. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Die mit Bekanntmachung vom 1. März 1915 und 6. April 1915 eingeführten Frachtsätze für Bauxit von Pest nach Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Ludwigshafen Giuliniwerk und Mannheim werden mit Ablauf des 31. Dezember 1917 außer Kraft gesetzt.

München, 27. Oktober 1917. (1601)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Teil I Abs. B (Tfv. 570 b).
Deutsch-dänischer Tierverkehr (Tfv. 1840).
Deutsch-schwedischer Tierverkehr (Tfv. 1835).

Die Grundsätze für die Frachtberechnung werden vom 1. Januar 1918 an derart geändert, daß die Fracht und das Begleiterfahrgeld auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet werden.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 30. Oktober 1917. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

A) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Besonderes Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 7 h für Eisenerz, Manganerz (Braunstein), Schwefelkies, -Kupfererz- und Kupferkies - Abbrände (purple ore), Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen, Eisenschlacken (Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammer- und Walzenschlacken, auch Hammerschlag, eisenhaltige Konverterschlacken) und Abfälle, eisenhaltige, der chemischen Industrie, sämtlich zur Eisen- und Stahlerzeugung in Oberschlesien von bestimmten Seehafen- und Oderumschlagsstationen nach den im Tarife genannten oberschlesischen Stationen (Nr. 29 Tfv.).

Mit Gültigkeit vom 2. November d. Js. ab wird Gotzlow (K. E. D. Stettin) für die Zeit bis zum 31. Dezember d. Js. zu den gleichen Anwendungsbedingungen als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 h einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen das Verkehrsbüro der unterzeichneten Verwaltung sowie die Güterabfertigung der neu einbezogenen Station.

Kattowitz, den 27. Oktober 1917. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion.

B) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft C, Teilheft C 2.

Ausnahmetarif S 17 für Eisenerze (Eisenschlamm fällt nicht hierunter), Schlacken zum Hochofenbetriebe, folgende: Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammer- und eisenhaltige Konverterschlacken, Eisensaue (Hochofensaue), Eisen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter sämtlich überseeischer Herkunft.

Mit Gültigkeit vom 2. November d. Js. ab wird Gotzlow (K. E. D. Stettin) bis zum 31. Dezember d. Js. zu den gleichen Anwendungsbedingungen als Versandstation in den Ausnahmetarif S. 17, jedoch nur nach Oderberg einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen das Verkehrsbüro der unterzeichneten Verwaltung sowie die Güterabfertigung in Gotzlow.

Kattowitz, den 27. Oktober 1917. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Hetzbach-Beerfeldener Eisenbahn, der Osthofen-Westhofener Eisenbahn, der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn, der Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn, der Worms-Offsteiner Eisenbahn und der Selztalbahn (Freiweinheim-Nieder Ingelheim - Jugenheim - Partenheim), sämtlich unter Verwaltung der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, Frachtzuschläge zu den sich nach der Kilometertafel ergebenden Frachtsätzen eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Oktober 1917. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913. Beschränkung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die Geltung der in den obigen Tarifheften nach den nachbenannten Empfangsstationen enthaltenen Frachtsätze wird bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1917 beschränkt:

Heft 1: nach Bad Ullersdorf, Bärn Stadt, Boskowitz, Burgberg, Engelsberg-Lichtewerden, Groß Seelowitz, Hreptschein, Klein Mohrau-Karlsdorf, Komorau, Lichtewerden, Lipa-Sluschowitz, Malenowitz, Obrowitz, Olmütz Neugasse, Olmütz Stadt, Proßnitz Lokalbahn, Reitendorf, Schelletitz, Steinitz, Uhritz-Nasedlowitz, Wisowitz, Vogelseifen, Zlin.

Heft 2: nach Chrast Stadt, Chrudim Stadt, Dauleb Lokalbahn, Kolin Lokalbahn, Kuttenberg Stadt, Markt Wekelsdorf, Nixdorf Mitte, Parschnitz Ort, Petersdorf, Pulitz, Qualisch, Reichenau a. d. Knezna, Turnau Stadt, Zeidler.

Heft 3: nach Braunau a. Inn, Klein-Pöchlarn.

Heft 4: nach Katy bei Chrzanow, Siersza wodna.

Kattowitz, 29. Oktober 1917. (1600)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Mit dem 31. Dezember 1917 tritt der Ausnahmetarif 3 h für Steinsalz nach Myslowitz Übergang usw. außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1917. (1607)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Tarif Teil II vom 15. Mai 1912.

Am 1. Januar 1918 treten erhöhte Frachtsätze nach Libochowitz und Rochlitz k. k. Stb. in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Oktober 1917. (1605)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tarif Teil II. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 ab werden die im Verkehr mit der Crefelder Eisenbahn bereits bestehenden Zuschläge für Wagenladungen und Schemelwagen erhöht und gleichzeitig für Stückgut- und Tiersendungen Zuschläge neu eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1917. (1610)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen.

Auf 1. Januar 1918 werden die Frachtsätze der Nb. Kehl-Bühl, Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim und Rastatt-Schwarzach erhöht.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. Oktober 1917. (1617)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 2 b.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird das Teilheft C 2 b mit den Ausnahmetarifen 10, 10 a, 10 b, S 3 und S 3 a neu ausgegeben. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Ausnahmetarife S 3 b und S 3 c ohne Ersatz aufgehoben; für die Güter dieser Ausnametarife gelten in Zukunft die regelrechten Tarifklassen. Die Tarifsätze beim Ausnahmetarif 10 weisen außer der Verkehrsausgabe in einigen Ortsverbindungen Erhöhungen auf, die auf eine den Tarifgrundsätzen entsprechende Richtigstellung der Satzbildung zurückzuführen sind. — Das neue Tarifheft ist vom Ende Dezember d. Js. zum Preise von 200 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 27. Oktober 1917. (1597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.
Beschränkung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die Gültigkeit der im obigen Tarif nach den nachbenannten Empfangsstationen enthaltenen Frachtsätze wird bis 31. Dezember 1917 beschränkt:
nach Alt Ehrenberg, Bad Ullersdorf, Brandeis a. d. Elbe Stadt, Chrast Stadt, Chrudim Stadt, Daudleb Lokalbahn, Hřeptschein, Jiřitz, Klein Mohrau-Karlsdorf, Kolin Lokalbahn, Kuttenberg Stadt, Markt Wekelsdorf, Neratovic Ladestelle, Nixdorf Mitte, Olmütz Neugasse, Olmütz Stadt Obrowitz, Parschnitz Ort, Petersdorf, Pulitz, Qualisch, Reitendorf, Swarow-Großhammer, Turnau Stadt.

Breslau, 29. Oktober 1917. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1. Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr der deutschen Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Freien Grunder Eisenbahn die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife erhöht. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Oktober 1917. (1609)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1918 werden im Verkehre mit den Stationen der Crefelder Eisenbahn zu den direkten Frachtsätzen des Klassentarifs, der Serien- und Ausnahmetarife folgende Frachtzuschläge erhoben:
für Eilstückgut 22 ₰ für 100 kg,
für Frachtstückgut 11 ₰ für 100 kg,
für Wagenladungen 2,25 ℳ für den Wagen.

Diese Frachtzuschläge gelten vorläufig nur bis zum 30. September 1919.

Breslau, den 31. Oktober 1917. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 1 des Nachtrags III ist bei Lehesten anstatt „für Wagenladungen aller Art 7 Pf.“ zu setzen:
„für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen (Briketts) aller Art in Wagenladungen 6 Pf. für 100 kg, für alle übrigen Wagenladungen 7 Pf. für 100 kg“.

München, 29. Oktober 1917. (1611)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit treten Änderungen des Anhanges (Bestimmungen über die Erhebung der deutschen Verkehrssteuer) in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen und unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 29. Oktober 1917. (1619)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 werden folgende Ausnahmetarife ohne Ersatz aufgehoben:

1. **Badischer Binnengüterverkehr:**
2 c (Kies und Sand), 2 e (Schieferton), 2 f (Cichorienwurzeln), 5 a (Steine des Spezialtarifs III), 5 d (Spat), 5 e (Gips), 5 f (Pflastersteine), 14 b (Zukker zur Bienenfütterung), 15 a (Rizinuspreßlinge), 20 (Farbhölzer), 24 (Zement usw.).

2. **Güterverkehr Badische Staatsbahn-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.**
2 f (Cichorienwurzeln), 5 a (Steine des Spezialtarifs III), 5 d (Spat), 5 f (Pflastersteine), 14 b Zucker zur Bienenfütterung).

3. **Badisch-Württembergischer Güterverkehr:**
2 a (Kies und Sand), 5 a (Steine des Spezialtarifs III), 5 c (Spat), 9 a (Schienen), 24 (Zement).

4. **Badisch-Pfälzischer Güterverkeh**
2 c (Kies und Sand), 5 c (Steine d Spezialtarifs III), 5 i (Spat), 1 (Zucker zur Bienenfütterung), 1 (Rizinuspreßlinge). 20 (Farbhölze 24 (Zement).

Karlsruhe, 31. Oktober 1917. (162
Gr. Generaldirektion der Staatseise

Gütertarif Basel S. B. B. und Bas St. Johann-Baden usw.

Ab 1. Januar 1918 treten die A nahmetarife Nr. 1 a und 1 b (Stam und Stangenholz), Nr. 2 d (Zuck rüben), Nr. 5 a (Steine), Nr. 5 d (Spa Nr. 5 f (Pflastersteine) und Nr. 24 (Z ment usw.) ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, 30. Oktober 1917. (16
Gr. Generaldirektion der Staatseise

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1.

Am 1. November 1917 treten A nahmefrachtsätze für Kalziumkarbid Ladungen von 10 t in Kraft. Nähe bei den Dienststellen und in unser Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 29. Oktober 1917. (16
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohl verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil Heft 3, gültig vom 1. September 19

Mit Gültigkeit vom 1. November 1 bis auf Widerruf bzw. bis zur Dur führung im Tarifwege, längstens 1. Februar 1919, wird die Stati „Abbazia-Mattuglie“ in den oben nannten Tarif, Abteilung B (Frac sätze für Steinkohlenkoks) einbezog

Kattowitz, 25. Oktober 1917. (16
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltung

4. Personen- und Güterverkehr.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage des Inkra tretens des Gesetzes über die Beste rung des Personen- und Güterverke vom 8. April 1917, soweit der Person verkehr in Frage kommt, tritt ein Na trag zum Binnentarif, enthaltend höhungen im Personen-, Gepäck- u Expreßgutverkehr in Kraft. Näh Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, 29. Oktober 1917. (16)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizeris Ungarisch - Rumänisch - Serbisch Bulgarisch - Orientalischer Person und Gepäckverkehr.

Die in der Vereinszeitung Nr. vom 29. 9. 1917 auf 1. November d. gekündigten Fahrpreise und Gepä sätze treten erst am 15. November 1 außer Kraft.

Auf den gleichen Zeitpunkt scheint der Nachtrag IV zum Ta für den vorbezeichneten Verkehr; enthält die neuen, erhöhten Fahrpre und Gepäcksätze.

Stuttgart, den 30. Oktober 1917. (16
Generaldirektion der K. Württ. Sta eisenbahnen,
namens der beteiligten deutsche Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 87. | 7. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Krieg und Eisenbahnfinanzen.

Über diese Beziehungen hat Herr Ministerialdirektor Offenberg vom preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten kürzlich im „Staatsbedarf" einen lehrreichen Aufsatz veröffentlicht und uns gütigst zur Verfügung gestellt. Bei der Knappheit des Raumes müssen wir uns auf die Wiedergabe der wesentlichsten Teile des Aufsatzes beschränken.

Herr Offenberg führt zunächst aus und belegt durch Zahlen aus den Betriebsergebnissen der preußischen Staatsbahnen, wie sehr nach den Erfahrungen dieses Krieges die Ansicht derer getäuscht sei, daß ein Krieg den Zusammenbruch des Geschäftslebens zur Folge habe. Im Gegenteil habe dieser Krieg eine geschäftliche Hochflut zur Folge gehabt, wie die Eisenbahneinnahmen lehren, sowohl die jüngst vom Reichseisenbahnamt für Deutschland veröffentlichten, wie auch die besonderen der preußischen Staatsbahnen. „War die Entwicklung des Verkehrs schon 1914, 1915 und 1916 sehr lebhaft, so hat er im laufenden Jahre (1917) eine Entwicklung erfahren, die namentlich im bürgerlichen Personenverkehr alle Erwartungen, ja man kann fast sagen, alle Befürchtungen noch weit überstieg. Bis Ende September d. J. betrug die Mehreinnahme gegenüber 1916 im bürgerlichen Personenverkehr rund 30 %, im bürgerlichen Güterverkehr rund 8 %, und zwar hat sich die Verkehrssteigerung von Monat zu Monat noch verstärkt. Der September brachte in ersterem eine Mehreinnahme von 36 %, der letztere eine solche von rund 10 %. Während nach Personenkilometern gerechnet im Jahre 1916, wie schon bemerkt, der bürgerliche Personenverkehr dem militärischen Personenverkehr annähernd gleich stand, übersteigt er ihn zurzeit um etwa 50 %.

Diese übergroße Verkehrssteigerung im bürgerlichen Personenverkehr hat natürlich verschiedene Ursachen. In erster Linie steht die außerordentliche Lebendigkeit des wirtschaftlichen Lebens, das zu vielen Geschäftsreisen Anlaß gibt, und eine umfassende Einschränkung dieses Verkehrsteiles kaum gestattet, da es vorwiegend auf die Kriegführung und die Volksernährung eingestellt ist, an zweiter Stelle das wenigstens zum Teil berechtigte Erholungsbedürfnis der Bevölkerung infolge der Anspannung aller Kräfte zur Durchführung des nunmehr sich in das vierte Jahr hinschleppenden Krieges. Es verstärkte sich durch die mangelhaften Ernährungsverhältnisse des vorigen Winters, die durch die ungewöhnlich schlechte Ernte des Jahres 1916 hervorgerufen waren, und bei einem glatten Güteraustausch vielleicht kaum in erheblichem Maße zutage getreten wären, durch die unvermeidlichen Unvollkommenheiten der Kriegsorganisation aber zu einer recht ungleichmäßigen Versorgung von Stadt und Land geführt hatten. Das veranlaßte in weiten Kreisen der Großstädte das Bestreben, sich für den bevorstehenden Winter durch persönliche Einkäufe auf dem Lande besser einzudecken, obgleich die wesentlich bessere Ernte des laufenden Jahres, namentlich an Kartoffeln, und die inzwischen eingetretene Verbesserung der Organisation die Befürchtungen der Großstädter nicht als berechtigt erscheinen läßt. Denn schon jetzt ist die doppelte Menge des Vorjahres an Getreide und Kartoffeln durch die Eisenbahn an die Bestimmungsorte gefahren.

Endlich kann nicht verkannt werden, daß die reichen Kriegsgewinne, die nicht nur einzelnen Arbeitgebern, sondern durch die außerordentliche Lohnsteigerung auch weiten Kreisen der Arbeiterschaft zufließen, zu zahlreichen mehr oder minder überflüssigen Vergnügungs- und Besuchsreisen Veranlassung geben, zumal die Gelegenheit zu anderweiten Luxusausgaben durch den Krieg vielfach beschnitten ist.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr zeigt den außerordentlichen Einfluß des Krieges auf das Wirtschaftsleben. Es wird, wenn erst einmal wieder ruhigere Zeiten sind, die anerkennende Bewunderung auch unserer Gegner finden, daß Deutschland mit seinen Bundesgenossen, abgeschnitten von aller Zufuhr, sich gegen die ganze Welt und ihre Waffenlieferungen auch technisch zu halten verstanden hat, obwohl die Mehrzahl der kräftigen Männer zur Abwehr des Feindes im Felde steht und somit der gewerblichen Tätigkeit entzogen ist. Das war nur möglich, weil unsere mit so guter Schulbildung versehenen Frauen in Ackerbau und im Gewerbe, im Bergbau und im Eisenbahnbetriebe, im Bureau und im Laboratorium in nicht genug anzuerkennender Weise für die fehlenden Männer eingesprungen

sind und deren Arbeit im wesentlichen zur vollen Zufriedenheit ausgeführt haben. Ein Ruhmesblatt für die leitenden Männer unserer Industrie aber ist es, daß sie es verstanden haben, ihre vielfach ganz anderen Zwecken dienenden Werke derart auf die Kriegsbedürfnisse einzustellen, daß die fehlende Zufuhr an Rohstoffen keine Störung in der Herstellung des Kriegsbedarfes verursacht hat. Auch die Landwirtschaft hat den Dank des Volkes dafür verdient, daß sie unter den schwierigsten Verhältnissen die früher zu einem nicht unbeträchtlichen Teile aus dem Auslande erfolgende Ernährung der Bevölkerung aus dem Inland allein sichergestellt hat. Aber das Ganze hatte eine völlige Verschiebung aller Verhältnisse zur Voraussetzung, die sich auch im Eisenbahngüterverkehr in einer völligen Umwälzung bemerkbar macht. Altgewohnte Verkehrsbeziehungen haben aufgegeben werden müssen, neue haben sich dafür gebildet. Während früher z. B. die englische Kohle einen großen Teil unserer Küste bediente und selbst bis Berlin vordrang, muß jetzt ganz Deutschland mit deutscher Kohle versehen werden. Was die Aufrechterhaltung eines wenigstens einigermaßen geordneten Betriebes unter solchen Verhältnissen bei voller Befriedigung aller Heeresbedürfnisse bedeutet, wird erst später völlig klargestellt werden können.

Würde schon in gewöhnlichen Zeiten eine Verkehrssteigerung von 10 % — geschweige eine solche von 30 bis 40 % — zu Betriebsschwierigkeiten geführt haben, so ist das um so mehr in dieser Kriegszeit der Fall, in der die deutschen Eisenbahnen den Verkehr auf den mehr als 8000 km Bahnen in den besetzten Gebieten mit bedienen müssen. Das wäre ganz unmöglich gewesen, wenn nicht auch während des Krieges so Erhebliches für den Ausbau des heimischen Bahnnetzes und die Vermehrung des Fuhrparks geschehen wäre. Allein bei den preußischen Staatsbahnen hatte sich das statistische Anlagekapital am Schluß des Jahres 1916 um 1,3 Milliarden Mark, also um mehr als 10 % gegenüber dem Jahre 1913 erhöht. Für das laufende Jahr tritt eine weitere Erhöhung um fast ½ Milliarde Mark ein. Dadurch wird namentlich der Fuhrpark erheblich vermehrt, so daß sich sein Wert am Schluß dieses Jahres etwa 30 % höher stellt als am Schlusse des Jahres 1913. Doch trotz dieser Aufwendungen reichte der vermehrte Lokomotivpark nicht aus. Deshalb mußte im Personenverkehr zu einer wesentlichen Einschränkung des Fahrplans geschritten werden, durch welche die Zahl der Zugkilometer sich im Personenverkehr um mehr als 40 % verringerte. Das hat natürlich zu einer Überfüllung der Züge Anlaß gegeben, wie sie in Friedenszeiten ganz unhaltbar wäre. Da alle Unbequemlichkeiten des Reisens aber keinen abschreckenden Einfluß ausüben konnten, und da die Überfüllung namentlich der Schnellzüge durch die damit verknüpften Zugverspätungen den ganzen Fahrplan und damit insbesondere auch den für die Durchführung des Krieges unentbehrlichen Güterverkehr bedrohten, so hat zu der an sich bedauerlichen Maßnahme einer Verdoppelung der Fahrpreise in Schnellzügen geschritten werden müssen.

Die außerordentliche Steigerung der Betriebseinnahmen könnte zu der Annahme führen, daß der Krieg auf die Eisenbahnfinanzen einen sehr günstigen Einfluß ausgeübt hätte, zumal die starke Einschränkung des Personenzugfahrplans an sich auch zu einer nicht unbeträchtlichen Einschränkung in diesem Teil der Ausgaben geführt hat. In Wirklichkeit liegen die Verhältnisse aber ganz anders. Denn die Entwertung des Geldes, die namentlich letzthin zu einer so außerordentlichen Steigerung aller Löhne und Warenpreise Anlaß gab, hat auch bei der Eisenbahnverwaltung die Ausgaben derart gesteigert, daß die Mehreinnahmen nicht nur völlig aufgezehrt werden, sondern daß sich jetzt ein voraussichtlich rasch steigender Fehlbetrag zeigt. Anfangs schien es allerdings, als ob die zunächst durch den Krieg wesentlich verschlechterten Finanzverhältnisse sich infolge der wieder steigenden Einnahmen dauernd verbessern wollten. Denn während das erste Kriegsjahr im Gesamtabschluß einen Fehlbetrag von 282 Millionen Mark ergeben hatte, verminderte sich dieser 1915 auf 96 Millionen Mark, um 1916 sogar einem kleinen Überschuß von 1,4 Millionen Mark Platz zu machen. Aber trotz der erheblichen weiteren Steigerung der Einnahmen wird das laufende Jahr voraussichtlich mit einem beträchtlichen Fehlbetrag abschließen, dessen Höhe sich allerdings bei der Unsicherheit aller Verhältnisse noch nicht ziffernmäßig angeben läßt. Ergeben sich doch allein durch Lohn- und Preissteigerungen nach dem augenblicklichen Stande im laufenden Jahre gegenüber dem letzten Friedensjahre Mehrausgaben in Höhe von etwa 780 Millionen Mark und zwar von etwa 520 Millionen Mark bei den persönlichen Ausgaben und etwa 260 Millionen Mark bei den sächlichen Ausgaben. Dabei wirken diese Lohn- und Preiserhöhungen, da sie zum Teil erst in der letzten Zeit bewilligt sind, für das laufende Jahr noch nicht mit einem vollen Jahresbetrage. Schon nach dem gegenwärtigen Lohn- und Preisstande werden sich daher die Mehrausgaben gegenüber 1913 für das nächste Jahr auf über 1100 Millionen stellen, und dabei kann niemand absehen, welche Überraschungen das laufende oder das nächste Jahr noch bringen werden. Der Fehlbetrag würde noch weit höher sein, wenn nicht im Personenzugfahrplan eine unnatürliche Einschränkung vorläge, die nach Friedensschluß großenteils nicht aufrechterhalten werden kann. Das gleiche gilt von der Zurückhaltung in den Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen, Geräte, Maschinen usw., wie sie durch den Mangel an Arbeitskräften und Material geboten ist. Ist dank der früher geübten Sorgfalt und der auch in der Kriegszeit aufgewendeten Mühe der Zustand der Bahn und des Fuhrparkes immerhin noch kein schlechter, so kann doch nicht verkannt werden, daß er gegen früher nicht unerheblich zurückgegangen ist, und beträchtliche Aufwendungen erfordert, um auch nur annähernd wieder auf die alte Höhe zu kommen. Kurz, die finanziellen Aussichten sind noch ungünstiger, als sie zurzeit erscheinen.

Bislang waren die deutschen Eisenbahnen wohl das einzige gewerbliche Unternehmen, das seine Preise nicht erhöht hatte, da abgesehen von der Aufhebung einiger weniger Ausnahmetarife von geringerer Bedeutung, bislang keine Tariferhöhungen zur Verbesserung der Einnahmen eingetreten sind. Denn die vor einigen Tagen vorgenommene etwa hundertprozentige Erhöhung der Schnellzugstarife bezweckt nicht eine Vermehrung der Einnahmen, sondern soll abschreckend wirken und wird daher vielleicht sogar zu einer Verminderung der Einnahmen führen. Die Abstandnahme von allen Tariferhöhungen hatte gerade den Zweck, die Stetigkeit in den Verhältnissen des Wirtschaftslebens aufrechtzuerhalten. Das erweist sich aber auf die Dauer unmöglich. Die Eisenbahnverwaltung kann nicht als einzigstes gewerbliches Unternehmen die Entwertung des Geldes unberücksichtigt lassen, und so wird auch wohl für sie die unerfreuliche Maßnahme einer Tariferhöhung auch im Güterverkehr in Erwägung genommen werden müssen, wie sie im Personenverkehr ja schon im nächsten Frühjahr zur Einführung gelangt. Zu anderen Zeiten hätte man einem solchen Gedanken nur mit den schwersten Bedenken nahetreten können. Denn, wie der Krieg noch deutlicher als sonst gezeigt hat, ist der Gütertransport nicht nur ein Hilfsgewerbe, sondern ein Hauptbestandteil der Werterzeugung. Nun war bei dem freien Spiel der Kräfte in Friedenszeiten das ganze Erwerbsleben in sich so ausgewichtet, daß jede Veränderung in den Gütertarifen der Staatseisenbahnen nach oben oder nach unten große Verschiebungen im Wettbewerb, sei es gegenüber dem Auslande, sei es zwischen den verschiedenen inländischen Unternehmungen hervorrufen mußte, und es ergab sich daraus die Notwendigkeit, mit Tarifänderungen irgendwelcher Art, und zwar sowohl mit Tariferhöhungen wie Tarifermäßigungen, nur äußerst vorsichtig umzugehen. Jetzt liegen die Verhältnisse wesentlich anders. Das Au

und kommt einstweilen für den Wettbewerb kaum mehr in Betracht, und auch im Innern findet ein Wettbewerb zurzeit kaum mehr statt. Wer überhaupt Waren zu erzeugen imstande ist, braucht sich wegen des Absatzes keine Sorge zu machen. Während sonst der Zweifel bestand, ob nicht eine allgemeine Tariferhöhung zu einer wesentlichen Einschränkung der Gütererzeugung führen und damit auch die für die Eisenbahnkasse erhofften Geldvorteile hinfällig machen würde, wird jetzt eine Tariferhöhung zwar auch von weiten Kreisen sehr unangenehm empfunden werden, aber schwerlich irgendwelche Transporte behindern. Deshalb wird man das Mittel der Tariferhöhung mindestens während des Krieges zur Deckung der gewaltigen Mehrausgaben aus Anlaß der Lohn- und Preissteigerungen nicht unbenutzt lassen können, damit auf die Bundesstaaten nicht auch das für das Reich geltende Wort zutrifft: Das Volk wird reich, das Reich wird arm.“

Die Verbundbremse.

Von der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geht uns zur Veröffentlichung eine vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt verfaßte Erklärung vom 4. Oktober d. J. zu, die sich gegen ein in Sachen der Verbundbremse von dem Generaldirektor der Westinghouse-Bremsen-Gesellschaft, Herrn Oppermann, versandtes Schreiben richtet. Die Erklärung hat folgenden Wortlaut:

„Der Generaldirektor der Westinghouse-Bremsen-Gesellschaft in Hannover, Herr Oppermann, hat unter dem 14. August d. J. in einem zahlreichen Behörden, Bremsfachleuten und Fachblättern übersandten Schreiben erklärt, daß die neuerdings von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eingeführte Verbundbremse — jetzt „Kunze-Knorr-Bremse“ genannt — mit allen durch Vereinigung des Ein- und Zweikammersystems zu erzielenden Wirkungen und Vorteilen zuerst von ihm entworfen und ihm durch Deutsches Reichs-Patent geschützt worden sei. Wenngleich nach Ablauf seiner Patentrechte nunmehr andere Parteien frei seien, mit einer veränderten Ausführungsform des ursprünglichen Erfindungsgedankens die Früchte seiner Arbeit zu ernten, so dürfe er doch wohl der Erwartung Ausdruck geben, daß sein Anteil an der Schaffung der neuen Bremsart nicht völlig beiseite geschoben werde.

Herr Oppermann stützt diese Behauptungen auf sein Patent Nr. 147 109 vom 30. Oktober 1902, das er bereits im Jahre 1910 hat verfallen lassen. Mit der Durchbildung der Kunze-Knorr-Bremse wurde im Jahre 1911 begonnen. Dabei ist auf die Erfindung des Herrn Oppermann nicht zurückgegriffen worden. Vielmehr wurden bei der Kunze-Knorr-Bremse neue Erfindungsgedanken zugrunde gelegt, die der Knorr-Bremse A.-G. in Berlin das Deutsche Reichs-Patent Nr. 291 179 vom 4. Juni 1913 geschützt sind. Der von Herrn Oppermann gegen die Erteilung dieses Patentes erhobene Einspruch ist im Jahre 1915 vom Kaiserlichen Patentamte in beiden Instanzen rechtskräftig abgewiesen worden, wobei ausdrücklich hervorgehoben wurde, daß das Oppermannsche Patent Nr. 147 109 die Kennzeichen des Knorrschen Patentanspruchs nicht aufweise und ihm deshalb nicht entgegenstehe.

Vom rechtlichen Standpunkte aus sind somit die Ansprüche des Herrn Oppermann auf Erfindung der wesentlichen Grundlagen für die Kunze-Knorr-Bremse ungerechtfertigt. Dies würde auch dann gelten, wenn seine Patentrechte aus der Patentschrift Nr. 147 109 noch nicht abgelaufen sein würden. Auch die sachliche Prüfung hat ergeben, daß Bauart und Wirkungsweise der Kunze-Knorr-Bremse eine neuartige und vom Oppermannschen Erfindungsgedanken grundsätzlich abweichende ist. Im einzelnen werden dies die demnächst erscheinenden Veröffentlichungen über die Kunze-Knorr-Bremse klar erkennen lassen.

Hiernach muß die Behauptung des Herrn Oppermann, daß seine Erfindung bereits die wesentlichen Grundlagen der Kunze-Knorr-Bremse aufweise, zurückgewiesen werden. Weiterhin muß aber auch der anscheinend bei Herrn Oppermann vorhandenen Ansicht entgegengetreten werden, daß er der eigentliche geistige Urheber von Bremsbauarten der in Frage kommenden Art sei und deshalb ihm ein Anteil an der Schaffung der Kunze-Knorr-Bremse zustehe. Seit langen Jahren ist das Bestreben in Eisenbahnfachkreisen darauf gerichtet, eine neue Luftdruckbremse zu schaffen, die alle Anforderungen des Betriebes in vollkommenerer Weise erfüllt, indem sie die Vorzüge der bisher verwendeten Ein- und Zweikammerbremsen unter Beseitigung ihrer bekannten Mängel vereinigt. Die dabei zu lösende Aufgabe ergab sich ohne weiteres aus den mit den vorhandenen Bremsbauarten im Betriebe gewonnenen Erfahrungen und bestand im wesentlichen darin, die schnelle Wirkung und den geringen Luftverbrauch der Einkammerbremse zu vereinigen mit der Abstufbarkeit des Lösens und der Unerschöpfbarkeit der Bremswirkung der Zweikammerbremse. Von den verschiedensten Seiten und mit sehr verschiedenen Mitteln ist daran gearbeitet worden, eine gute Lösung dieser Aufgabe zu finden. Daß dabei wesentliche Teile der vorhandenen Bremsbauarten mit benutzt werden, liegt auf der Hand und kann einen besonderen Erfindungsgedanken nicht darstellen. Vielmehr besteht die zur Lösung der Aufgabe erforderliche Erfindung darin, eigenartige und neue Hilfsmittel anzuwenden, durch die die erstrebten Ziele erreicht werden. Dies ist bei der Kunze-Knorr-Bremse in durchaus selbständiger und eigenartiger Weise mit dem durch jahrelange Erprobungen festgestellten glücklichen Erfolge geschehen, daß die gewünschte Wirkungsweise voll und zuverlässig eingetreten ist.

Wenn nunmehr, nachdem dies Ergebnis bekannt geworden ist, Herr Oppermann behauptet, die Grundlagen der Kunze-Knorr-Bremse seien bereits in seinem Patent Nr. 147 109 enthalten — was nach den vorstehenden Ausführungen tatsächlich nicht der Fall ist —, und seine Erfindungsgedanken würden gleichfalls zur Erzielung der angegebenen Wirkungen führen, so erscheint es auffällig, daß die Westinghouse-Bremsen-Gesellschaft bei ihren jahrelangen Bemühungen um die Herstellung einer brauchbaren Güterzugbremse auf die Anwendung des Oppermannschen Patentes verzichtet hat, vielmehr die Aufgabe lediglich mit einer reinen Einkammerbremse unter Zuhilfenahme einer zweiten Luftleitung zu lösen suchte, die jedoch die schließliche Zustimmung der Eisenbahnverwaltungen nicht erlangt hat. Dieser Verzicht auf die Ausnutzung der Oppermannschen Lösung kann wohl nur als Zeichen dafür angesehen werden, daß sie bei ihrer weiteren Durchbildung als wenig brauchbar erkannt wurde.“

Wir bringen der Vollständigkeit halber die oben angezogene Verwahrung des Herrn Oppermann vom 14. August d. J., die auch uns s. Zt. zugegangen war, nachstehend zum Abdruck.

Herr Oppermann schreibt:

„Mit Bezug auf die irreleitenden Mitteilungen über den Ursprung der „Verbundbremse“, die in der letzten Zeit wiederholt in der Presse verbreitet worden sind, habe ich der Schriftleitung der „Frankfurter Zeitung“ eine Erklärung eingesandt, von der ich hiermit einen Abdruck zur geneigten Kenntnisnahme überreiche.

Mein Einspruch bezieht sich hauptsächlich auf die durch Vereinigung des Einkammer- und Zweikammerbremssystems erzielten Wirkungen und Vorteile, die als meine Erfindungen zu betrachten sind. Wie weit die zur Einführung bestimmten Bauarten noch andere Vorteile bieten, kann ich erst nach der Veröffentlichung von vollständigen Beschreibungen beurteilen.“

Die vorstehend angeführte Erklärung an die „Frankfurter Zeitung“ vom selben Tage hat folgenden Wortlaut:

„In Ihrer geschätzten Zeitung sind in letzterer Zeit mehrere Aufsätze über eine neue Bremsart erschienen, deren Erfindung Herrn Geh. Oberbaurat Kunze und der Knorr-Bremse Aktiengesellschaft in Berlin zugeschrieben wird. Das erste Morgenblatt vom 5. d. M. enthält wiederum die folgenden Ausführungen über eine neue Schnellzugsbremse:

> „Die neue Bremse stellt also ebenfalls eine Vereinigung von Einkammer- und Zweikammersystem dar. Bei der einen muß zur Bremsung Preßluft in den Bremszylinder eintreten, bei der anderen wird Luft nach außen abgelassen. Vereinigt man beide Vorgänge und läßt man die Preßluft aus dem Zweikammersystem in die Einkammerbremse strömen, so wird mit der gleichen Luftmenge eine Erhöhung der Bremswirkung erreicht. Neben dem wirtschaftlichen Vorteil ermöglicht diese Bremse daher eine schnellere Füllung, stufenweises Lösen und ein schnelles Aufladen der Luftbehälter nach erfolgter Bremsung.“

Die beschriebene Bremsart, die neuerdings mit dem Namen „Verbundbremse“ bezeichnet wird, ist jedoch keineswegs eine grundlegende Erfindung des Herrn Geh. Oberbaurat Kunze oder der Knorr-Bremse Aktiengesellschaft, sondern ist mit allen oben angegebenen Wirkungen und Vorteilen zuerst von mir

entworfen und mir durch das D. R. P. Nr. 147 109 vom 30. Oktober 1902 gesetzlich geschützt worden. Wenngleich nach Ablauf meiner Patentrechte nunmehr andere Parteien frei sind, mit einer veränderten Ausführungsform des ursprünglichen Erfindungsgegenstandes die Früchte meiner Arbeit zu ernten, so darf ich doch wohl der Erwartung Ausdruck geben, daß mein Anteil an der Schaffung der neuen Bremsart, welcher große technische und wirtschaftliche Vorteile zugeschrieben werden, nicht völlig beiseite geschoben wird.

Hochachtungsvoll

gez. G. Oppermann, Generaldirektor."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einschränkung des Schnellzugverkehrs und Änderung der Bestimmungen über das Reisegepäck.** Die „Berliner Politischen Nachrichten" schreiben: Mit der Einführung der Ergänzungskarte im Schnell- und Eilzugverkehr ist der Zweck, eine Verkürzung der Schnellzüge zu erreichen und mit der pünktlichen Beförderung der Schnellzüge die Bewältigung des Güterzugverkehrs entsprechend den Anforderungen der Heeres- und Volksversorgung sicherzustellen, zur Befriedigung der Eisenbahnverwaltung erreicht worden. Die Benutzung der Schnell- und Eilzüge ist zwar keineswegs übermäßig, aber doch auf ein solches Maß zurückgegangen, daß die bedauerlichen und bedrohlichen Stockungen in der Beförderung des Kriegsgutes und des notwendigsten Heimatsbedarfs, die zu Beginn des Herbstverkehrs aufgetreten waren, in den kommenden Monaten voraussichtlich werden vermieden werden können. Es wird daher nicht daran gedacht, die Maßnahme der Fahrpreisverteuerung abzuschwächen, wenn auch vorbehalten bleiben muß, den Anregungen auf Änderung der Ergänzungskarte nach eingehender Prüfung ihrer Wirkungen Folge zu geben.

Dagegen hat sich die Eisenbahnverwaltung in der Lage gesehen, auf die ursprünglich in Aussicht genommene allgemeine Beschränkung des Reisegepäckgewichts zugunsten des reisenden Publikums zu verzichten. Mit Rücksicht darauf, daß beim Ein- und Ausladen der Gepäckstücke überwiegend Frauen tätig sind, wird lediglich für das einzelne Gepäckstück das Höchstgewicht von 50 kg festgesetzt werden. Dagegen ist eine Beschränkung in der Gewichtsmenge des gesamten Gepäcks des Reisenden nicht in Aussicht genommen. Von der Bestimmung, daß das einzelne Gepäckstück nicht mehr als 50 kg wiegen darf, sollen in besonderen Fällen Ausnahmen zulässig sein; insbesondere werden für die Beförderung von Musterkoffern usw. Erleichterungen gewährt werden.

— **Besteuerung der Ergänzungskarten.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bleiben die für die Benutzung von Schnell- und Eilzügen neben der Fahrkarte ausgegebenen Ergänzungskarten im Sinne der Anmerkung Absatz 1 zu Tarifnummer 7 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juli 1913 in Verbindung mit Abschnitt V Nr. 7 und 10 k der Auslegungsgrundsätze zu diesem Gesetz abgabefrei. Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist angewiesen worden, die mitbeteiligten Privatbahnen durch Vermittlung der zuständigen Eisenbahnkommissare zu verständigen.

— **Angestelltenversicherung.** Der preußische Eisenbahnminister macht im Anschluß an den Erlaß vom 26. Oktober 1916 die Königlichen Eisenbahdirektionen darauf aufmerksam, daß nach einem Beschlusse des Oberschiedsgerichts für Angestelltenversicherung die von der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse bewilligten Witwen- und Waisenzusatzrenten nicht als ein von einem Versicherungsträger der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung bewilligtes Ruhegeld, Wartegeld oder ähnlicher Bezug im Sinne des § 11 des Angestellten-Versicherungsgesetzes anzusehen sind. Diese Zusatzrenten sind daher auch nicht geeignet, eine Befreiung von der Angestelltenversicherung gemäß § 11 des Gesetzes herbeizuführen. Der Beschluß ist mit den Gründen in der „Angestelltenversicherung", Jahrgang 1917, S. 232 ff. abgedruckt, auf die der Herr Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen verweist.

— **Verlegung der Abfahrtszeit des Balkanzuges von Berlin.** Die Abfahrtszeit dieses Zuges in Berlin wird vom 16. d. M. ab um rund 12 Stunden auf Dienstags und Freitags abends 9 Uhr ab Anhalter Bahnhof verschoben. Bisher wurde in diesem Zugteile bis Galànta ein Speisewagen gefahren, der jetzt infolge der späten Abfahrt des Zuges überflüssig wird. Dafür wird in den zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Galànta über Dresden-Tetschen fahrenden Zugteil auf der Teilstrecke Berlin-Wien in beiden Richtungen ein Schlafwagen eingestellt.

— **Die Fahrkarten-Ergänzungsgebühr.** Die seit dem 18. Oktober d. J. auf den deutschen Eisenbahnen eingeführte Ergänzungskarte für Fahrten in D- und Eilzügen hat durch die grobe Abstufung von 10 zu 10 ℳ zu vielen Härten geführt. Diese Härten, die bei kleinen Preisunterschieden der Fahrkarten unter Umständen um 10 ℳ teurere Ergänzungskarten erfordern, sollen infolge einer Anregung der sächsischen Regierung gemildert werden. Wie wir hören, soll dieser Frage schon in einer der nächsten Sitzungen im preußischen Eisenbahnministerium nähergetreten werden.

— **Ausfallende Schnellzüge.** Seit 5. d. M. werden, wie die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin bekannt macht, folgende D-Züge ausfallen: D 22 bisher ab Schles. Bahnhof 2.20 nachm. nach Cöln und D 3 Cöln-Berlin (an Schles. Bhf. 10.08 abends). D 32 ab Potsd. Bhf. 12.35 mittags nach Cöln und D 31 Cöln-Berlin (an Potsd. Bhf. 6.26 nachm.) und endlich D 31 ab Charlottenburg 8.25 vorm. nach Posen-Warschau und D 30 Warschau-Berlin (an Charlottenburg 7.41 abends). — In einer Reihe anderer Schnellzüge fallen aus betrieblichen Gründen die Speisewagen aus. Vorstehend aufgeführte Schnellzüge waren bisher besonders beliebt; daß man sie ausfallen läßt, scheint besonders zu zeigen, welchen Einfluß die Schnellzugzuschläge auf den Verkehr gehabt haben.

— **Sammelladungsverkehr und Stückgutsperre.** Die durch die jetzigen Verkehrsverhältnisse notwendig gewordene Einschränkung des Stückgutverkehrs wird von den Verkehrstreibenden vielfach unliebsam empfunden. Es wird deshalb darauf hingewiesen, daß der Privatsammelladungsverkehr der Spediteure nicht eingeschränkt ist. Denjenigen Verfrachtern, die ihre von der Sperre betroffenen Güter auf der Eisenbahn nicht auflief ern können, wird empfohlen, sich des Sammelladungsverkehrs mehr als bisher zu bedienen.

— **Zum Winterfahrplan in Baden** schreibt der „Schwäb. Merkur": In dem am 1. November in Kraft tretenden Winterfahrplan mußte wegen der unerläßlichen Einschränkung des Kohlenverbrauchs, des knappen Stands an betriebsfähigen Lokomotiven und an Personal, und da der äußerst starke Güterverkehr vorerst auch an Sonn- und Feiertagen in weitestem Umfang aufrecht erhalten werden muß, neben dem Wegfall der Sonn- und Feiertagszüge eine große Anzahl bisher täglich verkehrender Züge in Werktagszüge umgewandelt werden. Außerdem fallen eine große Anzahl Schnellzüge künftig aus. Dem Ausflugsverkehr kann überhaupt keine Rechnung getragen werden.

Österreich.

— **Eisenbahninvestitionen.** Das Subkomitee des Eisenbahnausschusses im österreichischen Abgeordnetenhause hielt in den Tagen vom 2. bis 10. Oktober mehrere Sitzungen im Beisein des Eisenbahnministers Freiherrn v. Banhans ab. Es gelangte ein Antrag des Berichterstatters Heine zur Annahme, durch den die Regierung aufgefordert wird, im Jahre 1918 mit einer umfassenden Investitionstätigkeit auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen einzusetzen und zu diesem Zwecke deren gesamten technischen Apparat raschestens den gesteigerten Anforderungen entsprechend auszugestalten. Die für die Durchführung eines bestimmt umschriebenen zehnjährigen Investitionsprogrammes erforderlichen Mittel seien im jeweiligen Staatsvoranschlage, und zwar für die baulichen Investitionen bis zum jährlichen Kostenaufwande von 120 Millionen Kronen, für die Vermehrung und Erneuerung des Fahrparkes bis zum jährlichen Kostenbetrage von 60 Millionen Kronen anzufordern. Ferner wird die Regierung aufgefordert, die Vorarbeiten für die Elektrisierung bestimmter Haupt- und Nebenlinien der k. k. österreichischen Staatsbahnen raschestens in Angriff zu nehmen und das diesbezügliche Investitionsprogramm längstens innerhalb Jahresfrist dem Abgeordnetenhause vorzulegen.

Der Eisenbahnminister gab Aufklärung über die unbefriedigende finanzielle Lage der Staatseisenbahnverwaltung, die insbesondere auf die gewaltige Erhöhung der Personalkosten und der Materialpreise zurückzuführen sei. Die ersteren seien seit Kriegsbeginn von 340 auf 640 Millionen Kronen, also fast mehr als das doppelte, die letzteren von 261 auf 312

llionen Kronen gestiegen. Zur Erhöhung der Einnahmen . schon bisher eine Reihe von Maßnahmen getroffen wor-1, wie die Einführung eines 30prozentigen Zuschlages zu 1 Gütertarifen und die Aufhebung einiger Ausnahmetarife. ese Maßnahmen seien aber noch immer nicht ausreichend, d es sei schon für die nächste Zeit eine neuerliche Revision Gütertarife geplant, die einerseits in einer Aufklassifika-n und anderseits in einer Erhöhung der Manipulations-bühren bestehen werde, wobei man jedoch selbstverständlich e Tarifvergütungen außer acht lassen werde, die geeignet ren, eine Schädigung des wirtschaftlichen Lebens während Übergangswirtschaft bzw. eine Behinderung der Produk-n herbeizuführen, und fügte in der Schlußsitzung noch hin-: Ihre volle Wirkung werden die mit 1. Februar 1917 zur führung gelangten Tarifmaßnahmen, denen, wie schon wähnt, weitere folgen werden, erst nach Wiedereintritt ge-neter Verhältnisse äußern, da der Zivilverkehr gegen-rtig ein wesentlich eingeschränkter sei. Im weiteren Ver-fe seiner Darlegungen gab der Minister auf die vom Abg. stálka vorgebrachten Fragen die erforderlichen Aufklärun-1 und erörterte insbesondere die Tätigkeit der Prager und ener Bahnhofskommissionen.

Berichterstatter Abg. Heine stellte in seinem Schluß-rte fest, daß der Ausschuß sowohl mit seinen Anträgen auch mit den Richtlinien hinsichtlich des zehnjährigen estitionsprogrammes vollkommen einverstanden ist. Er langte weiter, daß im Hinblick auf das Ergebnis der De-te der Betrag für Wohnungsfürsorge von 5 auf 50 Millionen onen, und zwar behufs Errichtung von Einzelhäusern nach 1 Pavillonsystem erhöht werde. — Bei der Abstimmung rden die Anträge des Abg. Heine einstimmig angenommen.

- Die deutsche Sprache ist bei den österreichischen Staats-nen Dienstsprache. Im Eisenbahnausschuß des Abgeord-enhauses hat der Abgeordnete Kadlcak kürzlich die Auf-ung des § 20 des Organisationsstatutes für staatliche enbahnverwaltung beantragt unter der Begründung, daß ser Paragraph den Bestimmungen des § 19 des Staats-ndgesetzes über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger erspreche. Auch die Zurücknahme des Sprachenerlasses Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915 wurde gleich-ig verlangt.

isenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhans widerlegte in licher und einwandfreier Weise die Ausführungen des rages. Aus seinen Ausführungen leuchtete, wie wir der terr. Eisenbahnbeamten-Ztg." entnehmen, in erster Linie Grundsatz hervor, daß die Einheitlichkeit der Dienst-uche der Staatsbahnen dem Bedürfnis dient, der Staats-nverwaltung einen gedeihlichen dienstlichen Verkehr in vielsprachigen österreichischen Ländergebieten zu er-lichen. Das Erfordernis der Kenntnis der Dienstsprache seitens aller definitiven Bediensteten der Staatsbahnen e eine unerläßliche Voraussetzung der Sicherheit und heitlichkeit der Betriebsführung einerseits und der Mög-keit der jederzeitigen Anpassung der Verkehrsabwicklung lie nach Zeit und Ort wechselnden Bedürfnisse des Staates die wirtschaftlichen Interessen seiner Bevölkerung an-eits. Die Verhandlung über den Antrag wurde vertagt. ere Quelle fügt u. a. hinzu: Es gehört wohl ein gewisser ismus dazu, gerade unter den gegenwärtigen Verhält-en an der einheitlichen Dienstsprache rütteln zu wollen, er Dienstsprache, ohne die ein einheitlicher Dienstbetrieb t denkbar ist. Mit der im § 19 des Staatsgrundgesetzes esprochenen sprachlichen Gleichberechtigung hat die stsprache wahrlich nichts zu tun, denn im äußeren iste kommt in Österreich jede Nationalität auf ihre ite und es liegt auch für die nichtdeutschen Staatsbürger kein Anlaß vor, an Stelle der durch die Verhältnisse ge-nen Einheitlichkeit und Ordnung aus rein agitatorischen nden ein Babylon zu setzen, das niemandem nützen, aber 1 schaden würde. Gleich wie die Armee ohne einheitliche stsprache nicht schlagfertig bleiben kann, so ist auch Waffe Eisenbahn ohne Dienstsprache von vorneherein Stumpf- und Schartigwerden verurteilt. Glücklicher-e gibt es in Österreich auch unter den Vertretern der gen Volksstämme noch Männer, denen das Wohl und die agfertigkeit des Vaterlandes über politischen Augen-szielen steht und die klaren Blickes erkennen, daß eine röckelung der Dienstsprache eine Zertrümmerung des sganzen einleitet.

Ungarn.

- Schuhreparaturwerkstätte für den Bedarf der Eisenbahn-stellten. Mit Rücksicht auf die durch die teure Fuß-eidung erwachsenden Ausgaben hat der Fürsorge-huß der ungarischen Staatsbahnen für die Minderbesol-deten soeben eine Schuhreparaturwerkstätte errichtet, in der sie ihre Schuhe zu sehr mäßigen Preisen ausbessern lassen können.

— Die Einführung des Luftverkehrs in Ungarn. Der Handelsminister hat das Oberinspektorat der Eisenbahnen und Schiffahrt mit der Organisierung des Luftverkehrs in Ungarn betraut. Binnen kurzer Zeit, spätestens nach Friedensschluß, wird der internationale Luftverkehr eingeführt. In diesem Verkehr wird Ungarn infolge seiner günstigen geographischen Lage eine wichtige Rolle zufallen, denn es steht außer Zweifel, daß sich einer der wichtigsten Flughäfen der internationalen Linie Hamburg-Konstantinopel in Budapest befinden wird. Als ein wichtiger Punkt kommt ferner Fiume in Betracht.

Übrige europäische Länder.

— Schienenmangel in Schweden. Die schwedische Regierung hat eine Beschlagnahme der im Lande befindlichen Eisenbahn- und Straßenbahnschienen angeordnet. Schienen führt Schweden zum großen Teil von Deutschland ein. Da diese Einfuhr schon seit langem aufgehört hat und auch im Lande selbst keine Schienenfabrikation mehr stattfindet, macht sich große Knappheit an Schienen und starke Preissteigerung der vorhandenen Vorräte geltend. Infolgedessen hat nicht nur der Eisenbahnbau, sondern auch die Bautätigkeit mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Bisher konnten die Staatsbahnen von ihren Vorräten entsprechende Mengen an andere Verbraucher verkaufen, doch reichen jetzt die staatlichen Vorräte nicht einmal für den eigenen Bedarf, so daß die Gesuche der Privatbahnen und sonstigen Schienenverbraucher abgelehnt werden mußten. Um jedoch dem allgemeinen Bedarf nach Schienen, so weit es geht, zu genügen, ist nun die Beschlagnahme durch den Staat erfolgt. M.

— Das Reisen bei 10 000 Rubel Strafe verboten. Der „Köln. Ztg." wird aus Stockholm, 1. November, telegraphiert: Der Bevollmächtigte für die Räumung Petersburgs läßt auf sämtlichen Eisenbahnen Finnlands bekannt machen, daß vom 27. Oktober an das Reisen nach Petersburg und Moskau für jeden Zivilverkehr verboten sei. Zivilisten, die ohne Erlaubnis der Behörden reisten, würden mit 6 Monaten Gefängnis oder 10 000 Rubel bestraft.

— 40 Rubel Standgeld für einen Wagen und 24 Stunden. Um die Maßnahmen, die darauf abzielen, die Stationen von der übermäßigen Anhäufung der dort lagernden Güter zu entlasten, schneller, vielleicht auch wirksamer durchführen zu können, hat der Minister der Verkehrsanstalten Anordnung getroffen, daß eine Anzahl ihm vorbehaltener Rechte von den „Rayon-Comités" ausgeübt werden. Hierher gehört: 1. Die Verkürzung der Frist der kostenfreien Lagerung und der standgeldfreien Wartezeit der Wagen; 2. Erhöhung des Lagergeldes; 3. die Bestimmung für das Inkrafttreten dieser Anordnungen; 4. Festsetzen der Fristen, nach deren Ablauf die Güter als nicht abgenommen zu gelten haben; 5. Festsetzen der Fristen und der Ordnung, in der die nicht abgenommenen Güter öffentlich zum Verkauf gebracht werden sollen. Damit hat der Minister tief in die wirtschaftlichen Verhältnisse der handeltreibenden Bevölkerung einschneidende Befugnisse den „Rayon-Comités" übertragen. Die Absicht ist dabei ausgesprochenermaßen gewesen, die notwendigen Eingriffe schnell und den örtlichen Verhältnissen anpassend durchzuführen. Eine Folge dieser Maßnahme wird aber natürlich sein, daß je nach Auffassung der verschiedenen Komitees im Reiche ganz verschiedene Bestimmungen und Erhebungssätze in Kraft treten werden, obgleich der angestrebte Erfolg der gleiche für das ganze Reich sein soll. So ist z. B. für Archangelsk und einige weitere Stationen bei Archangelsk das Standgeld für einen Wagen und 24 Stunden auf 40 Rbl. festgesetzt worden. Derartige ungeheuerliche Bestimmungen werden sicher noch vielfach erlassen und müssen durchgeführt werden, weil sie in Ausübung ministerieller Machtvollkommenheit erlassen wurden. Es ist dieser Vorgang aber auch ein weiteres Zeichen für die vollständige Zerfahrenheit im Eisenbahnwesen, über die ja schon längst die bittersten Klagen und große Besorgnis laut geworden sind. m.

— Bau von Zufuhrbahnen im Donezgebiet. In langer Unterbrechung, die nicht einmal in den russischen Zeitverhältnissen eine genügende Erklärung findet, sind gerade die amtlichen Zeitungen und Verordnungsblätter, nicht minder auch die wissenschaftlichen, amtlichen Veröffentlichungen fast sämtlich aus Rußland nicht herausgelassen. Nun endlich aber sind wieder einzelne Nummern von ihnen eingegangen. Es war diese Unterbrechung um deswillen bedauerlich, weil da-

mit das Gegengewicht fehlte gegenüber der Parteipresse. Wer aber die Verhältnisse Rußlands einigermaßen kennt, dem wird es leicht verständlich sein, daß eine Berichterstattung, die den Anspruch einer gewissen Zuverlässigkeit für sich erhebt, unmöglich ihre Mitteilungen allein auf die Tagespresse stützen kann. Dies war der Anlaß, daß hier im Laufe der letzten Zeit leider darauf verzichtet werden mußte, die Leser der Vereinszeitung mit unmittelbaren Nachrichten aus Rußland zu versorgen. Nun scheint es, als wehe wieder ein anderer Wind, so daß eine Berichterstattung angängig erscheint. Hoffentlich weht der Wind weiter aus derselben Richtung und macht es möglich, sich an der Hand der erlangbaren Veröffentlichungen ein einigermaßen zuverlässiges Urteil bilden zu können.

Der Krieg hat in Rußland mit erschreckender Deutlichkeit gezeigt, wie rückständig und wenig leistungsfähig unter anderem der hochwichtige Steinkohlenbau ist. Zu einer Zeit, als noch die Eisenbahnen halbwegs auf der Höhe standen und wenigstens den dringendsten Bedarf des eigenen Betriebes und der Industrie zu decken vermochten, da fingen bereits die Kohlenbergwerke an, nicht mehr die erforderliche Menge an Kohlen zu fördern. Das hatte in vielen Fällen seinen Grund in dem beginnenden Mangel an Arbeitskräften. Es fehlten die Menschen, und wo diese selbst in der früheren Anzahl zur Verfügung standen, da war ihre Leistungsfähigkeit dadurch erheblich eingeschränkt, daß sie den Anspruch erhoben, nicht so lange arbeiten zu müssen. Nur 8 Stunden wollten sie arbeiten, und selbst das wurde nicht mehr geleistet, da die Arbeiter von verantwortungslosen Agenten aufgehetzt waren, die im Namen „der Freiheit" die Arbeiter zum Widerstande antrieben. Waren also schon diese Verhältnisse der Kohlenförderung sehr wenig günstig, so kam im Laufe des Krieges noch hinzu, daß auch die Arbeit der Gespanne versagte. Eine große Anzahl Kohlengruben waren nämlich darauf angewiesen, die geförderten Kohlen mit Hilfe von Gespannen der nächsten Station zuzuführen, weil sie es versäumt hatten, rechtzeitig eine Schienenverbindung zwischen Grube und Eisenbahn herzustellen. Nun war plötzlich die Not groß, denn Roß und Wagen wurden vom Heere zu anderen Zwecken, die den Vorrang verdienten, gebraucht. Dazu kam, daß die verbliebenen Gespanne die Gelegenheit ausnutzten und ihre Dienste um das 7—8 fache höher schraubten, also kaum noch zu bezahlen waren. Für westeuropäische Verhältnisse sind derartige Zustände in ihrer rettungslosen Rückständigkeit kaum recht verständlich. Es war offenbar die Leistungsfähigkeit des Bergwerks viel größer als die der anschließenden Verkehrsmittel, die gewonnene Kohle der nächsten Eisenbahnstation zuzuführen. War das im Frieden schon klar, so erwies es sich im Kriege geradezu als verhängnisvoll. Zu spät — wie immer in Rußland — ist das erkannt worden. Und tief einschneidend erweist sich jetzt diese Kurzsichtigkeit. Die Vereinigung der Bergwerksbesitzer im Donez-Kohlengebiet hat festgestellt, daß die Erbauung von nur 28 Anschlußbahnen von zusammen nur 450 W. (= 480 km) es ermöglichen würde, die Kohlenausbeute um 150 Millionen Pud (= 2,5 Mill. t) zu erhöhen. Das war dann natürlich der Anstoß zu dringenden Bitten, die Möglichkeit der schleunigsten Herstellung dieser Zufuhrbahnen zu schaffen, damit nicht nur die Bergwerksindustrie gefördert, sondern auch dem Lande das unerläßliche Brennmaterial zur Verfügung gestellt werden könne. Und das zu einer Zeit, als Rußlands Kraft bereits gebrochen war, während selbst die wichtigsten Industrien im Begriffe stehen, gänzlich zu versagen, so daß nicht einmal das Notwendigste an Kriegsbedarf gedeckt werden kann. Ein Bild, das Rußland auf Schritt und Tritt zeigt: zu spät. m.

Fremde Erdteile.

— **Kap-Kairo-Bahn.** Von dieser Bahn ist nun, wie „The Engineer" meldet, die Strecke zwischen Kapstadt und Bukama am schiffbaren Kongo fertiggestellt. Die Linie von Kapstadt über Rhodesia nach Bukama ist 4300 km lang.

— **Außerbetriebsetzung der Neuyorker Untergrundbahn wegen Kohlenmangels.** Wie nachträglich durch Mitteilung der „New York Times" vom 27. August 1917 bekannt wird, mußte der Betrieb auf den Linien der Neuyorker Untergrundbahnen in Neuyork ab 27. August 1917 wegen ungenügender Kohlenanlieferung eingestellt werden. Wie lange die Stilllegung des Betriebes dauern wird, war nicht abzusehen.

— **Hafenkai-Brand in Baltimore.** Nach einer Reutermeldung ist auf einem Hafenkai, der der Baltimore- und Ohio-Bahn gehört, ein Brand ausgebrochen, der schätzungsweise einen Schaden von 15 Millionen Dollar verursacht hat.

— **Aus dem amerikanischen Kraftfahrwesen.** Wie die „N. Z. Ztg." berichtet, gab es nach der neuesten amerikanischen Automobilstatistik, die auf den 1. Juli 1917 abgeschlossen wurde, zu diesem Zeitpunkt in den Vereinigten Staaten genau 4 242 139 Kraftwagen, von denen rund 700 00[illegible] im ersten Halbjahr 1917 neu in Dienst gestellt worden sind. Es kommt somit auf je 24 Einwohner ein Kraftwagen, während im letzten Jahre dieses Verhältnis noch 29 zu 1 gelautet hatte. 1912 wurde die erste, 1915 die zweite, 1916 die dritte und 1917 die vierte Million überschritten. Sieben der 48 in der Union vereinigten Staaten besitzen mehr als 200 000 Kraftwagen, am meisten Neuyork, nämlich 345 966. In Hinsicht auf die Bevölkerungszahl besitzt jedoch Iowa die meiste Automobile, nämlich je eines auf neun Einwohner, während in Nebraska je eines auf 12 Bewohner entfällt. Wie riesig die Gesamterzeugung an Kraftwagen während des ersten Halbjahres 1917 war, erhellt am besten aus der Tatsache, daß in dieser Zeit 36 000 Fahrzeuge ausgeführt wurden, daß diese Ausfuhr aber nur 4½ % der erzeugten Automobile ausmacht. Es gibt 610 größere Kraftwagenfabriken, von denen 238 Personenwagen und 372 Nutzfahrzeuge bauen. Trotzdem sind die amerikanischen Industriellen überzeugt, daß der inländische Markt noch lange nicht gesättigt ist. Schwierigkeiten würde sich mit der Zeit eher für die Benzinbeschaffung ergeben und als ein jetzt schon bestehender Übelstand wird der genannt, daß es in den großen Städten immer schwieriger wird genügend Raum zum Einstellen der Kraftwagen zu finde[illegible] F. R.

Allgemeines.

— **Die nationalwirtschaftliche Bedeutung der Leipziger Messe.** Der Weltkrieg hat die Entwicklung der Leipziger Messe anfangs nur einen Augenblick lang zu unterbrechen vermocht. Im Herbst 1914 wurde die erste Kriegsmesse m[illegible] einer Verzögerung von 3 Wochen abgehalten, nachdem d[illegible] Gefahr, sie ausfallen zu lassen, beschworen war. Seith[illegible] haben die Kriegsmessen einen ganz ungemein kräftigen Aufschwung genommen, und es ist vielleicht nicht zuviel gesagt, daß der Krieg die Erkenntnis von der Wichtigkeit d[illegible] Mustermessen außerordentlich verbreitet und vertieft h[illegible] Der Zweck, mit Kräften und Kosten hauszuhalten, hat d[illegible] Leipziger Messe als einer hervorragenden kräftesparend[illegible] Form des Geschäftsverkehrs neue Freunde geworben. V[illegible] schiedene Umstände haben dazu beigetragen, besonders d[illegible] Besuch der Messen durch die Einkäufer zu steigern, [illegible] der Mangel an Geschäftsreisenden und die Warenknapphe[illegible] die die Nachfrage nötigt, dem Angebot nachzugehen, statt [illegible] abzuwarten. Ein deutliches Bild von der hier gekennzei[illegible] neten Entwicklung geben die Zahlen über den Verkehr a[illegible] den bisherigen Messen. Zur Frühjahrsmesse 1915 war[illegible] 15 000 Besucher erschienen, zur Frühjahrsmesse 1916 wu[illegible] ihre Zahl auf 25 000, zur Frühjahrsmesse 1917 auf 34 000, u[illegible] die Herbsmustermesse 1917 zeigte einen Zustrom von über 40[illegible] auswärtigen Besuchern, ohne die Besucher aus Leipzig u[illegible] Umgebung mit seiner hohen industriellen und kommerziell[illegible] Entwicklung.

Die Zahl der Aussteller betrug im Frühjahr 1915: 20[illegible] steigerte sich im Frühjahr 1916 auf 2438, im Frühjahr 1[illegible] auf 2510 und überschritt zur Herbstmustermesse 1917 die Z[illegible] von 2600 Firmen. Wenn damit auch der Höchststand vor d[illegible] Kriege mit 4200 Ausstellern zur Frühjahrsmesse 1914 n[illegible] nicht wieder erreicht ist, so darf doch die Beschickung [illegible] Kriegsmessen als ein außerordentlicher Erfolg und ein [illegible] weis für die ungebrochene wirtschaftliche Kraft Deutschla[illegible] gelten.

Noch glänzender stellt sich das Bild des Besuchs [illegible] Messen durch die Einkäufer dar. Die Herbstmesse 1917 üb[illegible] traf mit ihren 17 538 im amtlichen Einkäuferverzeichnis e[illegible] haltenen Firmen alle früheren Kriegs- oder Friedensmess[illegible] Die Besucherzahl der Frühjahrsmessen betrug 9105 im Ja[illegible] 1905, 11 054 im Jahre 1908, 13 387 im Jahre 1911 und 15 [illegible] im Jahre 1914.

Die Entwicklung der Leipziger Messe hat naturgemäß [illegible] Auslande große Aufmerksamkeit erregt, und zu den Best[illegible] bungen unserer Feinde, dem deutschen Wirtschaftsleben a[illegible] über den Krieg hinaus Abbruch zu tun, gehört mit in ers[illegible] Reihe die Gründung von Konkurrenzmessen in Frankre[illegible] und England. Was diesen Messen, deren Bedeutung durch[illegible] nicht unterschätzt werden soll, abgeht, sind neben dem Sta[illegible] treuer Besucher diejenigen Einrichtungen, welche in Leip[illegible] in einem Zeitraum von vielen Jahren geschaffen und erp[illegible] worden sind. Dazu gehören die großartigen — Meßpal[illegible] genannten — Kaufhäuser, deren Leipzig nicht weniger [illegible] 34 mit einem Gesamtaufwand an Baukosten von rund 75 M[illegible] lionen Mark aufweist. Es ist ein Zeugnis des Vertrauens [illegible] das weitere Gedeihen der Messe, daß noch während [illegible]

;rieges zwei der schönsten und größten Meßpaläste mit ;—7 Millionen Mark Baukosten entstanden sind.

Das Ergebnis der diesjährigen Herbstmesse, die auch ihrereits zahlreich vom verbündeten und neutralen Auslande be-,ucht war, zeigt nicht nur, wie schon betont, die ungebrochene Virtschaftskraft Deutschlands, sondern auch, daß wir, trotz er Absperrung vom Weltmarkt, dank dem Geschick unserer 'echniker und Industriellen, dem notwendig eintretenden ;ohstoffmangel durch neuerfundene und ausreichend her-,tellbare Ersatzstoffe wirksam zu begegnen imstande waren. o bot uns und der neutralen Welt die Leipziger Herbstmesse 917 die klarste und einwandfreieste Bestätigung des zu-ersichtlichen Hindenburgwortes, daß wir auch wirtschaftlich ollkommen durchzuhalten vermögen.

Bücherschau.

— **Telegraphenfibel, ein Übungsbuch zur Erlernung der** 'orseschrift von H. Hauthal, Kgl. Bahnhofsvorsteher. as Buch entspricht im Telegraphendienst dem praktischen Bedürfnis und beseitigt einen Übelstand. Mit einem Punkt anfangend, enthält es sämtliche Buchstaben, Ziffern, Zeichen und Abkürzungen, nebst den dazugehörigen Übungen in leicht aufsteigender Folge bis zur Abgabe von Telegrammen, von denen einige als Übung eingeflochten sind. Ferner enthält es eine kurze, leicht faßliche Beschreibung des Morseapparates nebst einer Anleitung zur richtigen Einstellung der einzelnen Teile (Taster, Relais, Schreiber) und am Schlusse die wichtigsten Vorschriften über die Behandlung von Privattelegrammen. Das Buch erspart dem Anfänger Zeit, Mühe und Verdruß, der Verwaltung Ausbildungskosten. Während sonst der Anfänger hilflos am Apparate sitzt, lernt er bei Benutzung der Telegraphenfibel das Telegraphieren spielend. Er kann schon nach wenigen Tagen die Sätze schlagen und nach drei Wochen die Telegraphenprüfung mit Sicherheit ablegen. Dabei hat er den Vorteil, daß sich die Buchstaben, Ziffern und Zeichen, auch die weniger vorkommenden, auf die in den Übungen besonderer Wert gelegt ist, dem Gedächtnis schneller und besser einprägen. Das Buch ist in dem bekannten Spezialverlag von Konrad W. Mecklenburg, Berlin W. 10, erschienen und kostet 1,20 ℳ. Wir können es unseren Lesern nur bestens zur Anschaffung empfehlen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. Oktober d. J. starb in Wiesbaden
der Königliche Geheime Baurat

Robert Sannow.

Der Entschlafene war seit Juni 1883 im Baufache der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung tätig und gehörte seit dem 1. Oktober 1902 bis zu seinem am 1. Mai 1911 erfolgten Uebertritt in den Ruhestand der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt als Mitglied an.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch seinen lauteren und vornehmen Charakter, durch größte Pflichttreue und liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten, von uns hochgeschätzten Mitarbeiter und Freund und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. (1623)

Erfurt, den 1. November 1917.

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

2. Eröffnung von Stationen.

:öffnung der Tarifstation Kötzschen r den Güterverkehr, jedoch nur für agenladungen des angeschlossenen Werks.

Am 15. November 1917 wird zwischen n Stationen Merseburg und Niederuna links der Bahnstrecke Merseburgterfurt in km 3,95, wo der Privatanhluß der Badischen Anilin- und Sodabrik (Leunawerk) anschließt, eine rifstation für den Güterverkehr, und ar nur für Wagenladungen des genanten Werkes, unter der Bezeichnung ötzschen eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird Kötzschen die Tarife für den Staats- und Privathngüterverkehr aufgenommen. Über Höhe der Tarifsätze geben die enststellen Auskunft.

Halle (Saale), 1. November 1917. (1633)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1918 rd die Tarifstation Grube Vaterland r den Frachtgutverkehr geschlossen, bleibt nur für den Versand von Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndem Frachtstückgut bestehen. Vom gleichen Tage ab geht der Frachtgutverkehr auf die von Frankfurt (Oder) abhängige Ladestelle „Städtische Güterbahn Frankfurt (Oder)“ über. Auskunft über die Tarifsätze und Abfertigungsbefugnisse erteilen die Güterabfertigungen.

Posen, den 31. Oktober 1917. (1636)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ab 15. November 1917 bis auf weiteres wird der Bahnhof Saarbrücken-Malstatt für den Eilgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach Saarbrücken Hauptbahnhof und Bahnhof Saarbrücken - Burbach verwiesen. Der Frachtgutverkehr bleibt unverändert bestehen.

Saarbrücken, 31. Oktober 1917. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A — Tfv. 5. —.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1918 erhalten die Bestimmungen über Behandlung von Sendungen, die innerhalb derselben Gütertarifstation befördert werden, eine neue, die Berechnung der Bahnhofsfracht klarstellende Fassung. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. November 1917. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird der Ausnahmetarif 10a für Getreide, Hülsenfrüchte usw. von Seehäfen nach Basel und Schaffhausen ohne Ersatz aufgehoben.

Hannover, 1. November 1917. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1912 und Hefte 8 mit 11 vom 1. Mai 1912.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1917 werden die Frachtsätze für Sodau des Ausnahmetarifs 60 A, B, B I und B II (Porzellanerde) aufgehoben.

München, den 26. Oktober 1917. (1626)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 ändern sich die Teilentfernungen in Kilometertafel II für einige Stationen der Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft. Näheres bei den Dienststellen.

München, den 3. November 1917. (1637)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen.

Auf 6. Januar 1918 wird der A. T. 5 (Steine des Sp. T. III, Ziff. 1 usw.) ohne Ersatz aufgehoben; auf den gleichen Zeitpunkt werden die Frachtsätze des A. T. 5 1 (Steingrus usw.) erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 3. November 1917. (1640)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Die im September 1916 eingeführte gebührenfreie Beistellung von Schutzwagen bei Verwendung kürzerer Wagen in Ermangelung von 14—18 m langen Plattformwagen wird mit Ende Dezember d. J. wieder aufgehoben.

Berlin, den 31. Oktober 1917. (1641)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiilgten Verwaltungen.

A. Auf 1. Januar 1918 treten nachverzeichnete Ausnahmetarife ohne Ersatz außer Kraft:

1. Badischer Binnengüterverkehr, Güterverkehr badische Staatsbahnen—badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, Badisch-pfälzischer Güterverkehr: Nr. 1 a (Stammholz), 1 b (Holz des Spezialtarifs III), 2 b (Düngemittel usw. als Stückgut), 2 d (Zuckerrüben usw.).
2. Badischer Binnengüterverkehr, Güterverkehr Bad. Staatsbahnen—Bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb, außerdem 5 b (Steine des Spezialtarifs III, Ziffer 1, Pflastersteine usw.).
3. Badischer Binnengüterverkehr, ferner Nr. 5 c (Kalksteine, rohe usw.).
4. Badisch-württ. Güterverkehr: Nr. 1 a (Stammholz), 1 b (Holz des Spezialtarifs III).

B. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 g (Steingrus usw.) des badischen Binnengüterverkehrs und Staatsbahn-Nebenbahnverkehrs erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 30. Oktober 1917. (1622)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 1 — Tfv. 5 —.

b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1917 werden auf den Bahnhöfen Nordhausen und Wernigerode die Gebühren für Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen, oder umgekehrt, erhöht. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. November 1917. (1629)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frisches Fleisch usw. — Tfv. 2 K 5 —.

Bei der Neuausgabe des Tarifs ist der für die Teutoburger Wald-Eisenbahn im Geltungsbereich vorgesehene Zuschlag von 20 ₰ für 100 kg Stückgut nicht um die Verkehrsabgabe erhöht worden. Der Zuschlag stellt sich mit der Verkehrsabgabe auf 22 ₰. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. November 1917. (1628)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Reichsbahn—elsaß-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden infolge Erhöhung der Einheiten im Binnengüterverkehr der Kaysersberger Talbahn die Frachtsätze zwischen Colmar Kanalhafen und verschiedenen Talbahnstationen im Tarifanhang erhöht. Auskunft gibt die Güterabfertigung Colmar.

Straßburg, 30. Oktober 1917. (1635)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 15. November 1917 wird zwischen den Stationen Merseburg und Niederbeuna links der Bahnstrecke Merseburg-Querfurt in Km. 3,95, wo der Privatanschluß der Badischen Anilin- und Sodafabrik (Leunawerk) anschließt, eine Tarifstation für den Güterverkehr und zwar nur für Wagenladungen des genannten Werkes unter der Bezeichnung Kötzschen eröffnet und in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), 31. Oktober 1917. (1634)

Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Zu den im Abschnitt D des bad. Güt[...] tarifs, Abteilung 1, vom 1. März 19[...] vorgesehenen Gebühren für Überfü[...]rung von Wagen innerhalb des Bereic[...] des Hauptgüterbahnhofes in Mannhe[...] wird mit Wirkung vom 5. Novem[...] 1917 ab ein Kriegszuschlag in Höhe [...] bisherigen Gebühren mit der Maßga[...] erhoben, daß die Überfuhrgebühr f[...] einen Wagen mindestens 8 ℳ betrà[...]

Die Genehmigung ist von der Land[...] aufsichtsbehörde nach Zustimmung [...] Reichs-Eisenbahnamtes erteilt.

Karlsruhe, 3. November 1917. (16[...]

Gr. Generaldirektion der Staatseise[...]

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger [...] Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Bekanntmachun[...]

Der dritte Satz der Bekanntmachu[...] (1485) in der Nr. 79 dieser Zeitung v[...] 10. Oktober 1917 ist zu berichtigen a[...] „Erhöhungen oder Erschwernisse g[...]ten, falls nicht ein anderer Zeitpu[...] angegeben ist, vom 15. Dezemb[...] 1917.“

Wien, am 29. Oktober 1917. (16[...]

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung[...]

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 15. April 1917. Nachtrag [...] Berichtigung.

Auf Seite 8 des Nachtrags I ist [...] Karlsbad Zentralbahnhof [...] der 2. Zeile statt: „1431“, zu set[...] „1448“.

Wien, am 31. Oktober 1917. (16[...]

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltung[...]

Durch die Gültigerklärung des Ta[...] für den Staats- und Privatbahn-Tierv[...]kehr auf den Binnenverkehr der [...] deutschem Gebiet gelegenen Statio[...] der Holländischen Eisenbahn tritt [...] Tarif für die Beförderung von leben[...] Tieren im Binnenverkehr auf deutsch[...] Gebiete vom 15. Juni 1909, am 1. Nove[...]ber 1917 außer Kraft.

In den bisherigen Bestimmungen [...] Frachtsätzen tritt durch diese M[...]nahme eine Änderung nicht ein.

Amsterdam, 30. Oktober 1917. (16[...]

Holländische Eisenbahn-Gesellscha[...]

Tfv. 1265. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Eisenbahn-Gütertarif. Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913. Aenderung von Frachtsätzen nach Stationen der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, werden die im obenbezeichneten Tarife auf den Seiten 24—27 und 36—47 (Seiten 11, 13 und 14 des Nachtrages I, Seiten 4 und 5 des Nachtrages IV) für Hrabačow, Hradsko, Jablonetz a. Iser, Přiwlak-Ponikla, Rochlitz, Sittowa-Haje und Starkenbach enthaltenen und mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 laut Nachtrag V, Seite 11 auf Grund der „Tafel für die zu ermittelnden Frachtsätze“ umzurechnenden Frachtsätze aufgehoben und durch die nachstehenden ersetzt.

Es sind anzuwenden:

Nach Hrabačow	die Frachtsätze für Starkenbach-Martinitz*) erhöht um	220	Heller für 1000 kg
„ Hradsko		440	
„ Jablonetz a. Iser		500	
„ Přiwlak-Ponikla		330	
„ Rochlitz		530	
„ Sittowa-Haje		280	
„ Starkenbach		130	

*) Die Frachtsätze für Starkenbach-Martinitz (Seiten 44—47 des Tarifs, 14 des Nachtrags I, 4—5 des Nachtrags IV) sind auf Grund der im Nachtrag V, Seite 11 vorgesehenen „Tafel für die zu ermittelnden Frachtsätze“ umzurechnen.

In den Frachtsätzen ist die österreichische Frachtsteuer samt Kriegszuschlag bereits enthalten.

Kattowitz, den 1. November 1917. (1627)

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von P[...]sonen und Reisegepäck mit dem Balkanzug (Tarif vom 15. Janua[...] 1916).

Der neue Tarif tritt nicht am [...] sondern am 15. November in Kraft.

Breslau, 3. November 1917. (16[...]

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten V[...]waltungen.

Deutsch-Ungarischer und Deutsch-Rumänischer Personen- und Gepäckv[...]kehr über Bodenbach-Tetschen-Oderb[...] usw. (Tarif vom 1. Juli 1912).

Die neuen deutsch-ungarischen P[...]sonen- und Gepäcktarifnachträge w[...]den nicht am 1. November, sondern [...] 15. November d. J. herausgegeben.

Breslau, den 1. November 1917. (16[...]

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltung[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 88. | 10. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Taylorsystem und die deutschen Eisenbahnen.

Von Regierungsbaumeister **Dr.-Ing. Risch.**

Das Streben unserer Feinde ist nicht nur auf das Nieder‚agen unserer militärischen Macht gerichtet, sondern sie be‚sichtigen den Kampf auch auf das wirtschaftliche Gebiet ‚ übertragen und ihn hier nach dem Frieden fortzusetzen. ‚amit gaben sie ihren wahren Kriegsgrund zu erkennen: Die ‚ernichtung Deutschlands wirtschaftlicher Macht und die ‚emmung ihrer Wiederentwicklung. Für diesen wirtschaft‚chen Kampf nach dem Kriege muß Deutschland sich rüsten, ‚n seine Bevölkerung ernähren und die Wunden heilen zu ‚nnen, die dieser Krieg ihm geschlagen hat. Der Außen‚ndel liegt jetzt brach darnieder, die alten Handelsbeziehun‚n sind zum größten Teil verloren gegangen und unsern ‚einden zugefallen. Die alten Absatzgebiete bei den noch ‚genwärtig neutralen Staaten sich wieder zu erobern und ‚ue für unwiederbringlich verloren gegangene hinzuzugewin‚n, muß eine der ersten Aufgaben unserer Politik nach dem ‚riege sein. An machtvollen Gegenwirkungen seitens unserer ‚einde wird es nicht fehlen, sie werden den Handelskrieg ‚it derselben Rücksichtslosigkeit und zähen Ausdauer gegen ‚s führen, die sich bei ihren militärischen Unternehmungen ‚fenbart haben. Trotzdem können wir mit dem größten Ver‚auen auf einen für uns glücklichen Ausgang diesem Kampf ‚tgegensehen, wenn wir unsere Arbeitskräfte richtig aus‚tzen, sie weder verschwenden, noch mit ihnen Raubbau ‚eiben. Wir werden uns wirtschaftlich überall da behaupten ‚d durchsetzen können, wo wir in der Lage sind, unsere Er‚ugnisse billiger anbieten zu können als unsere Gegner. Denn ‚eundschaften und Neigungen pflegen im Handel nicht über ‚n Geldbeutel hinauszureichen. Von dieser Tatsache werden ‚e neutralen Staaten keine Ausnahme machen, und auch die ‚indlichen Länder werden sich auf die Dauer dem deutschen ‚arkt nicht verschließen können, sei es auch nur, daß unsere ‚aren auf dem Umweg über die neutralen Staaten ihr Ziel ‚reichen, wenn die unmittelbare Einfuhr durch hohe Zölle ‚sgeschlossen sein sollte.

Für den Aufschwung unseres Wirtschaftslebens nach dem ‚riege ist es daher von größter Bedeutung, daß sich deutsche ‚zeugnisse durch Güte und Billigkeit vor den gleichen Er‚ugnissen anderer Länder auszeichnen und sich auf diesem Wege den Markt erobern. Nun hängt die Höhe der Preise für das Ausland im wesentlichen von den Selbstkosten, dem Unternehmergewinn, den Frachten und den Zöllen ab. Der Anteil, der den Eisenbahnen an den Preisgestaltungen zufällt, besteht lediglich in der Festsetzung der Tarife für die Eisenbahnfrachten. Niedrige Frachtsätze nach den Handelshäfen für den Überseeverkehr würden den Außenhandel begünstigen und seine Entwicklung fördern. Tarifermäßigungen finden aber ihre Grenzen, sobald der Verkehrszuwachs eine Steigerung der Betriebskosten zur Folge hat und die Mehrkosten nicht mehr durch die Mehreinnahmen gedeckt werden. Es ist daher das Bestreben aller Eisenbahnverwaltungen, nicht nur ein Anwachsen der Betriebskosten zu verhüten, sondern sie möglichst herabzumindern. Je mehr die Betriebskosten für die Verkehrseinheit sinken, um so niedriger können die Tarife gehalten werden.

Soweit maschinelle und bauliche Anlagen der Eisenbahnen in Frage kommen, wird der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zur Erzielung der jeweilig höchsten Leistungen mit den geringsten Mitteln wohl durchgängig gewahrt. Die Durchführung dieses Grundsatzes bietet bei mechanischen Hilfsmitteln meist keine Schwierigkeiten, weil es sich bei diesen um zwangläufige Bewegungen oder Bauformen handelt, für die die zweckmäßigsten und wirtschaftlichsten Ausdrucksmittel einwandfrei auf mathematischem Wege gewonnen werden können. Die Einführung mechanischer Hilfsmittel muß daher auch in allen Zweigen der Eisenbahnverwaltungen gefördert werden. Die Einführung der selbsttätigen Kuppelung ist ein großer Schritt vorwärts auf diesem Wege. Aber auch die Ausstattung größerer und mittlerer Bahnhöfe mit Ablaufanlagen zur Vereinfachung des Verschiebedienstes, der auch in dieser Zeitschrift mehrfach das Wort geredet ist, dürfte zu Ersparnissen führen.

Bei solchen Maßnahmen allein sollte man aber nicht stehen bleiben, weil sich die menschlichen Arbeitskräfte nicht ganz ausschalten lassen. Bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen entfallen noch etwa 50 % aller Betriebsausgaben auf Personalkosten. Hier ließen sich noch nennenswerte Ersparnisse erzielen, wenn es gelänge, die Leistungsfähigkeit der

menschlichen Arbeitskraft zu steigern. Der Weg, durch Abbau der Löhne oder Heranziehung billiger Auslandskräfte die Personalausgaben zu ermäßigen, dürfte aus sozialpolitischen Gründen auf große Schwierigkeiten stoßen, solange die Teuerung anhält.

Eine Möglichkeit zur besseren Ausnutzung menschlicher Arbeitskräfte bietet nun das „Taylorsystem" oder das „Verfahren wissenschaftlicher Betriebsführung". Es gibt ein Mittel an die Hand, die Leistungsfähigkeit des einzelnen Arbeiters zu steigern, ohne ihn zu überanstrengen oder seine Kräfte vorzeitig aufzubrauchen. Seine besseren Leistungen sichern ihm einen höheren Verdienst und dem Unternehmer den Vorteil, an Arbeitskräften zu sparen oder seine Produktion zu steigern. Dem Verfahren wissenschaftlicher Betriebsführung liegt der Gedanke zugrunde, dem Arbeiter durch Übung Bewegungen anzuerziehen, die, gleichsam zwangläufig gestaltet, nach dem Grundsatz der Aufwendung des kleinsten Kraft- und Zeitmaßes für alle Verrichtungen wissenschaftlich ermittelt sind. Nach den großen Erfolgen, die man in Amerika mit diesem Verfahren erzielt hat, sollte man annehmen, daß sich auch bei den deutschen Eisenbahnunternehmungen Gelegenheit bieten wird, durch Anwendung dieses Verfahrens die Ausgaben für Personal erheblich einzuschränken. Da die überlieferten Arbeitsweisen durchaus nicht immer die zweckmäßigsten vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit sind, so gibt es zweifellos sowohl im Verwaltungs- wie auch im Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst noch manche Einrichtungen und Tätigkeiten, bei welchen viele Zeit nutzlos verschwendet wird, die zweckmäßiger zu produktiver Tätigkeit verwendet werden könnte. Man sollte daher in Deutschland mit allem Ernst und aller Kraft an die Prüfung dieser Frage auf Grund eingehender Bewegungs- und Zeitstudien herangehen und Vorurteile, die gegen dieses Verfahren sowohl in Kreisen der Unternehmer wie der Arbeiterschaft noch bestehen, recht bald zu überwinden suchen. Dies gilt nicht nur für die deutschen Eisenbahnen, sondern für alle Gebiete unseres Wirtschaftslebens *).

Man wird gewiß hiergegen einwenden, daß sich das Verfahren der wissenschaftlichen Betriebsführung nur in solchen Betrieben zur Einführung eigne, die sich mit der Herstellung von Massengütern befassen, nicht aber für Eisenbahnen, welchen derartige Aufgaben gänzlich fernliegen. Nicht einmal ihre Werkstätten kämen hierfür in Betracht, weil sie nicht zur Herstellung neuer Betriebsmittel dienen, sondern nur zu deren Ausbesserung. Das gleiche gelte vom Bahnunterhaltungsdienst, bei dem es sich ebenfalls im wesentlichen um Instandsetzungsarbeiten handle. Bei derartigen Einwendungen wird aber übersehen, daß sich bei allen diesen Arbeiten gewisse Verrichtungen immer wiederholen, beispielsweise bei Kesselausbesserungen, beim Auswechseln von Radsätzen, beim Abdrehen der Radreifen, beim Auswechseln von Gleis- und Weichenteilen sowie Bettungsstoffen, beim Umbau von Gleisstrecken u. a. Bei häufiger Wiederholung gleicher Verrichtungen können schon geringe Ersparnisse an Kraft und Zeit in großen Betrieben, wie den Staatsbahnen, zu bedeutenden Summen anwachsen, und daß Ersparnisse bei derartigen handwerkmäßigen Arbeiten gemacht werden können, lehren die Erfahrungen, die in Amerika beispielsweise durch genaue Analyse des Maurerhandwerks gemacht worden sind. Colin-Ross schreibt darüber in seiner Übersetzung des Gilbrethschen Werkes: Das ABC der wissenschaftlichen Betriebsführung*):

„Durch dieses Analysieren der einzelnen Bewegungen auf ihre Zweckmäßigkeit hin und die Zerlegung in ihre einzelnen Elemente ergeben sich oft ganz neue Gesichtspunkte für die Ausführung einer Arbeit, die dadurch unter Umständen von Grund aus umgestaltet wird.

Das beste Beispiel hierfür sind die Erfolge Frank B. Gilbreths, des Verfassers dieses Buches beim Maurerhandwerk. Bei diesem so uralten Handwerk, von dem man doch annehmen sollte, daß es in den vielen Phasen der Geschichte, die es durchlebte, einen gewissen Grad von Vollkommenheit erreicht hätte, stieß Gilbreth bei genauem wissenschaftlichen Studium des Arbeitsplanes auf eine ganz ungeheuere Kraftverschwendung, die man unserer Zeit nicht mehr zutrauen sollte. Auf Grund jahrelanger, auch die kleinsten Elemente umfassender Bewegungsstudien fand Gilbreth, daß heute auf den Ziegel durchschnittlich 13 unnötige Bewegungen ausgeführt werden. Er verkürzte die Zahl der heute noch üblichen Bewegungen beim Ziegellegen von 18 auf 5, so daß mit dieser neuen Gilbrethschen Mauermethode nunmehr stündlich 350 Ziegel verlegt werden können, während bisher 120 als Höchstzahl galt. Der springende Punkt liegt dabei nicht kurzerhand in einer Vereinfachung der Bewegungen, sondern in der Vereinfachung der Baumethode als solcher, durch planmäßig durchdachte Einrichtung des Arbeitsplatzes, durch Anpassung der Werkzeuge an die physischen Bedingungen der Arbeit und letzten Endes durch die Einführung neuer, arbeitserleichternder Werkzeuge, deren zweckmäßigste Konstruktion sich eben im Laufe der Bewegungsstudien ergab. So entstand das System der Ziegelpacken, durch die etwa 18 Ziegel gleichzeitig verlegt werden können, das verstellbare, sogenannte Gilbrethsche Materialgerüst, das jedes Bücken erspart, die federnde Arbeitsbühne, die die Hin- und Herbewegung von Ziegel zu Mauer und zurück mittels Plankenfederung einfach durch Verlegung des Körpergewichtes von einem Fuß auf den anderen ermöglicht, die Spritzkelle, mit der immer 21 Ziegel gleichzeitig eingemörtelt werden, eine bestimmte Anordnung von Arbeitsbühne, Materialgerüst und Mörtelstoff und dergleichen Dinge mehr, die die Mauerarbeit auf etwa ein Drittel des bisherigen Kraftaufwandes kürzten.

Daß sich der Arbeiter bisher immer noch, um einen Ziegel zu verlegen, bücken mußte, daß er nur mit einer Hand arbeitete, daß er zum Mörtel holen ein Stückchen gehen mußte, daß er immer nur einen Ziegel gleichzeitig einmörtelte, sind alles alte Herkommen aus Zeiten, in denen die Menschenkraft noch nicht so hoch im Werte stand wie heute, Bräuche, die dem Handwerk nunmehr seit Jahrhunderten und Jahrtausenden anhaften. Naheliegende Verbesserungsmöglichkeiten, wie die des verstellbaren Materialgerüstes und der Spritzkelle, übersah man, weil sich niemand die Mühe nahm, das Arbeitsverfahren einmal genau zu untersuchen. Man blieb beim Alten stehen, weil immer nur das Alte überliefert wurde und diese Überlieferung als die einzige Lehrmethode galt. Dem Maurer, dem seine Bewegungen selbst überlassen blieben, fehlte die theoretische Schulung und auch die Möglichkeit, solche Verbesserungen anzuregen. So unterblieben sie, und Tausende führen täglich Bewegungen, wie das Bücken zum Ziegelholen und das Gehen zum Mörtelschaff aus, die vollständig nutzlos zusammen doch eine wesentliche Menge Zeit und Kraft kosten. Das ist eine Verschwendung von Kapital, wie man sie unserer Zeit nicht mehr zutrauen sollte und wie sie auf dem Gebiet der Maschinentechnik schon lange nicht mehr vorkommt."

---

*) Dieser Mahnung des Verfassers können wir nur in vollstem Umfange beitreten. Daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die in langen mühsamen Studien das System wissenschaftlich entwickelt und in die Wirklichkeit übertragen haben, heute zu unseren Feinden zählen, ist kein Grund, das Gute abzulehnen und eine Ablehnung etwa damit zu begründen, daß für Verbesserungen, deren Durchführung freilich Einsicht und Mühe kostet, kein Raum sei, wäre gleichfalls verfehlt. Daß sich die Privatgewerbe der neuen Errungenschaft nach und nach bemächtigen werden, kann keinem Zweifel unterliegen. Die Schriftleitung.

*) Gilbreth-Colin Ross, Das ABC der wissenschaftlichen Betriebsführung. Berlin. Verlag von Julius Springer, 1917. S. 6 und 7. Das vortreffliche und für das Studium nicht genug zu empfehlende Büchlein soll helfen, die Vorurteile gegen das Taylorsystem zu zerstreuen.

Die Vorteile des Taylorsystems haben sich bereits deutsche 'abrikbetriebe zunutze gemacht. Aber, wie die vorstehenden ıusführungen lehren, verspricht auch seine Durchführung bei örperlichen Arbeitsleistungen jeder Art Erfolg. Damit ist uch den deutschen Eisenbahnverwaltungen ein reiches Feld u neuer organisatorischer Betätigung geöffnet, und zwar icht nur in den Zweigen, in welchen vorwiegend handwerksıäßig gearbeitet wird, sondern auch im Bürodienst. Wie im inzelnen die zu treffenden Maßnahmen aussehen werden, läßt ich erst überblicken, wenn die Ergebnisse genauer Zeit- und 3ewegungsstudien vorliegen*). Aus ihnen lassen sich dann nter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Physiologie über Ermüdungserscheinungen diejenigen Arbeitsweisen herleiten, die eine höhere Leistungsfähigkeit des einzelnen Beamten und Arbeiters gewährleisten, ohne ihn in seinen Einkünften zu schädigen oder ihn zu überanstrengen und vorzeitig aufzubrauchen. Der nächste Schritt würde daher darin bestehen müssen, die Vornahme eingehender Zeit- und Bewegungsstudien in Verbindung mit physiologischen Untersuchungen über den Einfluß der Ermüdung auf den Körper anzuordnen. Da sich nun die Einführung des Taylorsystems nicht nur auf die Eisenbahnen beschränkt, im Gegenteil seine Anwendung auf anderen Gebieten deutschen Wirtschaftslebens noch größere Erfolge erwarten läßt, so wäre es erwünscht, wenn wenigstens für alle staatlichen Betriebe mit einer eingehenden Prüfung dieser Frage recht bald begonnen werden würde, damit wir uns später im Wettbewerb auf dem Weltmarkt siegreich behaupten können.

*) Mit welcher Sorgfalt und wissenschaftlichen Methodik erartige Untersuchungen anzustellen sind, dafür bietet die ilbrethsche Schrift überaus interessante Anhalte. Schriftl.

Der neue Stückguttarif vom 1. Oktober 1917.

Zugleich mit der Einführung der 7prozentigen Güterverkehrssteuer hat die Eisenbahnverwaltung eine Erhöhung er Stückguttarife eintreten lassen, die sich in folgenden ahnen bewegt. Bei der Einführung der Tarifreform im ahre 1877 ist bekanntlich ein einheitlicher Stückgutsatz on 11 ₰ für das Tonnenkilometer festgesetzt worden. Er urde am 1. April 1892 durch die Einstellung einer 2. Stückutklasse, des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter mit inem Einheitssatze von 8 ₰ für das tkm erweitert. Dieser nderung folgte am 1. Oktober 1898 eine allgemeine Eräßigung des Stückguttarifs auf staffelförmiger Grundlage, ämlich von 1—50 km 11 ₰, von 51—200 km 10 ₰ (Anstoß), on 201—300 km 9 ₰ (Anstoß), von 301—400 km 8 ₰ (Anstoß), von 401—500 km 7 ₰ (Anstoß), über 500 km 6 ₰ (Anstoß) für das tkm. Die Verbilligung des Tarifs hatte bereits im Frieden eine bedeutende Steigerung des Stückgutverkehrs hervorgerufen, während der Sammelladungsverkehr er Spediteure zurückging. Mit der immer weiter wachsenden erkehrszunahme zeigte es sich jedoch, daß die technischen nd betrieblichen Einrichtungen der Eisenbahn dem Stückgutdrange nicht mehr gewachsen waren. Schneller als es ohl andernfalls geschehen wäre, überzeugten die durch den rieg hervorgerufenen Verkehrsverhältnisse die Eisenbahnerwaltungen von der Notwendigkeit, den Sammelladungserkehr zu unterstützen. Allerdings konnte einem dahinelenden Antrage der Spediteure mit Rücksicht auf die wentlich gesteigerten Selbstkosten der Eisenbahn nicht durch ine Ermäßigung der Allgemeinen Wagenladungsklassen, ondern nur durch eine Erhöhung der Stückgutsätze entrochen werden, die vom 1. Oktober 1917 ab wie folgt eintreten ist:

	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter und allg St. Kl.	Spezialtarif für best. Stückgüter
1—300 km	11	9
301—400 „	10 (Anstoß)	8
401—500 „	9 „	7
501—600 „	8 „	6
über 600 „	6 „	6

für die t und das km in ₰. Die allgemeine Eilgutklasse beträgt das Doppelte der allgemeinen Stückgutklasse.

Die Abfertigungsgebühren sind unverändert geblieben und betragen für 100 kg in ₰: 1—10 km = 10, 11—20 km = 11, 21—30 km = 12, 31—40 km = 13, 41—50 km = 14, 51—60 km = 15, 61—70 km = 16, 71—80 km = 17, 81—90 km = 18, 91—100 km = 19, über 100 km = 20.

Demnach stellen sich jetzt z. B. die Frachten gegenüber den früheren Tarifen in ₰ für 100 kg:

	Eilgut		Frachtgut		Spezialgut	
	jetzt	früher	jetzt	früher	jetzt	früher
für 50 km =	148	138	74	69	64	54
„ 100 „ =	278	248	139	124	117	99
„ 200 „ =	514	450	257	225	214	180
„ 300 „ =	750	630	375	315	311	260
„ 400 „ =	964	790	482	395	396	340
„ 500 „ =	1156	930	578	465	471	420
„ 600 „ =	1328	1056	664	525	535	500
„ 700 „ =	1456	1170	728	585	600	580
„ 800 „ =	1584	1290	792	645	664	645
„ 900 „ =	1712	1410	856	705	728	705

Leergüter-Ausgleichstellen.

Die infolge der zeitweilig verhängten Güterverkehrssperren ngetretenen Schwierigkeiten in der Beförderung von Packitteln, insbesondere von Fässern, Kisten, Körben usw., sind e Veranlassung, daß sich an den Empfangsorten diese Güter . großen Mengen anhäufen, während das Material an anderen rten mangelt. Diese Verhältnisse rufen dauernd Klagen aus n Kreisen der Verkehrtreibenden hervor, um so mehr, als as Packmaterial zurzeit äußerst knapp ist, doch aber zur Berderung kriegswichtiger Güter, insbesondere auch von Lensmitteln, in großem Umfange benötigt wird.

Zur Entlastung der Eisenbahnen an sich und zur Beseitigng des bestehenden Mangels an Packmitteln an gewissen rten bei gleichzeitigem Überfluß an anderen Stellen dürfte e Gründung einer geeigneten Organisation, sogenannter eergüter-Ausgleichstellen, einer kriegswirthaftlichen Notwendigkeit entsprechen.

Einer solchen Einrichtung würden folgende Aufgaben zullen: 1. Sammeln bzw. Ankauf der in größeren Handelsätzen lagernden Packmittel, die entweder unbenutzt liegen er infolge der Verkehrssperre nicht an den Versender zuckgesandt werden können; 2. Abgabe dieser Güter an dieıigen Verkehrtreibenden, die ihre eigenen Packmittel mballagen) von ihren auswärtigen Kunden nicht zurückhalten können; 3. Herbeiführung eines allgemeinenAuseichs zwischen Bestand und Bedarf.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß solche Ausgleichstellen, wenn sie in allen größeren Verkehrsplätzen ins Leben gerufen werden, die Eisenbahn ganz erheblich entlasten und die Massenbeförderung von Leergütern fast überhaupt überflüssig machen würden. Solche Ausgleichstellen würden zweckdienlicherweise als G. m. b. H. zu gründen sein.

Auf Grund ähnlicher Erwägungen hat die Kriegsamtstelle Berlin den Deutschen Handelstag darauf hingewiesen, daß zu den Maßnahmen, die geeignet erscheinen, in größerem Umfange Frachtraum zu sparen, und die daher mit allen Mitteln zu betreiben seien, die weitestgehende Einschränkung der Rücksendungen von Packmaterial gehöre, da es, soweit es nicht gemäß Anordnung der Eisenbahnverwaltungen nur zerlegt befördert werde, verhältnismäßig viel Raum beanspruche. Zur Herbeiführung einer solchen gewünschten und notwendigen Ersparung von Frachtraum empfiehlt das Kriegsamt Einrichtungen zum Austausch des Verpackungsmaterials, namentlich in größeren Städten, zu schaffen und hat den Deutschen Handelstag ersucht, auf die Handelskammern dahin einzuwirken, daß sie sich die Errichtung solcher Ausgleichstellen angelegen sein lassen möchten. Weiterhin ist vom Kriegsamte die Mitteilung ergangen, daß in Aussicht genommen sei, die Kriegsamtstellen anzuweisen, Dringlichkeitsbescheinigungen zur bevorzugten Wagengestellung für Verpackungsmaterial nur dann auszustellen, wenn der Nachweis

geführt werden kann, daß das Material wegen seiner besonderen Eigenart und der Schwierigkeit der Neubeschaffung vom Versender dringend benötigt werde. Nach Ansicht des Kriegsamts würde das Bestehen von Ausgleichstellen die Schwierigkeiten, die sich aus einer solchen Anordnung für Industrie und Handel ergeben könnten, wesentlich zu mildern geeignet sein.

Obwohl nun der Vorteil der Errichtung von Ausgleichstellen für Leergüter in die Augen springt, sind aber doch vom Handel schwerwiegende Bedenken gegen eine derartige Maßnahme vorgebracht worden. In erster Linie wird darauf hingewiesen, daß das Packmittel (die Emballage) nicht dem Warenempfänger, sondern dem Versender eigentümlich gehöre. Es müßte sonach vom Empfänger für Rechnung des Versenders verkauft werden. Voraussetzung für die Zweckmäßigkeit einer Ausgleichstelle sei sonach die allgemeine Bereitwilligkeit des Handels, auf Rücksendung der Verpackungsmittel zu verzichten und den Versender schadlos zu halten. Es würde sodann Sache des Käufers (Empfängers) sein, die Verpackungsmittel entweder zu behalten oder einem Händler mit solchen Sachen (Kistenmacher oder Böttcher) zu verkaufen. Dies geschehe aber schon jetzt mit solchem Material, dessen Rücksendung sich nicht lohnt, weil es entweder so geringwertig ist, daß es selbst die inländische Rückfracht nicht verträgt oder weil die Rückfracht nach weit gelegenen Inlandsstationen bzw. nach dem Auslande sich teuerer stellt, als der Wert des Gutes. In diesen Fällen würden schon jetzt Kisten, Fässer usw. den Böttchern und Kistenhändlern zum Verkauf gestellt, die sie nach vorheriger Instandsetzung in den ursprünglichen Verkaufsformen an den Verkehr zurückliefern. Abgesehen aber hiervon, seien die Packmittel im allgemeinen auf das Bedürfnis des Warenabnehmers eingerichtet und entsprechen bei anderweiter Verwendung nicht jedem Bedürfnisse, jedenfalls aber verlieren sie durch den Verkauf an Dritte bedeutend an Wert.

Von der Erwägung, das Verpackungsmaterial durch eine Ausgleichstelle zu leiten, müßten aus Zweckmäßigkeitsgründen die teueren „Qualitätsemballagen“ an sich ausgeschlossen werden, z. B. Bier-, Spiritus-, Weinfässer, metallische Zylinder, Blechkannen usw. Dieses Material sei in der Regel ziemlich hochwertig und pendele daher dauernd zwischen Verkäufer und Käufer hin und her. Auch seien in der Regel die Eigentumsmerkmale eingebrannt, aufgenietet oder sonstwie angebracht. Es käme daher für eine Ausgleichstelle nur das minderwertige Leergut in Betracht. Dies gelange aber, wie bereits des näheren dargelegt, auch schon heute zum größten Teile durch die Hände der Böttcher und Kistenmacher zu anderweiter Verwendung.

Trotz dieser im allgemeinen beachtlichen Einwendungen will es aber doch zweckmäßig erscheinen, der Frage der Gründung von Leergüter-Ausgleichstellen näher zu treten. Das Angebot von Packmitteln bei den Güterannahmestellen erfolgt noch immer in so nennenswertem Umfange, daß es doch einigermaßen zweifelhaft erscheint, ob durch die Überlassung beschädigten Materials an Kistenmacher und Böttcher der Versand wesentlich eingeschränkt wird. Den Kernpunkt der Frage bildet natürlicherweise die Bereitwilligkeit des Handels, auf die Rücksendung von Packmitteln — ausschließlich der hochwertigen — zu verzichten und es dem Warenempfänger für einen angemessenen Preis anzurechnen. Es soll auch nicht verkannt werden, daß bei einer allgemeinen Einführung von Ausgleichstellen an größeren Verkehrsplätzen, bestimmte Industriezweige dauernd Mangel an Verpackungsmaterial leiden werden, besonders dann, wenn sich an ihrem Wohnsitze eine Ausgleichstelle wegen zu geringen Bedürfnisses nicht gründen läßt. Um derartigen Fällen zu begegnen, müßte die Möglichkeit offengehalten werden. sich entsprechendes Material durch die an anderen Orten bestehenden Ausgleichstellen verschaffen zu können, deren Sendungen in jedem Falle als dringlich anzusehen sein würden und daher von den Eisenbahnen befördert werden müßten.

Im Interesse einer notwendigen Entlastung der Eisenbahn erscheint die Frage von besonderer Bedeutung und daher der Wunsch berechtigt, daß sich die Öffentlichkeit eingehend mit ihr befaßt.

Leipzig. R. Leskow, Handelskammer-Sekretär.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kriegszuschlag zu den Frachtsätzen des Gütertarifs.** Während des jetzigen Krieges sind fast in allen außerdeutschen Ländern, kriegführenden wie neutralen, die Eisenbahntarife allgemein erheblich erhöht, zum Teil sogar verdoppelt worden. Die deutschen Staatsbahnen haben bisher von einer allgemeinen Erhöhung der Tarife abgesehen. Die persönlichen und sachlichen Ausgaben sind aber im Laufe des Krieges derartig gestiegen, daß ein auch nur annähernd angemessenes Erträgnis des Eisenbahnbetriebes bei den jetzigen Tarifsätzen nicht mehr erzielt werden kann. Die deutschen Staatseisenbahnen sehen sich daher gezwungen, alsbald einen Kriegszuschlag zu den Frachtsätzen des Güterverkehrs einzuführen, um wenigstens teilweise die durch den Krieg hervorgerufenen Mehrausgaben zu decken.

— **Eröffnung der Strecke Bettsdorf-Merzig.** Am 1. d. M. ist von den Reichseisenbahnen die vorgenannte vollspurige eingleisige Bahnstrecke als Nebenbahn mit den Stationen Bettsdorf (Lothr.), Homburg-Bidingen, Dalstein-Menskirchen, Monneren, Waldweisdorf, Grindorf, Waldwiese, Mondorf (Kr. Merzig), Mechern und Merzig für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Eröffnung der Stationen Endorf (Lothr.) und Laumesfeld kann erst später erfolgen. Der Haltepunkt Mechern ist nur für den Expreß- und Eilstückgutverkehr eingerichtet. Ausgeschlossen ist ferner die Annahme und Auslieferung von größeren Fahrzeugen auf den Stationen Waldweisdorf, Grindorf und Mondorf (Kr. Merzig) sowie nach ihrer Eröffnung auch auf den Stationen Endorf (Lothr.) und Laumesfeld.

Der bisherige Bahnhof Endorf (Lothr.) in Kilometer 20.180 der Bahnlinie Diedenhofen-Völklingen und in Kilometer 6.974 der Neubaustrecke Bettsdorf-Merzig hat mit der Eröffnung dieser Strecke die Bezeichnung Homburg-Bidingen, der in Kilometer 4.277 der Neubaustrecke beim Dorfe Endorf angelegte Bahnhof die Bezeichnung Endorf (Lothr.) erhalten.

— **Die Fahrpreiserhöhungen.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Elberfeld geschrieben: Der Verkehrsausschuß des Handels für den Wuppertaler Industriebezirk hat infolge verschiedener bei ihm eingegangener Beschwerden sehr eingehend über die neuen Fahrpreissteigerungen und die damit verbundenen Erschwerungen im Fern- und Lokalverkehr beraten. Der Ausschuß nahm von einer vertraulichen, auf zuverlässigen Nachrichten fußenden Mitteilung Kenntnis, welche über die zwingenden Gründe dieser tief einschneidenden Maßnahme vollen Aufschluß gab. Hiernach gelangte der Ausschuß zu der Überzeugung, daß der Verwaltung kein anderes weniger einschneidendes Mittel zu Gebote gestanden habe, um die im höhern vaterländischen Interesse unbedingt notwendige Beschränkung und beschleunigte Abfertigung des Personenverkehrs unter allen Umständen durchzusetzen. Der Verkehrsausschuß beschloß deshalb, von Abänderungsanträgen abzusehen, dagegen an die Kaufmannschaft die dringende Bitte zu richten, sie möge die Verwaltung in ihren aus der Not der Zeit zu erklärenden und nur vorübergehenden Maßnahmen durch eine verständnisvolle Anpassung an die Verhältnisse unterstützen. — Ein gewiß nachahmenswerter Vorgang!

— **Der Rückgang im Schnellzugverkehr.** In der Presse wird vielfach die Frage erörtert, ob die Einführung der Ergänzungsgebühren für Schnell- und Eilzüge tatsächlich den beabsichtigten starken Rückgang des Verkehrs in diesen Zügen zur Folge gehabt hätte; dabei wird insbesondere auch darauf hingewiesen, daß nach Mitteilung der Zentrale für den Fremdenverkehr Groß-Berlins der Fremdenverkehr der Reichshauptstadt doch noch weiterhin zugenommen habe, und zwar von 134 679 Fremden im September auf 137 005 Fremde im Oktober. Es kann dahingestellt bleiben, auf welchen Unterlagen die Zahlen des Fremdenverkehrs beruhen. Jedenfalls kann aus der Zahl des sogenannten Fremdenverkehrs kein zuverlässiger Rückschluß gezogen werden auf die Benutzung der Schnell- und Eilzüge. Der Eisenbahnverwaltung stehen, wie wir von zuständiger Seite erfahren, über die Benutzung der Schnell- und Eilzüge durchaus zuverlässige Ziffern, in denen jeder einzelne Reisende erscheint, zur Verfügung. Daraus geht hervor, daß der Rückgang im Verkehr der Schnell- und Eilzüge im Verkehr von Berlin sich auf zwei Drittel beläuft, also der Verkehr auf etwa ein Drittel der Reisenden zurückgegangen ist. So sind z. B. an Schnell- und Eilzugfahrkarten verkauft worden: Am Sonnabend, den 6. Oktober 25 268 Stück und am Dienstag, den 16. Oktober 24 780 Stück. Nach erfolgter Einführung der Ergänzungsgebühr ging der Verkehr zurück, und zwar am Dienstag, den 23. Oktober auf 6856 Fahrkarten, am Sonnabend, den 27. Oktober auf 8127, am Dienstag, den 30. Oktober auf 5525 und am Sonnabend, den 3. November auf 8509 Fahrkarten. An den anderen Wochentagen ist das Verhältnis der Verkehrszahlen etwa das gleiche.

— Kohlensteuerabkommen zwischen Deutschland und xemburg. In Luxemburg ist ebenso wie in Deutschland 1. August 1917 ein Gesetz über die Besteuerung von hlen in Kraft getreten, das inhaltlich mit dem deutschen setz übereinstimmt. Mit Rücksicht hierauf ist, laut Bentmachung im Reichgesetzblatt, ebenfalls mit Wirkung n 1. August 1917 ab zwischen dem Deutschen Reich und xemburg eine Gemeinschaft der Kohlensteuer schaffen worden. Diese besteht darin, daß für der Kohlenuer unterliegende Waren zwischen dem Deutschen Reiche l Luxemburg völlige Freiheit des Verkehrs bestehen soll. der Versendung solcher Waren aus dem Deutschen Reiche den freien Verkehr Luxemburgs und umgekehrt wird eine hlensteuer nicht erhoben. Der Reinertrag der Steuer wird h dem Verhältnis der Bevölkerung der beiden Länder vert. Das Abkommen gilt für die Dauer des Anschlusses des oßherzogtums Luxemburg an das deutsche Zollsystem. ler Teil ist jedoch befugt, es mit einjähriger Frist für den April jedes Jahres zu kündigen.

— Kohlenzufuhr nach Berlin. Die zu geringen Kohlengänge in Berlin haben den Kohlenverband Groß-Berlin einer dringlichen Vorstellung an die verschiedenen chs-, Staats- und Militärbehörden, vorab an den preußischen ister für Handel und Gewerbe veranlaßt. Der Eingang Kohlen in Groß-Berlin ist im Monat Oktober um ungefähr % hinter den zugesagten Mengen zurückgeblieben. Da die weisung sich schon von vornherein nur auf Mindestbedarf itete, so ist jeder Ausfall von schwerwiegendem Nachteil leitet, und es liegt die dringende Notwendigkeit vor, die uhr schleunigst zu verstärken, damit der Winterbedarf an usbrand und Industriekohlen nur einigermaßen gesichert

— Deutsche Verkehrswerbung nach dem Kriege. Der Bund itscher Verkehrs-Vereine, Sitz in Leipzig, der seine diesrige Hauptversammlung am 20. und 21. Oktober in Eiseh als dritte Kriegstagung abhielt, versandte kürzlich seinen resbericht, der bemerkenswerte Ausblicke auf die deutsche kehrswerbung nach dem Kriege enthält. Wenn auch der kerverbindende Verkehr in absehbarer Zeit die abgechenen Beziehungen wieder verbinden und neue anknüpfen d, so wird die deutsche Verkehrswerbung nach dem Kriege wirtschaftlichen und taktischen Gründen doch andere ge zu gehen haben. Eine nachdrückliche Förderung wird r auf alle Fälle dem innerdeutschen Verkehr zuteil den müssen, für den der Krieg, wie für so manches andere, Lehrmeister und Schrittmacher geworden ist. Nach len Richtungen hin hat der Bund umfangreiche Vorbereigen in die Wege geleitet. Ein auf breiter Grundlage aufauter Arbeitsplan ist derart vorbereitet, daß er zum geeten Zeitpunkt unter Hinzuziehung weiter Kreise zur chführung gelangen kann. Die mit Eintritt des Friedens zunehmenden Maßnahmen setzen bedeutende Mittel vor- deren Aufbringung nicht mehr lediglich dem Zufall rlassen werden darf. Die Förderung des Fremdenverrs, den man als bedeutsamen Kulturfaktor in Deutschland er noch viel zu niedrig einschätzt, muß in Zukunft neben Verkehrsinteressenten in besonderem Maße durch Mittel Reichs unterstützt werden. Der Bund Deutscher Vers-Vereine hat dahin zielende Schritte unternommen, von en man um so mehr Erfolg erwarten muß, als die Gegner tschlands — namentlich Frankreich und England — jetzt n. obwohl der Schlachtendonner gerade keine verkehrsndliche Sprache redet, gewaltige Anstrengungen machen, nach dem Kriege die Mittelmächte im Weltverkehr auszulten. So hat, wie wir s. Zt. mitteilten, z. B. Frankreich bedeutenden Regierungsmitteln ein „Office National du risme" begründet, während der bekannte „Touring Club France" mehrere hundert Millionen Franken aufwenden , um die französischen Gasthöfe zu den besten der Welt ugestalten, Automobilstraßen auszubauen, Gesellschaftsen aus aller Welt nach französischen Bädern und nach Kriegsschauplätzen Frankreichs zu veranstalten (die re eiserne Mauer zurzeit noch umklammert!) und „Franka als das Land der Schönheit und Kultur" zu preisen. en bedeutenden Mitteln, die unseren Gegnern für derartige bezwecke als selbstverständlich gelten, wird es in Deutsch- der zähen Arbeit mit vereinten Kräften benötigen, um n Erfolg zu erzielen.

— Wilhelm Lauter †. Am 23. Juli d. J. starb in Berlinnersdorf der Geheime Baurat Dr.-Ing. e. h. Wilhelm iter im 71. Jahre seines arbeitsreichen Daseins. Die ezeichneten, bleibenden Verdienste dieses Mannes um die sche Ingenieurkunst und die technische Wissenschaft sind dem Geheimen Baurat Kemmann im „Zentralblatt der Bauverwaltung" in einem herzlich empfundenen Nachruf gewürdigt, aus dem die Hauptpunkte in gedrängter Kürze auch hier wiedergegeben sein mögen.

Lauter erhielt seine Fachausbildung auf dem Polytechnikum in Karlsruhe, wo er die Staatsprüfung mit Auszeichnung bestand. Nach mehrjähriger Tätigkeit auf der Guten Hoffnungshütte in Sterkrade, bei der Kronprinz-Rudolfs-Bahn in Steiermark und in Frankfurt (Main) fand er das für seine geniale Veranlagung und große Selbständigkeit geeignete Arbeitsfeld bei der Firma Ph. Holzmann in Frankfurt (Main), die als Welthaus alle Gebiete des Bauingenieurwesens gleichmäßig pflegte. Nicht weniger als 40 Jahre hindurch hat er hier in leitender Stellung gewirkt. In erster Linie waren es Aufgaben des Brückenbaues, die seine Tätigkeit erfüllten. Mit einer stattlichen Reihe bedeutender Werke ist sein Name rühmlichst verbunden, so mit dem technisch und künstlerisch hervorragend gelungenen Plan einer Straßenbrücke über den Rhein bei Mainz-Castel, die 1882—1885 ausgeführt wurde, mit dem Entwurf der gewaltigen Straßen- und Eisenbahnbrücke über den Nordostseekanal bei Levensau (erbaut 1892/93) und anderen. Über 70 Brücken hat Lauter im ganzen in Europa zur Ausführung gebracht und dabei stets glänzende technische Begabung wie auch feinstes künstlerisches Empfinden bewiesen. Als später das großstädtische Verkehrswesen sich neuen Zielen zuwendete, befaßte sich Lauter in steigendem Maße mit der Ausführung von Schnellbahnunternehmungen, insbesondere mit dem Bau von Bahntunneln in Großstädten. Auf diesem Gebiete hat er, zuletzt als Vorstand der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, Bahnbrechendes geleistet. Er hat die Ausführungsweisen für Tunnel in wasserführenden Schichten vervollkommnet und namentlich neue Verfahren für den Tunnelvortrieb in dem Sandgrunde des Berliner Talbeckens entwickelt. Ihm verdankt Berlin auch die beiden ersten Unterfahrungen des Spreeflusses, den jetzt von den Berliner östlichen Straßenbahnen benutzten eingleisigen Tunnel zwischen Stralau und Treptow und den Spreetunnel der Hoch- und Untergrundbahn in der Nähe der Inselbrücke, der nach einem überaus sinnreichen Plan in offener Baugrube hergestellt wurde. Über die Schwierigkeiten dieses Werkes, das für die Ausführung späterer Spreeunterführungen von besonderer Bedeutung war, ist auch in dieser Zeitung (Jahrgang 1913, S. 826) eingehend berichtet worden.

Den großen Erfolgen und Verdiensten Lauters ist auch die äußere Anerkennung nicht versagt geblieben. Die Technische Hochschule in Dresden zeichnete ihn im Jahre 1905 durch die Würde des Doktor-Ingenieurs ehrenhalber aus, 1909 wurde er Mitglied der Akademie des Bauwesens, 1913 ist ihm der Charakter als Geheimer Baurat verliehen worden.

— Personalnachrichten. Der bisherige Geheime Oberregierungsrat und vortragende Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Goldkuhle ist zum Kaiserlichen Direktor im Reichsschatzamt ernannt.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen: für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wischmann in Witten und für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ranafier in Nienburg (Weser) und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Happel in Bromberg. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Köttgen, bisher Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Cöln, ist die Verwaltung des Eisenbahn-Maschinenamts Cöln-Deutz und dem Regierungsbaumeister Dorenberg, bisher Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Cöln-Deutz, die Verwaltung des Eisenbahn-Maschinenamts Cöln übertragen. — Der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Hugo Koenig bei der Eisenbahndirektion in Breslau ist in den Kämpfen auf Ösel gefallen.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Finanz- und Baurat Schönherr von der Betriebsdirektion Leipzig I zur Betriebsdirektion Dresden-A. versetzt.

Österreich.

— Reisegepäck und Zugverspätung. Das „Verordnungs-Blatt f. Eisenb. u. Schiff." teilt mit: Zur Minderung der Zugverspätungen, die in der letzten Zeit durch den außerordentlich starken Gepäckverkehr bei den Schnell- und Eilzügen entstanden sind, wird bei diesen Zügen bis auf weiteres Reisegepäck nur während der fahrplanmäßigen Aufenthaltszeiten aufgenommen. Auf die unmittelbaren Anschlußzüge wird das Reisegepäck unterwegs nur dann übergeleitet, wenn und soweit es gleichzeitig mit dem Umsteigen der Reisenden umgeladen werden kann. Den Reisenden wird deshalb emp-

fohlen, Gepäck, das sie bei ihrer Ankunft am Bestimmungsorte alsbald in Empfang nehmen wollen, schon am Tage vor der Abreise, jedenfalls aber so frühzeitig aufzuliefern, daß es schon früher abgehen kann, als sie selbst abreisen. Damit, daß das Reisegepäck mit dem Zuge, zu dem es abgefertigt ist, oder mit den unmittelbaren Anschlußzügen befördert wird, kann bis auf weiteres nicht gerechnet werden.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im Oktober d. J. infolge des niedrigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 44 929 t Kohle (gegen 80 173 t im Vorjahre), also 35 244 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. eine Minderverfrachtung von 592 037 t ergibt (1917: 257 056 t gegen 1916: 849 093 t). Die größte Beistellung im Oktober d. J. betrug 172 Wagen (1916: 263 Wagen), die durchschnittliche 124 Wagen (1916: 186 Wagen).

An Gütern wurden im Oktober d. J. 663 Wagen (1916: 737 Wagen), also 74 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 877 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit dieses Jahres 4086 Wagen gegen 4963 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

Ungarn.

— **Probefahrt eines mit der Kunze-Knorr-Bremse versehenen Güterzuges.** Auf Anregung des preußischen Eisenbahnministers wurden im Einvernehmen mit der ungarischen und der österreichischen Regierung mit der neuen automatischen Bremse, System Kunze-Knorr, Versuche angestellt, die am 12. September zum Abschluß gebracht wurden.

Zu diesen Versuchen stellte die preußische Staatsbahnverwaltung einen Güterzug zu 200 Achsen zur Verfügung, mit dem erst am Arlberg, bei einem Gefälle von etwa 30 ‰, sodann vom 4. bis 12. September auf der Flachbahnstrecke Szöllös-Galántha, im Beisein der Vertreter der deutschen, ungarischen und österreichischen Eisenbahnverwaltungen und der Direktoren der Knorr-Bremse-A.-G. Probefahrten veranstaltet wurden. Da sich hierbei ein günstiges Ergebnis zeigte, steht der allgemeinen Einführung der neuen Bremse nichts mehr im Wege. Der größte wirtschaftliche Vorteil der neuen Bremse liegt in der nunmehr möglichen Verdoppelung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge, wodurch mit weniger Personal eine namhaft erhöhte Leistungsfähigkeit erzielt wird.

— **Der ungarische Ausfuhrverkehr nach den Balkanstaaten.** Bis Ende Juli 1917 sind durch Vermittlung des Warenverkehrsbureaus nach Bulgarien mittels Eisenbahn insgesamt 241 und per Schiff 33 Wagenladungen abgegangen; hauptsächlich Eisenwaren, Emailgeschirr, Glas, Papier, landwirtschaftliche Maschinen, chemische Erzeugnisse. Zur Einfuhr gelangten 45 Wagenladungen. Bis Ende Juli 1917 versandte das Bureau nach der Türkei 71 Wagenladungen mit Eisenwaren, chemischen Erzeugnissen und Lebensmitteln. Zur Einfuhr aus der Türkei nach Ungarn gelangten 55 Wagenladungen verschiedener Waren. Nach Mazedonien wurden durch Vermittlung des genannten Bureaus 103 Wagenladungen abgeliefert.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der norwegischen Staatsbahnen.** Die gesamten Einnahmen der Staatsbahnen in Norwegen im Betriebsjahr 1916/17 haben etwa 48 033 000 Kr. und die gesamten Ausgaben etwa 45 930 000 Kr. betragen. Somit ergibt sich ein Überschuß von gut 2 Millionen Kronen. Für 1915/16 betrug der Überschuß ungefähr 4½ Millionen und für 1914/15 etwa 4 Millionen Kronen. Im Rechenschaftsjahr 1916/17 waren die Einnahmen im Budget mit 36 301 500 Kr. und die Ausgaben mit 32 442 400 Kr. angesetzt, wonach also ein Überschuß von 3 859 100 Kr. berechnet war. Demnach wurde der Überschuß in 1916/17 etwa 1 750 000 Kr. geringer als im Budget angenommen war. M.

— **Tariferhöhungen in Schweden.** Auf Grund der gewaltig gestiegenen Betriebskosten schlägt die Staatsbahnverwaltung jetzt der Regierung vor, von Anfang 1918 ab die gegenwärtig in Kraft befindlichen vorläufigen Zuschläge erheblich zu erhöhen. In den Voranschlägen, die schon Ende 1916 zur Berechnung des Reingewinns des Staatsbahnbetriebes im Jahr 1918 gemacht wurden, ging die Verwaltung von der Annahme aus, daß noch vor Anfang 1918 Friede sein würd und dementsprechend waren die Betriebskosten berechn worden. So hatte man beispielsweise für die Tonne Lok motivenfeuerung einen Preis von nur 40 Kr. angenomme aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen muß mit ga anderen Betriebskosten gerechnet werden. In ihrem Beric weist die Verwaltung besonders auf die schwierige Verso gung mit Brennmaterial für Lokomotiven hin. Auch d Preissteigerung bei anderen Materialien als Steinkohle ebenso wie die steigenden Personalkosten üben ihre Wirku auf die Betriebsausgaben aus. Tritt auf die jetzt geltend Tarife und Zuschläge im nächsten Jahr keine Erhöhung ei so muß für 1918 mit einem Betriebsverlust von 47,3 Million Kronen gerechnet werden. Um den Ausfall zu decken, so der vorläufige Zuschlag auf einfache Fahrkarten auf 14 100 und 70 % der gewöhnlichen Preise in 1., 2. und 3. Klas erhöht werden. Bei Partie- und Monatsfahrkarten tritt ei Erhöhung auf 100 und 50 % der gewöhnlichen Preise 2. und 3. Klasse ein. Bei Schlafwagen soll der Zuschlag a 25, 12 und 5 Kr., bei Schnellzügen auf 5, 3 und 2 Kr. in d 1., 2. und 3. Klasse gebracht werden. Hierzu kommen sonsti Erhöhungen. M.

— **Die Feuerungsfrage bei den schwedischen Staatsbahne** Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat im Zusamme hang mit der Frage über erhöhte Kohlenpreise, mit den im Betrieb 1918 zu rechnen ist, einen Bericht über die A schaffung von Feuerungsmaterial 1917 erstattet, woraus he vorgeht, daß sich die Verhältnisse betreffs der Kohlenei fuhr inzwischen gänzlich verändert haben. Mit den zune menden Schwierigkeiten in der Einfuhr von Brennmateri trat eine beständige Steigerung der Preise ein. So stieg d Preis für deutsche Kohlen zuletzt im August auf 105 Kr. fi die Tonne in schwedischen Häfen. Was das für Lokomoti feuerung bestimmte Holz betrifft, so hat die staatliche Ko mission für Feuerungsmaterial, die das nötige Holz de Staatsbahnen zur Verfügung stellen soll, für dieses Ho sehr hohe Preise angesetzt, welche etwa dem von 130 K für die Tonne Steinkohlen entsprechen. Außer der Kohle einfuhr von Deutschland hat die Verwaltung auch die Au sichten einer Einfuhr von England und Amerika in Betrac gezogen. Von England würden die Kohlen nicht wenig als 240 Kr. für die Tonne in schwedischen Häfen an d Westküste kosten. Im Falle 200 000 t von England eing führt würden, betrügen die Mehrkosten 21 400 000 Kr und b einer Einfuhr von 300 000 t 32 100 000 Kr. Mit Amerika ware Verträge über Lieferung und Beförderung von mindester 70 000 t in 1917 abgeschlossen worden. Infolge von Schwieri keiten, die in Verbindung mit Bestimmungen über Transpo lizenz auftraten, wurde jedoch aus einer amerikanischen Ei fuhr nichts. M.

— **Winterfahrplan und Kursbuch der Militär-Generaldire tion der Eisenbahnen in Brüssel.** Am 1. Nov. 1917 ist auf d Linien des besetzten westlichen Gebietes der Winterfahrplan Kraft getreten. Das amtliche Kursbuch und der Aushan fahrplan der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen Brüssel sind neu herausgegeben. Das Kursbuch ist, wie sei her, zum Preise von 50 ₰ an den Fahrkartenschaltern d besetzten Gebietes und im Buchhandel zu haben. Im erste Teil des Kursbuches sind die geänderten Bestimmungen üb Beförderung von Personen, erhöhte Fahrpreise und Beförd rung von Gepäck und Expreßgut enthalten.

— **Neuregelung der Stundeneinteilung in Griechenlan** Auf Grund der königlichen Verordnung vom 28./31. Juli 191 wurde die Stundeneinteilung auf der Grundlage des Ziffe blattes von 24 Stunden im Post-, Telegraphen- und Fer sprechdienst sowie im Eisenbahn- und Dampfschiffverke mit 15./28. August eingeführt. Die gesetzliche Zeit wur um 4 Uhr vormittags um 25 Minuten auf Grund der mittler Zeit von Osteuropa, welche von der des Meridians von Athe um 25 Minuten, von der des Meridians von Greenwich u 2 Stunden abweicht, vorgelegt.

— **Zugeinschränkungen auf den russischen Bahnen.** Nac einer Meldung der Petersburger Telegraphen-Agentur vo 3. d. M. hat das Verkehrsministerium angesichts der Hei krise verfügt, daß vom 23. November ab auf allen Bahnlini die Beförderung von Reisenden eingeschränkt werden sol indem für jede Linie nur noch zwei Züge am Tage abgelass werden.

— **Zugzusammenstoß auf der Wladikawkasbahn.** Laut Me dung der St. Petersburger Telegraphenagentur vom 4. d. M ist auf der Wladikawkasbahn ein Schnellzug mit einem M litärzug zusammengestoßen. Es wurden 25 Personen getöte 70 schwer und eine größere Anzahl leicht verletzt. Die Meh zahl der Opfer sind Soldaten.

Fremde Erdteile.

Ein Güterwagen von 85 t Tragfähigkeit befindet sich, ·e die „Schweizerische Bauzeitung" meldet, auf der Penn- vania-Bahn in Betrieb. Es ist dies ein eiserner Trichter- gen mit fünf Trichtern von 15,3 m Gesamtlänge und 83 cbm ssungsvermögen, das durch Aufhäufen auf 91 cbm erhöht rden kann. Der Wagen wiegt in leerem Zustand rd. 27 t.

– **Beschädigung eines Betontunnels durch Lokomotivrauch-** se. Die „Ztschr. des V. d. Ingenieure" schreibt: Bei einer üfung des Cascade-Tunnels der Great Northern Ry. und Seattle-Tunnels derselben Linie fanden sich in der aus ton bestehenden Bewehrung eigenartige Beschädigungen. e Linie wurde im Jahre 1899 fertiggestellt, und die Tunnel d mit monolithischem Beton ausgebaut. Bis zum Jahre 1915 gaben sich keine Anstände. Um diese Zeit fanden sich nach n Durchfahren der Züge weiche weiße Betonstücke auf den ienen oder auf den Wagendächern. Bei der Untersuchung gte sich, daß der Beton an verschiedenen Stellen, die sich die ganze Tunnellänge erstreckten, beschädigt war. Die rstörungen wiesen zwei verschiedene Erscheinungsformen ; bei der einen wurde der Beton weich und breiig, jedoch ie aufzutreiben; dies war offenbar durch die Durchlässig- t des Betons und durch die Auswaschung des Zementes ch durchsickerndes Wasser hervorgerufen worden. Die eite, ernstere Zerstörung war stets von einem Auftreiben Betons und der Bildung einer weißen breiigen Ausschei- ig mit starkem Schwefelgehalt begleitet; die Abschuppung g in kleinen Flecken bis 12 mm, in größeren bis 50 mm und erreichte in einzelnen Fällen auch größere Tiefe. r Beton glich hier einer weichen Kalkmasse, in der grobe l feinere Teile eingebettet waren. Manche Stellen zeigten Aussehen großer offener Geschwüre; der Beton war hier einer etwa 10 qdm großen Fläche stark aufgebaucht, aus Mittelpunkt sickerte eine weiße kalkige zähe Flüssig- t.

ie Ursache dieser Erscheinung ist auf die Einwirkung Schwefels in den Lokomotivrauchgasen auf den Beton ückzuführen. Der Schwefel oxydiert beim Heraustreten Gase aus dem Schornstein und bildet mit dem Wasser- pf schweflige und Schwefelsäuredämpfe, die sich an der ke und den Wänden des Tunnels niederschlagen. Sie len mit dem Kalk und Zement der Ausmauerung Kalksalze Gips. Das Wasser außerhalb des Tunnels enthält weder wefel noch Alkalien, so daß der Schwefelgehalt der schad- ten Stellen lediglich aus den Rauchgasen herstammen n.

eim Cascade-Tunnel traten die Erscheinungen erst stärker , als er 15 Jahr alt war, wenngleich schon 5 Jahre vorher verdächtige Anzeichen bemerkbar machten. Bei dem 11 Jahren bestehenden Seattle-Tunnel zeigten sich bei Prüfung erst Anfänge von Beschädigungen; doch ergab nähere Untersuchung, daß dieselbe Bildung hier im rden begriffen war. Es läßt sich daraus der Schluß en, daß die Einwirkung der Rauchgase erst in einem traum von 10 bis 15 Jahren sichtbare Schädigungen hervor- .

Allgemeines.

- **Materialprüfungsamt der technischen Hochschule zu lin-Lichterfelde im Rechnungsjahr 1915.** Nach dem Jahres- icht hat der Weltkrieg die Tätigkeit des Amtes Berichtsjahre noch tiefergehend beeinflußt als im jahre. Trotzdem hat das Amt den Anforderungen ge- en können, die im Landesverteidigungsinteresse von der res- und Marineverwaltung sowie der mit Kriegslieferun- beschäftigten Industrie in erhöhtem Maße gestellt worden l. Es handelte sich hierbei um wichtige und großenteils lehrreiche Versuche, die insbesondere auch die Verwen- g von Ersatzstoffen betreffen. Auf verschiedenen dieser iete ist das Amt nicht nur prüfend, sondern auch schaffend gewesen. Was die Tätigkeit des Amtes im einzelnen elangt, so ist das auffallende Zurückgehen der Inanspruch- me der Baustoffabteilung zu erwähnen, das als eine natür- e Folge der Kriegsverhältnisse anzusprechen ist, unter en das Bauwesen in erster Linie zu leiden hat. Die Ze- t- und Ziegelindustrie ist nur zu etwa 40 % ihrer stungsfähigkeit beschäftigt und das Steinbruchgewerbe t schwer darnieder und hat keine Mittel für kostspielige fungen verfügbar. Verhältnismäßig groß war die Anzahl Prüfungen frischer Betonmischungen. Versuche, ob und welcher Mischung Beton wasserdicht ist und eine für ein- gelagertes Eisen rostschützende Umhüllung bietet, ergaben u. a., daß der in der Mischung 1 : 3 (Rtl.) hergestellte Beton (weich angemacht) selbst bei höherem Wasserdruck (4 at) wasserdicht war und daß in weichem Beton, 1 : 3 wie 1 : 4 aus denselben Stoffen, eingelagerte Eisen nach längerem Lagern der Betonproben in 5proz. Salzlösungen rostfrei blieben. — In der Abteilung 3 für papier- und textiltechnische Prüfungen wurden im ganzen 875 (1086) Prüfungsanträge, darunter 368 im Auftrage von Behörden, erledigt. Die Kriegslage hat bekanntlich auch der Papierindustrie mancherlei Schwierigkeiten gebracht, trotzdem war die Anzahl der Beanstandungen von Normalpapieren, die im Jahre 1915 ausgesprochen werden mußten, nicht nennenswert größer als früher. Um wirtschaftliche Schäden aus der Zurückweisung leimschwacher Papiere in Zukunft nach Möglichkeit zu vermeiden, hat das Amt die Herstellung von „Kriegstinte" angeregt, mit der man auch leimschwache Papiere beschreiben kann, ohne daß die Tinte ausläuft oder durchschlägt. Diese Anregung ist, wie mitgeteilt wird, bei den Tintenfabriken auf fruchtbaren Boden gefallen. — In der Abteilung 4 für Metallographie wurden 109 (160) Anträge erledigt; unter der weiteren Einberufung von Personal zum Heeresdienst litten hier besonders die im wissenschaftlichen Interesse auszuführenden Untersuchungen. — In der Abteilung 5 für allgemeine Chemie wurden 395 Anträge mit 1842 Untersuchungen, darunter 105 mit 1335 Untersuchungen von Behörden, erledigt; besonders groß war im Berichtsjahr die Zahl der Untersuchungen von Eisen, Stahl und sonstigen Eisenlegierungen. —Die Abteilung 6 für Ölprüfung untersuchte 485 (447) Proben zu 325 (300) Anträgen. In diese Anträge ist ein gemeinsamer Antrag des preußischen Eisenbahn- und des Handelsministers sowie des Reichsmarineamts einbegriffen, der sich auf die Prüfung des chemischen Aufbaues der Mineralöle erstreckt.

Rechtspflege.

— **Bahnmeister in Bayern gehören nicht zu den verfassungsmäßig berufenen Vertretern der Eisenbahnverwaltung.** (Urt. des Landgerichts Bamberg vom 8. Juni 1917 [rechtskräftig].) Die Ehefrau des Klägers erlitt dadurch einen Unfall, daß sie, als sie nachts gegen 12 Uhr einen Brief in den Briefeinwurf des Postgebäudes am Bahnhof L. einlegen wollte, bei Überquerung des vor dem Postgebäude befindlichen freien Platzes mit dem Fuße an den Bretterbelag anstieß, mit dem eine von der Eisenbahnverwaltung in der Nähe des Briefeinwurfs ausgehobene Baugrube überdeckt war. Der vom Kläger für seine Ehefrau gegen die Eisenbahnverwaltung erhobene Schadensersatzanspruch wurde abgewiesen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts haften für einen Schaden nach § 823 BGB. dann, wenn der Schaden von einem verfassungsmäßig berufenen Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadenersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zugefügt worden ist (§§ 89, 31 BGB). Die Ausführung der hier in Frage stehenden baulichen Arbeiten geschah nun durch die Bahnmeisterei in L., die der Bauinspektion in L. unterstellt ist. Der ausführenden Bahnmeisterei oblag auch die Anordnung der Vorkehrungen, die im Interesse der Sicherheit des Verkehrs am Orte der Baustelle sich notwendig erwiesen. Für schädliche Folgen aus der Unterlassung gebotener Vorkehrungen haftet die Eisenbahnverwaltung aber nur dann, wenn der mit der Ausführung der Arbeiten betraute Bahnmeister als ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Eisenbahnverwaltung anzusehen ist. Dies ist nach der organisatorischen Stellung eines Bahnmeisters und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung, insbesondere in RGZ. Bd. 53 S. 276, zu verneinen. Was dort vom Reichsgericht hinsichtlich der Bahnmeister der preußischen Staatsbahnen ausgeführt ist, trifft in gleicher Weise auch für die bayerischen Verhältnisse zu. Auch in Bayern ist der Bahnmeister unter die Beamten eingereiht, die nicht durch die Satzung oder die organisatorischen Verwaltungsbestimmungen zu ihrer Tätigkeit berufen sind, sondern ihren dienstlichen Auftrag auf diese berufenen Personen zurückführen. Die Bahnmeistereien in Bayern sind den Bauinspektionen unterstellt und bilden ein untergeordnetes Organ derselben. Sie führen die zum Bereiche der Bauinspektionen gehörenden dienstlichen Aufgaben nach Weisung und nach Auftrag der Bauinspektionen aus. Ihre Stellung als untergeordnetes Organ ändert sich nicht, wenn sie auch einzelne Verrichtungen selbständig vorübergehend oder auch dauernd vornehmen dürfen. Als Vertreter des Staates kann nach der Behördeneinrichtung der bayerischen Staatsbahnen nicht der Bahnmeister, sondern nur der Vorstand der Bauinspektion angesehen werden. Es kann daher nicht Haftung des Staates nach § 823, sondern nur nach § 831 Abs. 1 BGB.

in Frage kommen, da der Bahnmeister nur als eine im Sinne des § 831 zu Verrichtungen bestallte Person anzusehen ist. Hiernach aber ist die Haftung der Eisenbahnverwaltung ausgeschlossen, wenn sie bei der Auswahl die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hatte. Letzteres ist aber der Fall, da der Bahnmeister ein zuverlässiger tüchtiger Beamter ist, der schon lange seinen Dienst zur Zufriedenheit versieht und dem die Ausführung einer Arbeit, wie sie hier in Frage stand, unbedenklich übertragen werden durfte und der bei der Einfachheit der Arbeit auch keiner besonderen Überwachung bedurfte. Im übrigen entsprach auch die Art der Bedeckung der Baugrube den allgemeinen Anforderungen und schließt eine schuldhafte Unterlassung des Bahnmeisters aus.

Dr. Reindl.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 40,099 km lange Neubaustrecke Bettsdorf (Lothr.)-Merzig der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen wurde am 1. November 1917 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben und ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. November 1917 ab ist die zwischen der Personenhalte- und Ladestelle Strak und der Station Wlkawa gelegene Personenhaltestelle „Wschejan“ für den unbeschränkten Personenverkehr und die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege neu eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 15. November 1917 wird zwischen den Stationen Merseburg und Niederbeuna, links der Bahnstrecke Merseburg-Querfurt in Kilometer 3,95, wo der Privatanschluß der Badischen Anilin- und Sodafabrik (Leunawerk) anschließt, eine Tarifstation für den Güterverkehr, und zwar nur für Wagenladungen des genannten Werkes, unter der Bezeichnung Kötzschen eröffnet werden.

Schließung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die nach Nr. 85 der Zeitung mit Wirkung vom 3. November 1917 in Aussicht genommene Schließung der Stationen Oberweis, Engelhof und Gmunden-Seebahnhof für den Gesamtverkehr unterbleibt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. November 1917 wird der links der Bahnstrecke Jülich-Düren, zwischen den Stationen Jülich und Krauthausen belegene, bereits seit einigen Monaten dem inneren Verkehr der Eisenbahnverwaltung dienende Haltepunkt Jülich Süd für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Jülich Süd und Jülich 3,1 km,
zwischen Jülich Süd und Krauthausen 3,5 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Jülich nach Düren die Züge Nr. 898, 904 und 906;
b) in der Richtung von Düren nach Jülich die Züge Nr. 897 und 903.

Cöln, 5. November 1917. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 10. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif 1a (Stammholz usw.) außer Kraft.

Stuttgart, 5. November 1917. (1648)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1918 werden die Tarifentfernungen der Stationen Capellen-Lauersfort, Hüls, Hülserberg, Inrath, Niep und St. Hubert der Crefelder Eisenbahn um 2 bis 5 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 5. Nov. 1917. (1647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1113. Niederschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Der am 1. Dezember 1917 in Kraft tretende neue Tarif (vergl. Bekanntmachung vom 23. September 1917) kann nunmehr zum Preise von 25 ₰ für das Stück durch Vermittlung der Empfangsstationen oder durch unsere Stationskasse, Breslau H., käuflich bezogen werden.

Der besondere, vom 1. Februar 1914 gültige Ausnahmetarif für Dienstkohlensendungen der K. Sächsischen Staatseisenbahnen bleibt vorläufig unverändert.

Breslau, 8. November 1917. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 10. Januar 1918 treten die Ausnahmetarife 1a (Stammholz usw.), 5a (Spat) und 9a (Schienen usw.) außer Kraft.

Stuttgart, 5. November 1917. (1649)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Der Kilometerzeiger (Streckenlängen) gemäß Nachtrag III zum Binnentarif der Meppen-Haselünner Eisenbahn erfährt eine Änderung mit Wirkung ab 1. April 1918 für den Personen-, Güter- und Tierverkehr pp. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Meppen, den 31. Oktober 1917. (1651)
Der Betriebsdirektor.

Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Ab 1. November 1917 erhöhen sich im Ausnahmetarif 2d für Zuckerrüben usw. die Frachtsätze der Stationen der Nebenbahnen Kehl-Bühl und Rastatt-Schwarzach um 2 ₰ für 100 kg.

Karlsruhe, 31. Oktober 1917. (1645)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach deutschen Hochofen- und Rheinhafenstationen vom 1. August 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Saarbrücken-Malstatt Hafen mit den gleichen Entfernungen und Frachtsätzen wie Saarbrücken-Malstatt in den Tarif aufgenommen.

Straßburg, 3. November 1917. (165[illegible])
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für Eisenerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet nach deutschen Hochofen- und Rheinhafenstationen (Nr. 241 Tfv.) und nach Oberschlesischen Hochofenstationen (Nr. 242 des Tfv.).

Mit Geltung vom 15. November 19[illegible] werden die Schnittfrachtsätze für die französischen Strecken um 25 vom Hundert erhöht. Die Frachtsätze für Hussigny - Godbrange nach Adlergrund Grenze und für Auboué und Homécourt-Joeuf nach Großmövern Grenze werden vom gleichen Tage ab auf 6 ₰ für 100 kg festgesetzt.

Straßburg, 31. Oktober 1917. (164[illegible])
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen
im Auftrage der beteiligten Verwaltungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau.

Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 2 (Verkehr mit Süddeutschland) vom 1. August 1908.

Vom 15. November 1917 ab gelten die Bestimmungen und Frachtsätze des Tarifs auch für Sendungen, die mit Schiffen des „Bayerischen Lloyd“ Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Regensburg, donauaufwärts in Passau angebracht werden.

München, 2. November 1917. (164[illegible])
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 89. | 14. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirkungen der U-Boote auf den Bestand der feindlichen Handelsflotte.*)

Von Geheimen Baurat G. **Kemmann**, Berlin-Grunewald.

Wie in allen anderen Geschäftsunternehmungen, so sucht das Angelsachsentum auch in diesem Kriege einen wesentlichen Teil seiner Erfolge durch niederbeugendes oder „niederboxendes“ Bearbeiten der Volksseele des Gegners zu erreichen, ein Verfahren, das wir Deutschen bei den Angelsachsen jetzt zum ersten Male in seiner ganzen Mannigfaltigkeit kennen lernen. Ein großes Register von Zugmitteln, wie sie schon den Zöglingen eines Eton College im Erziehungsplan fest eingehämmert werden, liefert ein bis ins Einzelne durchgeklügeltes Material für die Behandlung des Gegners, das zumeist mit der Wahrheit auf gespanntem Fuße steht. Bei der politischen Sorglosigkeit und Unerfahrenheit des deutschen Volkes hat dieses Verfahren leider in weiten Kreisen stärker gewirkt, als sich mit den vaterländischen Interessen verträgt; kann es doch für den Kenner der englischen Verhältnisse keinem Zweifel unterliegen, daß die letzthin bei uns so stark betonten Friedenswünsche, die das selbstbewußt-erhabene Angelsachsentum nur als Schwäche auszudeuten weiß, nur Anlaß geben, die Angriffe planmäßig zu verstärken und den Krieg zu verlängern.

Zu den wichtigen seelischen Kampfmitteln gehören die Truggründe, die, möglichst an verfügbares Tatsachenmaterial anknüpfend, bei ungeschultem Publikum, das mit statistischem Zahlenstoff nicht umzugehen weiß, leicht Boden fassen.

Neuerdings geben sich die Engländer die erdenklichste Mühe, die U-Bootgefahr wegzubeweisen. Ihr brennender Eifer zeigt zwar dem Nachdenklichen schon ohne weiteres die Achillesferse; für das große Publikum aber bedarf es der Aufklärung und Belehrung über das, was unsere U-Boote bisher tatsächlich verrichtet haben.

*) Anm. d. Schriftl.: Die nachstehende Arbeit unseres hochgeschätzten Mitarbeiters steht zwar mit dem Eisenbahnwesen nur in dem lockeren Zusammenhange, der sich aus der Rückwirkung des U-Boot-Krieges auf das gesamte Verkehrswesen ergibt; wir haben aber bei dem bedeutungsvollen Inhalt der Ausführungen für die Kriegslage ihnen gern Aufnahme gewährt und glauben unseren Lesern damit einen Dienst zu erweisen

Es ist das nicht genug anzuerkennende Verdienst des Oberingenieurs Möller von den Hamburg-Stettiner Vulkanwerken, in einer kürzlich herausgekommenen Schrift*) die Wirkungen des U-Bootkrieges auf ausführlichen zahlenmäßigen Grundlagen fachmännisch klargelegt zu haben. Seine Darlegungen, die jeder in technischen Rechnungen Erfahrene nachzuprüfen in der Lage ist, fußen auf dem bei allen schifffahrttreibenden Völkern als zuverlässigste Quelle angesehenen Lloydregister — dem „Buch der Bücher“ — mit seinen Nachträgen, das die Namen und Angaben über alle Handelsschiffe der Erde von 100 Brutto-Registertonnen aufwärts enthält. Aus derselben Quelle schöpfen auch die Engländer, wenngleich die von ihnen daraus gezogenen Schlüsse den Zwecken angepaßt sind, die sie vor ihrem Volke und vor ihren Bundesgenossen damit zu erreichen wünschen. Weiterhin stützt sich Möller auf die Berichte des deutschen Admiralstabes und andere amtliche Kundgebungen, über deren Zuverlässigkeit keine Zweifel bestehen können. Möller hat sich der außerordentlichen Mühe unterzogen, aus dem großen Tatsachen- und Zahlenstoffe den Entwicklungsgang der englischen Handelsflotte seit Kriegsbeginn genau zu verfolgen und namentlich festzustellen, wie weit sie sich von dem Sollbestande entfernt hat, den sie im Frieden normalerweise erreicht hätte. Die durchaus nüchternen, aber um so überzeugenderen rechnerischen Darlegungen bilden die Grundlage der nachstehenden verallgemeinerten Betrachtungen, die ihre Ergänzung finden in einer ausgezeichneten Studie des Präsidenten der deutschen Ozean-Reederei, Dr. Lohmann, der in der „Vossischen Zeitung“ (Nr. 489 vom 25. September 1917) eine Untersuchung darüber anstellt, wie sich die gesamte Handelsflotte der Erde während des Krieges umgruppiert und verändert hat. Die Zahlenangaben Lohmanns entstammen offensichtlich denselben Grundquellen, wie die von Möller; das zeigt ihre Übereinstimmung. Die in England im Amtswege von Zeit zu Zeit verkündeten Angaben lassen sich nunmehr auf

*) Baldiger U-Boot-Friede? Von Wilhelm Möller, Oberingenieur der Vulkanwerke Hamburg-Stettin A.-G., Mitteldeutsche Verlagsanstalt, Dresden. Preis 1 ℳ.

den durch die Möllersche Arbeit geschaffenen Grundlagen genau nachprüfen, wie sich aus jenen Angaben, richtig gelesen, umgekehrt auch wieder ein Zeugnis für die Richtigkeit der Untersuchungen von Möller und Lohmann gewinnen läßt.

Beide, Möller und Lohmann, betrachten im wesentlichen die Änderungen im Bestande derjenigen Handelsschiffe, deren Raumgehalt 2000 Brutto-Registertonnen und mehr beträgt. Das sind die Dampfer, die England von Übersee mit Kriegsmaterial, Rohstoffen und Nahrungsmitteln versorgen, und die daher auch im folgenden als Ferndampfer für sich betrachtet werden sollen. Die Dampfer unter 2000 Brutto-Registertonnen und die Segler dienen im wesentlichen dazu, den Küstenverkehr sowie den Verkehr der Binnenmeere und großen Ströme zu vermitteln. Sie sollen der Einfachheit wegen als Nahschiffe bezeichnet werden. Natürlich ist dieser Unterschied nicht allzuscharf zu nehmen, da auch Dampfer von geringerem Raumgehalt und namentlich auch Segler im Überseeverkehr zu finden sind. Infolge der in immer stärkerem Maße gestiegenen Frachtraumnot werden neuerdings in der Tat mehr und mehr auch Dampfer von 1500 bis 2000 Brutto-Registertonnen im überseeischen Verkehr verwendet. Für die Betrachtung liefert aber die Unterscheidung eine geeignete Grundlage.

Erläuternd ist hinzuzufügen, daß die Brutto-Registertonne, im folgenden durch die Abkürzungen Br. R. Tonne oder Br. R. T. bezeichnet, ein Raummaß von 2,833 cbm darstellt; in Br. R. Tonnen stellt sich der ganze von der Außenhaut des Schiffes und dem Deck bzw. den Aufbauten umschlossene Raum dar. Der Netto-Registertonnengehalt, d. i. der für Beförderungszwecke verbleibende Nutzraum oder Frachtraum beträgt bei Dampfern, soweit sie nicht als Schnelldampfer gebaut sind, etwa 60 % des Bruttoinhaltes; bei Seglern ist er diesem nahezu gleich. Die ungefähre Tragfähigkeit eines Frachtdampfers in Gewichtstonnen (von je 1000 kg) wird erhalten, indem die Br. R. Tonnenzahl mit 1⅓ multipliziert wird.

Wenn im folgenden Zahlenangaben hin und wieder von denen der Quellen unwesentlich abweichen, so hat dies seinen Grund in Abrundungen.

1. Tonnenbestand der englischen Handelsflotte vor dem Weltkriege.

Am 1. Juli 1914, also unmittelbar vor Kriegsbeginn, setzte sich die gesamte Kauffahrteiflotte des britischen Reiches — Vereinigtes Königreich und Kolonien — unter Ausschluß der Fahrzeuge unter 100 Br. R. Tonnen, wie Lloyds Register ergibt, in folgender Weise zusammen:

	Dampferflotte		Seglerflotte		Zusammen	
	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.	Zahl der Schiffe	Mill. Br. R. T.
Mutterland	8 587	18,89	653	0,36	9 240	19,25
Kolonien	1 536	1,63	552	0,16	2 088	1,79
	10 123	20,52	1 205	0,52	11 328	21,04

Bei den Seglern sind statt der Brutto-Registertonnen die Netto-Registertonnen eingesetzt, da Lloyds Register nur die letzteren angibt. Dies konnte auch unbedenklich erfolgen, weil die beiden Werte bei den Seglern, wie oben bemerkt, nur sehr wenig von einander abweichen, und um so unbedenklicher, weil der Tonnengehalt der Segler nach der vorstehenden Zahlenzusammenstellung nur rd. 2½ % des Gesamttonnenraums ausmacht, also verschwindend gering ist. In der letzten Zeit vor dem Kriege hat die Dampferflotte durch Indienststellen neuer und Ankauf ausländischer Schiffe, abzüglich der durch natürliche Verluste, Außerdienststellen oder Verkauf an das Ausland entstandenen Abgänge, um 3,4 % jährlich zugenommen. Der Dampferbestand vom 1. Juli 1914 ist nachstehend nach der Größe geordnet:

Größenordnung der Dampfer	Anzahl	Br. R. Tonnen im Ganzen in Mill.	Br. R. Tonnen im Durchschnitt auf den Dampfer
1. Ferndampfer (über 2000 Br. R. Tonnen).			
2 bis 3 000 Br. R. T. . . .	788	1,96	2 490
3 „ 4 000 „ . . .	1 230	4,33	3 520
4 „ 5 000 „ . . .	951	4,24	4 460
5 „ 7 000 „ . . .	544	3,17	5 830
7 „ 10 000 „ . . .	257	2,09	8 130
10 „ 15 000 „ . . .	111	1,30	11 710
15 „ 20 000 „ . . .	18	0,30	16 700
über 20 000 „ . . .	9	0,29	32 200
Ferndampfer überhaupt .	3 908	17,68	4 520
Nahdampfer (unter 2000 Br. R. Tonnen)	6 215	2,84	457
Gesamte englische Dampferflotte	10 123	20,52	

Zu Kriegsbeginn machten hiernach die Nahdampfer der Zahl nach zwar 61,4 %, dem Tonnengehalt nach jedoch nur 13,8 % der britischen Handelsdampfer aus. Die Ferndampfer werden in immer größeren Abmessungen gebaut; die Zahl der Dampfer von 2000 bis 3000 Tonnen hat sich in den letzten Jahren vor dem Kriege um etwa 6 %, derjenigen von 3000 bis 4000 Tonnen um etwa 1½ % jährlich verringert, hauptsächlich durch natürlichen Abgang und Verkauf ans Ausland. Wie sehr die größeren Klassen bevorzugt wurden, wird dadurch bewiesen, daß vor dem Kriege die Anzahl der Dampfer von 4000 bis 5000 Tonnen um 6 bis 6½ %, von 5000 bis 7000 Tonnen um 5 bis 12 %, von 7000 bis 10 0000 Tonnen um 10 bis 14 %, von 10 000 bis 15 000 Tonnen um 4 bis 10 % jährlich gewachsen ist.

Die Schiffe, welche den Handel der Kolonien untereinander vermitteln, kommen für die Zwecke der Kriegführung nicht in Betracht. Da aber nicht nur die in den Kolonien selbst, sondern auch im Mutterlande beheimateten Dampfer an diesem Kolonialhandel teilnehmen, so wird zugunsten der Heimatflotte gerechnet, wenn zu deren Feststellung lediglich die in den Kolonien beheimateten Dampfer nach der Angabe in Lloyds Register an dem Gesamttonnenraum gekürzt werden. Dann ergibt sich zum 1. Juli 1914:

	Schiffsraum in Mill. Br. R. Tonnen		
	Ferndampfer	Nahdampfer	Zusammen
Gesamte Dampferflotte	17,68	2,84	20,52
Davon in den Kolonien beheimatet	0,96	0,67	1,63
Also im Mutterlande beheimatet .	16,72	2,17	18,89

Es ist also davon auszugehen, daß im Mutterlande am 1. Juli 1914 ein Schiffsraum von 16,72 Millionen Ferndampfertonnen (Dampfer von 2000 Br. R. T. und darüber) und von 2,17 Millionen Nahdampfertonnen (Dampfer unter 2000 Br. R. T.) vorhanden war. Zu letzteren kommen noch die in der ersten Tabelle angegebenen 0,36 Mill. Tonnen Segler des Mutterlandes, so daß im Ganzen 2,53 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum im Nahverkehr des Mutterlandes tätig waren. Die gesamte Heimatflotte umfaßte am 1. Juli 1914 also einen Schiffsraum von 16,72 + 2,53 = 19,25 Millionen Br. R. Tonnen.

(Fortsetzung folgt.)

Leipzig im künftigen Eisenbahnfahrplane.

In öffentlicher Sitzung stimmte die Handelskammer Leipzig dem Entwurfe einer Denkschrift zu, die sich mit der Umgestaltung des Friedensfahrplanes der deutschen Eisenbahnen befaßt. Die Schrift ist von der Handelskammer im Einvernehmen mit den übrigen am Eisenbahnverkehre interessierten Körperschaften Leipzigs bearbeitet und inzwischen an die maßgebenden Stellen versandt worden. In der Denkschrift werden eine Anzahl Vorschläge gemacht, die bezwecken sollen, bei der künftigen Neugestaltung des deutschen Gesamtfahrplanes die Interessen der Stadt Leipzig in dem Maße zu berücksichtigen, als es der Bedeutung der drittgrößten Handelsstadt des Reichs in der deutschen Volkswirtschaft zukommt. Im besonderen wird zum Ausdruck gebracht, daß Leipzig schon im Frieden unter der Ungunst der Zugverbindungen zu leiden gehabt habe, insbesondere durch Ableitung des Verkehrs über die preußischen Anschlußknotenpunkte. Es wird anerkannt, daß mit der fortschreitenden Fertigstellung des Leipziger Hauptbahnhofes der Fahrplan die Absicht der Eisenbahnverwaltungen erkennen ließ, die Stadt Leipzig durch eine Anzahl direkter Züge mit den übrigen großen Plätzen des Reichs zu verbinden. Es sei aber doch nicht das Ziel erreicht worden, die alte Handelsstadt zu einem Hauptknotenpunkte im deutschen Fahrplane auszugestalten. Sie habe sich vielmehr gefallen lassen müssen, daß der Hauptreiseverkehr trotz Schaffung vorbildlicher, mit großen finanziellen Opfern verwirklichter Bahnhofsanlagen in ihren Mauern vorübergeleitet wurde, und die Leipziger Reisenden zur Erreichung der Anschlußzüge auf das Umsteigen in Halle, Corbetha, Weißenfels, Naumburg und Eilenburg, oft nur unter personenzugsmäßiger Beförderung, angewiesen blieben. Diese Unzulänglichkeit des Fahrplanes gereiche, abgesehen von den durch das Umsteigen und Warten auf den Anschlußzug sowie die hierdurch eintretende unliebsame Verlängerung der Reise verursachten Unbequemlichkeiten, der Stadt unbedingt zum Nachteile, ein Zustand, der einer der handelswirtschaftlich bedeutendsten Städte des Reichs nicht würdig sei. Nachdem im gegenwärtigen Kriege alle Stämme und Staaten des Deutschen Reichs zum Schutze des in seinem Fortbestande bedrohten Vaterlandes ihr Bestes hergegeben, und alle Berufe und Klassen der Bevölkerung mit gleichem Bluteinsatze für Deutschlands Zukunft gekämpft und gelitten haben, ist es, wie die Denkschrift betont, eine Forderung gebieterischer Notwendigkeit, auch auf dem Verkehrsgebiete Deutschland mehr, als dies bisher der Fall gewesen ist, zu einem einheitlichen Wirtschaftskörper zusammenzufassen. Auf Grund dieser Erwägungen und geleitet von der Erkenntnis, daß auch Sachsen an der Erfüllung der Zukunftsaufgaben der deutschen Volkswirtschaft berufen ist, in beachtlichem Umfange teilzunehmen, halten die am Eisenbahnverkehre interessierten Körperschaften Leipzigs folgende Fahrplanverbesserungen für notwendig:

Einführung direkter Schnellzüge nach Polen, sowohl über Cottbus-Glogau-Lissa-Kalisch-Lodz, als auch über Dresden-Breslau. Zur Förderung dieses Verkehrs wird es für erforderlich gehalten, die Strecke Öls-Wilhelmsbrück doppelgleisig auszubauen und ihre Weiterführung nach Sieradz alsbald in Angriff zu nehmen. Der Verkehr nach Galizien und Rumänien über Breslau sowie über Polen soll durch Schaffung von Anschlußzügen gehoben werden. Ferner wird es für erforderlich gehalten, direkte, von Leipzig ausgehende bzw. in Leipzig endigende Schnellzüge in der Richtung Kurland und Litauen und Cottbus-Posen-Insterburg-Eydtkuhnen zu leiten. Die große Bedeutung Leipzigs für den Verkehr mit den Nordsee- und Ostseehäfen läßt den Beteiligten den Wunsch gerechtfertigt erscheinen, direkte Züge zwischen Bremen-Hamburg-Lübeck-Warnemünde nach Leipzig zu führen. Weiterhin wird vorgeschlagen, eine Verbesserung der bereits bestehenden Anschlüsse an die Balkanzüge dadurch anzustreben, daß der jetzt von Berlin nach Dresden geleitete Zugteil des Balkanzuges von Hamburg über Leipzig-Dresden gefahren wird, um in Hamburg bzw. in Leipzig gute Anschlüsse von Bremen-Cöln und Frankfurt aufzunehmen. Die Denkschrift vertritt auch den alten Wunsch, die Strecke Leipzig-Wien über Eger-Pilsen durch günstige Schnellzüge dem großen Reiseverkehre zu erschließen. Schließlich gehen die Wünsche Leipzigs noch dahin, eine direkte Verbindung der deutschen Seehäfen mit der Adria, durch Schaffung von Expreßzügen (Adriazügen) Hamburg-Triest über Leipzig-Eger oder Hof, zu schaffen. Des weiteren sollen die bewährten Zugverbindungen von Leipzig nach dem Westen, wie sie nach dem Sommerfahrplane 1914 bestanden, wieder hergestellt werden. Insbesondere wird aber eine wesentliche Verbesserung der Zugverbindungen Leipzig-Stuttgart und Leipzig-Berlin gefordert. Durch einen zweckentsprechenden Ausbau des Personenzugfahrplanes soll den Leipzig benachbarten sächsischen und thüringischen Kreisen die Möglichkeit gegeben werden, Anschlüsse an die vorher besprochenen großen Verkehrswege zu finden.

Mit Nachdruck weist die Denkschrift am Schlusse darauf hin, daß diese Wünsche nicht örtlichen Charakters sind, vielmehr als Forderungen im Interesse der sächsischen Volkswirtschaft aufgefaßt werden müssen. Da Leipzig eine der Hauptstützen des deutschen Handels darstellt, und als solche im Wirtschaftskörper des Reichs eine hervorragende Rolle spielt, sollen die gegebenen Anregungen zugleich die Notwendigkeit einer entsprechenden Berücksichtigung im Interesse der deutschen Volkswirtschaft begründen.

Zur Frage der Gütersperren.

Wir erhalten von Herrn Fritz Bäte, Spediteur in Hannover, folgende Zuschrift: Der dringender werdende Mangel an Eisenbahnfrachtraum mit den dadurch bedingten Verkehrserschwerungen legt Erwägungen nahe, wie die notwendigen Erfordernisse des Verkehrs, die als Entlastung des Betriebes oder zur Sicherstellung besonders wichtiger Zwecke, in erster Linie die Gütersperren bedingen, in Einklang gebracht werden können mit den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens. Es braucht nicht besonders begründet zu werden, wie das letztere durch die häufigen Verkehrsunterbrechungen zu leiden hat.

Die Grundlage für die heute angewandte Gütersperre ist, sofern nicht die völlige Stillegung der Güterannahme angeordnet wird, der Ausschluß bestimmter Arten von Gütern. Diesem Verfahren gegenüber möchte ich ein richtungsweises Verladen empfehlen mit geregelten Verladetagen. Der Zweck der Sperre ist die Gewinnung von Frachtraum. Die wichtigste Vorbedingung für diesen Zweck ist die dauernde Ersparung von Eisenbahnwagen durch die völlige Ausnutzung des vorhandenen Wagenraumes. Im Wagenladungsverkehr dürfte bei den heutigen Bestimmungen dieses Ziel schon weitmöglichst erreicht werden. Im Stückgutverkehr wäre durch Zusammenfassen der zu befördernden Güter die restlose Raumausnutzung nötig und möglich, wobei die Wagen allerdings ordnungsmäßig gepackt werden müssen.

Bei einem, im Falle von Sperren, an bestimmte Tage gebundenen, richtungsweisen Verladen aller Güter würde die Ersparung der benötigten Wagen erzielt, der aufgewandte Frachtraum durch die zusammengefaßten Gütermengen weitmöglichst ausgenutzt und die Bedürfnisse des Wirtschaftslebens befriedigt. Ein Zurückhalten der Waren um einige Tage vermögen alle Zweige von Handel und Industrie zu ertragen, um so mehr, wenn rechtzeitige Kenntnis der Beförderungstermine den Erwerbskreisen die richtige Disposition für den Bedarf und den Versand ermöglicht. Das Abströmen von Wagen in bestimmte Gegenden läßt sich durch entsprechende Disposition der Verladetage, die den Wagenumlauf ausgleicht und die Wagen mit der Rückladung ausnutzt, in positiver Weise ausgleichen. Das Güterannahme- und Verladegeschäft dürfte auf das günstigste beeinflußt werden.

In kleinem Rahmen hat der Schreiber dieser Zeilen in seinem eigenen Sammelladungsverkehr die besten Erfahrungen mit dem Zusammenfassen der Güter durch feste Verladetage seit langen Jahren gemacht. Ich möchte daher meine Anregung den berufenen Stellen zur Prüfung unterbreiten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verleihung des Schwarzen Adlerordens an den Staatsminister Dr. v. Breitenbach.** Se. Majestät der Kaiser hat den Staatsminister Dr. v. Breitenbach seinem Ansuchen gemäß von dem Amte als Vizepräsident des Staatsministeriums unter Verleihung des Hohen Ordens vom Schwarzen Adler enthoben. Das bei diesem Anlaß an den Staatsminister Dr. v. Breitenbach gerichtete Handschreiben lautet:

Mein lieber Staatsminister Dr. v. Breitenbach!

Durch Erlaß vom heutigen Tage habe Ich Ihrem Gesuche um Entbindung von dem Amte als Vizepräsident Meines Staatsministeriums in Gnaden entsprochen. Empfangen Sie Meinen wärmsten Dank für Ihre aufopferungsvolle und erfolgreiche Tätigkeit in dieser arbeitsreichen Stellung. Mit besonderer Freude benutze Ich zugleich diesen Anlaß, Ihnen in Anerkennung Ihrer bisherigen außerordentlichen Verdienste, besonders auch um die siegreiche Verteidigung des Vaterlandes auf militärischem und wirtschaftlichem Gebiete, ein neues Zeichen Meiner Wertschätzung zu geben und Ihnen den Hohen Orden vom Schwarzen Adler zu verleihen, dessen Abzeichen beifolgen.

Ich verbleibe in Dankbarkeit
Ihr wohlgeneigter König
gez. Wilhelm R.

Großes Hauptquartier, den 9. November 1917.

— **Ermittlungs- und Abfertigungsdienst.** Der „Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger“ der preuß.-hessischen Staatsbahnverwaltung usw. enthält in seiner Nummer vom 6. November eine Einführungsverfügung für den Ermittlungs- und Abfertigungsdienst. Es heißt im Anfang: Die außergewöhnliche Zunahme der Unregelmäßigkeiten während des Krieges hat die dem deutschen Eisenbahnverkehrsverbande angehörenden Eisenbahnen zur Erweiterung und Ergänzung der Ermittlungsvorschriften veranlaßt. Da neue Ermittlungsvorschriften oder ein Nachtrag z. Z. nicht herausgegeben werden können, sind die hauptsächlichsten Bestimmungen, einschließlich der neu geschaffenen, in einem „Merkblatt für den Ermittlungsdienst“ zusammengestellt, das den Dienststellen den Ermittlungsdienst erleichtern soll, aus dem die Bediensteten ohne zeitraubende Durchsicht der Ermittlungsvorschriften ersehen können, was sie zu tun haben, insbesondere, wann die vorgeschriebenen Meldungen zu erstatten sind. Dieses Merkblatt besteht aus mehreren Abschnitten, die die Unregelmäßigkeiten in den verschiedenen Dienstzweigen behandeln. Das Wesentlichste ist die Neueinführung eines Meldebuchs, das alle Gepäck-, Eilgut- und Güterabfertigungen zu führen haben, und in das alle Unregelmäßigkeiten über Gepäck und Güter einzutragen sind. Eine weitere Einrichtung ist die eines Hilfsbuchs für den Ermittlungsdienst. Die eingangs genannte Verfügung geht auf die Einzelheiten näher ein und behandelt in einem zweiten Abschnitt den Abfertigungsdienst, auf dessen Inhalt hier nur verwiesen werden kann.

— **Fahrkartendruck.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist durch Versuche festgestellt, daß die Stärke der Fahrkartenpappen gegenüber den bis jetzt üblichen Ausmessungen herabgesetzt werden kann. Nach Berichten der Direktionen Berlin und Erfurt genügt eine Stärke von 84—85 mm, während die Direktion Cöln die Stärke bereits früher von 88 auf 80 herabgesetzt hat. Die Angaben gelten für 100 Stück aufeinander gelegte Pappen. Mit Rücksicht auf die nicht unerheblichen Ersparnisse an Rohstoffen, die dadurch erzielt werden können, hat der Herr Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, bei der Neubestellung von Fahrkartenpappen eine möglichst geringe Stärke (Gewicht) vorzuschreiben.

Zur weiteren Einschränkung des Neubedarfs an Rohfahrkarten sind alle überflüssigen, lagernden Fahrkarten, die nur einseitig bedruckt sind, wenn sie nicht auf der Vorderseite überstempelt oder überdruckt werden können, dadurch wieder verwendbar zu machen, daß sie auf der leeren Rückseite unter Durchkreuzung der Vorderseite neu bedruckt werden. Bei der Ablieferung dieser überflüssigen Karten kann, um deren Beschädigung, die eine Wiederverwendung erschweren würde, zu vermeiden, von einer Nachzählung voller Pakete mit der Zählmaschine in solchen Fällen abgesehen werden, in denen dies die Königlichen Eisenbahndirektionen nach ihrem Ermessen für unbedenklich halten. Die Neubedruckung der Karten erfolgt zweckmäßig nur in Doppeldruckmaschinen. Druckereien, die solche nicht besitzen, würden die Karten an Druckereien mit derartigen Maschinen zu überweisen haben.

Es muß dafür gesorgt werden, daß bis auf weiteres keine Fahrkarten zu den Altpapieren genommen werden, die sich noch zu einer zweiten Bedruckung eignen, sondern daß diese Karten sämtlich und beschleunigt der Wiederverwendung zugeführt werden.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.** Die Einnahmen sind 1916/17 laut Geschäftsbericht zwar gegen das Vorjahr gestiegen, bleiben aber doch erheblich hinter denen der letzten Friedensjahre zurück. Die Betriebsausgaben sind wegen der ständig wachsenden Personal- und Materialkosten weiter gewachsen. Hierin dürften die im neuen Geschäftsjahre bereits teilweise durchgeführten Tariferhöhungen jedoch einen Ausgleich schaffen. Die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehr 436 201 *M* (414 785 *M* i. V.), aus dem Güterverkehr 229 222 *M* (219 054 *M*), aus sonstigen Quellen 28 345 *M* (40 440 *M*), zusammen 693 768 *M* (674 278 *M*). Die Betriebsausgaben erforderten 567 309 *M* (523 324 *M*). Die Schuld des Betriebes an den Erneuerungsfonds erhöht sich auf 90 711 *M*. Solange dieser Betrag außer der jeweilig alljährlich fällig werdenden Rücklage in den Erneuerungsfonds nicht getilgt ist, kann an eine Wiederaufnahme des Zinsendienstes nicht gedacht werden. Über eine Neugestaltung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sollen in Versammlungen der Aktionäre und der Gläubiger Beschlüsse gefaßt werden.

— **Bayerischer Beamten- und Lehrerbund.** Die bayerischen Staatsbeamten-, Gemeindebeamten- und Lehrerverbände und zwar der Bayerische Eisenbahnerverband (28 605 Mitglieder), die Arbeitsgemeinschaft bayerischer Staatsbeamten (25 000 Mitglieder), der bayerische Volksschullehrerverein (15 000 Mitglieder), der bayerische Postverband (13 200 Mitglieder), der Zentralverband der Gemeindebeamten Bayerns (12 000 Mitglieder), der Ausschuß der höheren Staatsbeamten (7500 Mitglieder), der Verband der Beamten im unteren Staatsdienst (6200 Mitglieder), der Militäranwärterverband (4000 Mitglieder), der Distriktsstraßenwärterverband (2100 Mitglieder), der Deutsche Technikerverband (1000 Mitglieder) und andere Vereine mit zusammen 1285 Mitgliedern haben sich zu einem Bunde zusammengeschlossen, der unlängst in München seine erste Mitgliederversammlung abhielt. Nach Durchführung der gesamten Organisation wird der Bund rund 155 000 Mitglieder zählen. Der Verband bezweckt die Förderung der rechtlichen, wirtschaftlichen und beruflichen Angelegenheiten der öffentlichen Beamten und Lehrer. Der Bundesvorstand errichtet eine ständige Presseabteilung, deren Leiter in den Vorstandssitzungen Sitz und beratende Stimme hat.

— **Kohlenknappheit und Rüstungsindustrie.** „W. T. B.“ schreibt: Leute, die, durch keinerlei Sachkenntnis beschwert, glauben mitreden zu können, behaupten immer wieder, die in Deutschland zurzeit herrschende Kohlenknappheit habe einen nachteiligen Einfluß auf die Rüstungsindustrie und müsse mit der Zeit zu einer Lahmlegung der gesamten für die Heeresverwaltung arbeitenden Betriebe führen. Nicht genug kann der Gewissenlosigkeit solcher Ausstreuungen entgegengetreten werden. Wie sehr sie auf mangelnder Sachkenntnis beruhen, zeigt sich vor allem in der immer als Beweis verwandten Behauptung, daß die zum Abbau zur Verfügung stehenden Flöze erschöpft seien. Diese Behauptung ist vollkommen falsch. Bekanntlich ist Deutschland eins der kohlenreichsten Länder der Welt, seine Ausfuhr an Kohle stand im Frieden mit an erster Stelle, so daß von einer Erschöpfung der Bergwerke schlechterdings keine Rede sein kann. Ebenso bekannt ist, daß die Einschränkung in der Kohlenversorgung der Zivilbevölkerung lediglich auf die Schwierigkeiten des Transportes zurückzuführen sind; diese ihrerseits haben ihre Quelle einmal in dem Mangel an Personal, sodann in den immer wachsenden Anforderungen, welche die Notwendigkeit rascher Umgruppierung unserer Streitkräfte und der ins Riesenhafte gewachsene Nachschub für unsere in allen Gegenden Europas kämpfenden Heere an die Eisenbahnen stellen. Selbstverständlich aber ist, und es leuchtet wohl auch jedem Laien ein, daß der gesamte Kohlenbedarf der Kriegsindustrie sichergestellt sein muß; zugleich aber ist man nach Kräften bestrebt, für eine Befriedigung der Zivilbevölkerung Sorge zu tragen, soweit der in allen Ländern bestehende Arbeitermangel und die durch die Truppenverschiebungen verschärfte Knappheit an rollendem Material es irgend zuläßt. Angesichts der herrlichen Erfolge unserer Truppen, die eben erst durch die glänzende Durchführung der Offensive gegen Italien gekrönt worden sind, wird das deutsche Publikum, das Schlimmeres ertragen hat, auch diese vorübergehende Einschränkung willig und in dem Bewußtsein auf sich nehmen, dadurch unseren Kämpfern draußen das zu geben, was sie am nötigsten brauchen: Waffen und Granaten.

- **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der unter
ı Vorsitz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abge-
ıtenen Versammlung sprach Oberingenieur H e y m aus
ısburg über den Weg des Eisens. Das Eisen auf seinem
g vom Erz zum Fertigerzeugnis zu verfolgen, gehört mit
ı Interessantesten, da dabei vom Ingenieur eine Fülle der
schiedensten Fragen zu lösen ist. Das Gebot, viel und
ig zu erzeugen, zwingt dazu, in weitgehendstem Maße die
ıdarbeit durch genial erdachte Maschinen zu ersetzen. In
Häfen, in denen Erz und Kohle verladen werden, sind
halb gewaltige Krananlagen entstanden. Auf den Hoch-
ıwerken, von denen einzelne Anlagen jetzt 10—12 000 t
ıstoffe täglich verarbeiten, ist die Leistung des einzelnen
hofens von etwa 2—3 t täglich im Laufe von knapp
Jahren auf 600 t und mehr gestiegen. Mächtige, fast
z selbsttätig arbeitende Schrägaufzüge schaffen hier bei
em Hub 14—20 t Erz auf die Gicht der bis zu 35 m hohen
n. Das Vergießen des Eisens erfolgt entweder durch
ßmaschinen oder in Sandbetten, wo die Masseln durch
ftfederhämmer zerkleinert und durch Magnete verladen
den. Der größte Teil des Roheisens wird jedoch in flüs-
em Zustand in das Stahlwerk gebracht und im Konverter
r Martinofen zu Stahl verarbeitet. Hier beanspruchen
onders die sinnreich durchgebildeten Krananlagen zur
lienung der 500—1000 t fassenden Mischer, zum Transport
Gießpfannen, zum Ausstoßen der Blöcke und zur Be-
nung der Tieföfen und Blockwärmöfen das größte In-
esse. Auch das Walzwerk, das die Weiterverarbeitung
gegossenen Stahlblocks zu Trägern, Blechen, Profileisen,
ıht, Rohren, Eisenbahnrädern und Bandagen besorgt,
n nur auf eine verhältnismäßig kurze Entwicklung zu-
kblicken, die dafür aber mit Riesenschritten vor sich ging.
s dem ersten Blechwalzwerk in Rasselstein 1770, dem
7 ein zweites in Wetter folgte, entwickelte sich die heutige
valtige Walzwerksindustrie mit ihrem umfangreichen und
gestaltigen Programm. Angetrieben von Elektromotoren,
- oder Dampfmaschinen bis zu 20 000 PS. Leistung, recken
chwalzwerke von gigantischen Abmessungen den Block
ı Blech oder Knüppel aus, der dann weiter bis zum dünnen
ıht verarbeitet wird. Die Handarbeit ist dabei fast völlig
geschaltet und ein neuzeitliches Walzwerk fällt geradezu
durch die Menschenleere in seinen gewaltigen Hallen,
denen der Besucher zunächst nur Rollgänge und Krane
Pratzen und Magneten bemerkt, die von unsichtbaren
iften bewegt scheinen.
twa 160 Bilder aus deutschen Hüttenwerken veranschau-
hten die Ausführungen des Vortragenden, denen zum
luß Vorführungen einiger Filmaufnahmen aus einem
hofenwerk, aus Stahl- und Walzwerksbetrieben folgten.

- **Zeichnung auf die 7. Kriegsanleihe.** Bisher sind uns
gende Zeichnungen bekannt geworden:
ie A r b e i t e r p e n s i o n s k a s s e d e r p r e u ß. - h e s s.
m e i n s c h a f t hat 20 Millionen Mark gezeichnet und da-
ihren Bestand an Anleihe im ganzen auf 145 Millionen ge-
cht.
ie P e n s i o n s k a s s e d e r R e i c h s e i s e n b a h n e n,
aus den früheren Anleihen bereits 8,7 Millionen besitzt,
1,7 Millionen Mark gezeichnet.
981 B e d i e n s t e t e d e s E i s e n b a h n d i r e k t i o n s-
zirks B r o m b e r g haben außer ihren privaten Zeich-
gen bei Banken, Sparkassen usw. durch die von der Eisen-
nverwaltung getroffenen Einrichtungen 752 800 M ge-
hnet. Ihre gesamten Zeichnungen für alle Kriegsanleihen
aufen sich auf 3 122 300 M.
er E i s e n b a h n t ö c h t e r h o r t zeichnete 200 000 M.
her hatte er schon 1,4 Millionen Mark in Kriegsanleihe
elegt.
ie S t e r b e k a s s e d e r B e a m t e n i n d e n D i r e k-
ons b e z i r k e n C ö l n u n d S a a r b r ü c k e n hat
000 M gezeichnet und damit ihre Beteiligung an den An-
hen auf 770 000 M erhöht.
ie W o h l f a h r t s e i n r i c h t u n g f ü r d e u t s c h e
h n m e i s t e r. Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit,
bereits von den früheren Kriegsanleihen 115 000 M er-
rben, hat weitere 25 000 M gezeichnet.

Österreich.

- **Wie beugen wir der Verkehrsnot im Frachtenverkehre**
?** Die Eisenbahn hat zunächst den großen Bedürfnissen
Kriegswirtschaft zu dienen. Lokomotiv- und Wagenbau-
talten haben Mangel an Baustoffen und Arbeitskräften,
nen daher den Bestellungen nicht voll genügen. Die
hlenaufbringung ist wesentlich geringer als im Vorjahre.
Der Frachtverkehr für bürgerliche Zwecke muß daher weitestgehend eingeschränkt werden. Jedermann muß mithelfen, den Bahnweg zu entlasten. Jede nicht unbedingt erforderliche Sendung im Eisenbahnwege ist zu vermeiden.

Der bürgerliche Bedarf ist dort zu decken, von wo er auf dem kürzesten Wege bezogen werden kann. Das Fahren von Frachten auf Umwegen zur Zielstation — aus welchem Grunde immer — ist zu vermeiden. Von einer Hin- und Herverfrachtung von Gütern, d. i. einer Änderung des Ursprungweges während des Laufes des Gutes, ist abzusehen. Bei Versendungen von Massengütern sind Laderaum und Ladegewicht bis zur Tragfähigkeit des Wagens voll auszunützen. Die Empfänger kleinerer Sendungen ein und derselben Zielstation mögen sich im Einvernehmen mit der Aufgabestation zu Bezugsgemeinschaften zusammenschließen, um die Wagenausnützung zu fördern. Es dürfen nur so viele Wagen zur Güterverladung verlangt werden, als in der Beladefrist beladen werden können. In der Empfangsstation sollen nur so viele Wagen einlaufen, als der Empfänger rechtzeitig entladen kann. Es muß die rascheste Be- und Entladung und die schleunigste Abfuhr der Güter, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen, durchgeführt werden, da sonst Stockungen in der Entladung eintreten, Wagenstauungen unvermeidlich werden und die notwendige Bewegungsmöglichkeit auf den Gleisen unterbunden wird. Die rascheste Entladung und die beschleunigte Abfuhr ist insbesondere bei jenen Verpflegungsgütern durchzuführen, bei denen die Gefahr raschen Verderbens und sohin einer Einschränkung der Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung besteht.

— **Der böhmische Kohlenverkehr im Jahre 1916.** Der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik des böhmischen Kohlenverkehrs ist folgendes zu entnehmen: Die Förderung von B r a u n k o h l e betrug im Jahre 1916 zusammen 18,902 (i. V. 17,897) Millionen Tonnen im Werte von 126,32 (i. V. 101) Millionen Kronen. Der Mittelpreis für die Tonne Braunkohle stellte sich auf 668,3 (i. V. 564,2) K. Für das Inland wurden 13,334 (i. V. 12,478) Millionen Tonnen und für das Ausland 5,568 (i. V. 5,418) Millionen Tonnen verfrachtet. Von der Gesamtverfrachtung von Braunkohle entfielen 7,134 (7,075) Millionen Tonnen auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, 3,023 (2,736) Millionen Tonnen auf die Buschtiehrader Eisenbahn und 4,89 (4,584) Millionen Tonnen auf die österreichischen Staatsbahnen. Die Förderung von S t e i n k o h l e betrug 3,779 (i. V. 3,904) Millionen Tonnen im Geldwerte von 60,289 (49,053) Millionen Kronen bei einem Mittelpreis von 1595,2 (i. V. 1256,5) Kronen für die Tonne. Der gesamte Inlandsverbrauch belief sich auf 3,51 (3,534) Millionen Tonnen und die gesamte Ausfuhr auf 268 794 (369 300) t. Verfrachtet wurden 1,181 (1,233) Millionen Tonnen von der Buschtiehrader Bahn und 1,512 (1,544) Millionen Tonnen von den österreichischen Staatsbahnen.

— **Bahnhofdiebstähle.** „Die Zeit“ schreibt: Die Bahnhofdiebstähle werden geradezu epidemisch. Aus den Lagerräumen verschwindet Kollo um Kollo, der Wert des entwendeten Gutes ist enorm. Aber auch die Diebstähle in den Wartesälen und Vorhallen der Bahnhöfe nehmen in erschreckender Weise zu. Nur bei den wenigsten Diebstählen wird die polizeiliche Anzeige erstattet. Die meisten der Bestohlenen, denen nur ein kleines Paket abhanden kam, haben oft nicht mehr die Zeit, zur Bahnhofpolizeiwache zu gehen. Sie verschmerzen den Verlust und reisen ab. Taschendiebstähle sind heute an der Tagesordnung. Den Dieben ist es ja auch jetzt um vieles leichter gemacht. Der Reiseverkehr ist heute insofern noch stärker geworden als im Frieden, da die Verkehrsmöglichkeiten um vieles sich verschlechtert haben. Die Masse der Zivil- und Militärreisenden drängt sich auf die wenigen, täglich verkehrenden Züge zusammen. Eng gepreßt steht alles in den Warteräumen. Ein nicht zu entwirrendes Durcheinander herrscht. In diesem Trubel ist es natürlich dem Taschendieb sehr leicht gemacht, sich an sein Opfer heranzuschleichen und einen kühnen Griff in die fremde Tasche zu tun. In den Wartesälen nehmen die Diebstähle von Handgepäck zu. Meist trifft hier das Publikum selbst die Schuld, da es sorglos sein Gepäck im Saale stehen läßt und indessen Besorgungen erledigt. Betrügereien, an denen die Vertrauensseligkeit einiger Leute schuld ist, sind jetzt öfter zu verzeichnen. Fremd in Wien, fast hypnotisiert von dem ungewohnten Großstadtverkehr, läßt sich mancher Mann vom Lande bewegen, seine Habe einem Gefälligen, der vertrauenerweckend aussieht, anzuvertrauen. Der Biedermann will ihm alles besorgen, und bald ist er spurlos mit den Sachen verschwunden. Der gefoppte Landmann aber hat das Nachsehen und kann ohne seine Siebensachen nach Hause fahren.

— **Die Verwendung von Erdgas in Galizien.** Schon in vier Örtlichkeiten Galiziens wird aus dem Erdgasvorkommen praktisch Nutzen gezogen. Zuerst wurde in Boryslaw Erdgas für Beleuchtungs- und Heizungszwecke verwendet. Später ist in Drohobycz Erdgas an die Stelle von Gasöl getreten. Die Stadt Kalusz hat schon vor mehreren Monaten mit der Legung städtischer Erdgasleitungen begonnen, und gegenwärtig beabsichtigt Krosno zur Beleuchtung der Straßen, zur Heizung der Wohnungen und sogar zum Betrieb von Fabrikanlagen aus den in der Umgebung befindlichen Rohölgruben Erdgas zu beziehen. Zu diesem Behufe soll bald ein Netz von Rohrleitungen gelegt werden.

Ungarn.

— **Die Bau- und Betriebslänge der ungarischen Eisenbahnen Ende des Jahres 1916** stellen wir nach amtlicher Quelle in nachstehendem Ausweise zusammen: (Die in Klammern gefaßten Ziffern bezeichnen die Abweichungen gegen das Vorjahr.)

Eisenbahnen bezw. Gruppen	Baulänge überhaupt im Inlande km	Baulänge hiervon zweigleisig km	Betriebslänge im Inlande km
A. Hauptbahnen.			
1. Ungarische Staatseisenbahnen	7 783,4 (— 1,4)	1 310,5 (+ 30,1)	7 929,0 (+ 0,5)
2. Pécs (Fünfkirchen)-Barcser (im Betriebe der ungarischen Stb.)	66,7	—	68,1
3. Kaschau-Oderberger, ungarische Linien	362,6	37,2	377,9
4. Südbahn, ungar. Netz	701,6	14,3	704,1
5. Raab-Oedenburg-Ebenfurter	118,6	—	120,3
6. Mohács-Pécser (Fünfkirchener)	67,7	—	54,8
7. Bosnisch-Hercegovinische Landesbahnen	1,6	—	1,8
8. k. k. österr. Staatsbahnen	1,2	0,6	—
A. Zusammen	9 103,4 (— 1,4)	1 362,6 (+ 30,1)	9 255,9 (+ 0,5)
B. Lokalbahnen.			
1. Selbständige	1 517,4 (+ 1,4)	106,3 (+ 5,2)	1 544,0 (+ 1,3)
2. Lokalbahnlinien der ungarisch. Staatseisenb.	443,3	—	446,2
3. Im Betriebe der ungar. Stb. befindliche fremde Lokalbahnen	10 467,2 (+ 36,4)	—	10 718,3 (+ 3,1)
4. Im Betriebe von gesellschaftlich. Eisenbahnen stehende Lokalbahnen	802,8 (— 0,3)	0,6 (+ 0,6)	816,0 (+ 1,4)
B. Zusammen	13 230,8 (+ 37,5)	107,0 (+ 5,8)	13 524,4 (+ 5,8)
A. und B. Zusammen	22 334,3 (+ 36,0)	1469,6 (+ 35,9)	22 780,3 (+ 6,3)
C. Kleinbahnen.			
1. Elektrische	350,4 (— 6,0)	177,4 (— 4,8)	340,8 (— 3,9)
2. Mit Lokomotivbetrieb	30,6 (+ 9,2)	0,2 —	30,3 (+ 9,2)
C. Zusammen	381,0 (+ 3,2)	177,6 (— 4,8)	371,1 (+ 5,3)
Insgesamt	22 715,3 (+ 39,2)	1 647,2 (+ 31,1)	23 151,4 (+ 11,6)

Im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen stehen somit (A 1, 2, B 2, 3) zusammen 18 760,7 (+ 34,9) km Baulänge (hiervon zweigleisig 1310,5, d. i. + 30,1 km) und 19 161,5 km Betriebslänge, während im Privatbetriebe — die unter A 7 und 8 angeführten Strecken eingerechnet — zusammen 3573,6 km Baulänge [hiervon 159,0 (+ 5,8) km zweigleisige] und 3618,8 (+ 2,7) km Betriebslänge Haupt- und Lokalbahnen, sowie 381,0 (+ 3,2) (hiervon 177,6, d. i. — 4,8 km zweigleisige) bzw. 371,1 (+ 5,3) km Kleinbahnen stehen. In Prozenten zeig sich folgende Zahlen für den Staatsbahnbetrieb, das gesa ungarische Eisenbahnnetz in Rechnung gezogen, und zwar: 8 (i. Vorjahre 82,6) Baulänge und 82,8 (82,8) % Betriebslänge, o die Kleinbahnen, d. h. vom Haupt- und Lokalbahn-Gesa netz berechnet, hingegen 84,0 (84,0) bzw. 84,11 (84,12) %. Außerdem besitzen bzw. verwalten die ungarischen Sta eisenbahnen die im Auslande liegende 4,1 km lange schlußstrecke der Szenja-Doberliner Linie und die 1,5 km la Strecke der Vinkovce-Brčkaer Eisenbahn. Mr

— **Die Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der u garischen Staatsbahnen.** Der am 1. November d. J. ins Le getretene neue Personen- und Gepäcktarif der ungarisc Staatsbahnen ist kürzlich veröffentlicht worden. Wenn m in Erwägung zieht, daß sich die Ausgaben der ungarisc Staatsbahnen zufolge des Krieges erheblich gesteigert hab mußten zu deren Deckung auch die Staatsbahnen in höher Maße als bisher herangezogen werden, um durch Erhöhu des Personen- und Gepäcktarifes Mehreinnahmen im Betra von vielen Millionen zu schaffen. Durchschnittlich betr die Erhöhung der Fahrgebühren im Nah- und Fernverk bei den drei Klassen der Eilzüge 120, 100 und 90 %, bei d drei Klassen der Personenzüge aber 120, 90 und 70 %, wo die kilometrische Einteilung des Personentarifs unveränd beibehalten wird, die je nach 10 km im Fernverkehr fe gestellten Tarifsätze hingegen entsprechend erhöht werd Auf das Ausmaß der jetzigen Tariferhöhung näher ein gehen, würde zu weit führen. Wir begnügen uns desha damit, zur Erläuterung folgendes Beispiel anzuführen:

Eine Fahrt von Budapest nach Szolnok (101 km) kostet Eilzügen 1. Klasse 25,50 K. (bisher 12,90 K.), 2. Klasse 15 (8,40), 3. Klasse 10,30 K. (6,10); in Personenzügen 1. Kla 18 K. (9,10), 2. Klasse 10,30 K. (6,10), 3. Klasse 5,80 K. (3,8 Nach Fiume (615 km), Schnellzug 1. Klasse 90,40 K. (41,1 2. Klasse 53,20 K. (26,60); Personenzug 1. Klasse 63,80 (29), 2. Klasse 36,90 K. (19,40), 3. Klasse 20,60 (12,10). sonders empfindlich trifft die Tariferhöhung die beru mäßig viel reisenden Kaufleute, Agenten, deren Dauerkar im Preise erheblich steigen. So kostet eine Jahresdauerka vom 1. November an: 1. Klasse 3200 K. (1300), 2. Klasse 1800 (900) und 3. Klasse 1000 K. (500). Dauerkarten für zwei P sonen derselben Firma sowie 15 Tage gültige Dauerkar werden in Hinkunft nicht mehr ausgegeben. Die zur Lösu halber Fahrkarten berechtigenden, mit Photographie verse nen Jahreslegitimationen werden 1. Klasse 640 K., 2. Kla 360 K., 3. Klasse 200 K. kosten. Dauerkarten sowie sämtlic übrigen Karten, welche für eine bestimmte Zeit lauten, halten ihre Gültigkeit bis zum Tage ihres Verfalls. mäßigte Hin- und Rückfahrkarten sind seit 1. November mit Ausnahme derer im Verkehr mit den Budapester Bahnhöf und den Amtssitzen der Komitate — außer Kraft gesetzt. Preise der aus 30 Karten bestehenden ermäßigten Fahrkart hefte werden entsprechend erhöht, doch bleiben die vor d 1. November 1917 bereits ausgegebenen Fahrkartenhefte zum 31. Dezember d. J. in Kraft. Die am 1. Januar 19 noch vorhandenen Fahrscheine verlieren ihre Gültigkeit; werden bis Ende 1918 gegen Rückerstattung des entspreche den Fahrgeldbetrages eingelöst.

Unverändert bleiben auch weiterhin die Preise der f staatliche Angestellte, Verwaltungsbeamte, Offiziere u sonstige Militärgagisten ausgegebenen Fahrkartenhefte m 30 Fahrscheinen, weiterhin die der Regiekarten, der Schüle monatskarten und der für zwei Wochen gültigen Arbeit karten. Die Grenze der für Schülerkarten festgestellten Zo von 41—55 km wird auf 60 km hinausgeschoben.

Der Gepäcktarif beträgt bis 50 kg je nach der E fernung 0,80—13,50 K., über 50 kg für je 10 kg je nach lometerzahl 0.20—3,60 K. Für Expreßgüter werden nach der Entfernung in Personenzügen 0.40—7,20 K., in E zügen sowie bei kombinierten Zugverbindungen 0,60—10,80 berechnet.

Auf den von den ungarischen Staatsbahnen verwaltet Lokal- und Privatbahnen ist am 1. November mit jenem der Staatsbahnen übereinstimmender Gepäc Expreß- und Hundebeförderungstarif ins Leben getret Hingegen bleiben die Lokal- und Personentarife dieser Ba nen unverändert. Soweit im Verkehre der ungarischen Staa bahnen mit den in staatlicher Verwaltung befindlichen Lok bahnen, ferner mit den übrigen inländischen, den österreic schen, bosnisch-hercegovinischen und den ausländischen Ba nen direkte Preise für die Personen- und Gepäckbeförderu bestehen, sind am 1. November, unter Einrechnung der jet gen Erhöhungen, neue Tarife bzw. Tarifzuschläge für d unmittelbaren Personen- und Gepäckverkehr ins Leben g treten. B. W.

Übrige europäische Länder.

— **Oberdirektor Hahr in Stockholm †.** Wie wir dem „Jernbanebladet" entnehmen, ist am 17. August d. J. der 79jährige frühere Oberdirektor bei der Generaldirektion der Schwedischen Staatsbahnen Moritz Hahr in Stockholm in seinem 80. Lebensjahr verstorben. Er war in den Jahren 1872 bis 1901, also 30 Jahre hindurch, Leiter der Trafik- (Verkehrs- und Betriebs-) Abteilung der genannten Behörde und hatte in dieser Tätigkeit auch mit dem Auslande, und vor allem mit Deutschland, zahlreiche Beziehungen. Auf den internationalen Fahrplankonferenzen jener Zeiten war er der überall gern gesehene und beliebte Vertreter Schwedens; auch an den Vereinsversammlungen nahm er mehrfach in dieser Eigenschaft teil. Er war daher in Deutschland so gut bekannt, daß der Nachruf der schwedischen Zeitung von ihm berichtet, seine deutschen Freunde hätten ihn „den alten Schweden" genannt. In der Tat verkörpert er in seiner Persönlichkeit eine Reihe von denjenigen Eigenschaften, die wir in Deutschland an den uns bisher so befreundeten und als stammesverwandt erachteten Schweden besonders schätzen: Aufrichtigkeit, Zuverlässigkeit, liebenswürdige Formen und geselliger Frohsinn zeichneten ihn aus und führten dazu, daß er in den Eisenbahnkreisen überall gern gesehen wurde. In dem Eisenbahnwesen seines Vaterlandes nahm er eine hochgeachtete Stellung ein. In der obengenannten Eigenschaft hat er fast drei Jahrzehnte hindurch den lebhaftesten Einfluß auf Verkehr und Betrieb der schwedischen Bahnen geübt. Der Nachruf bezeichnet ihn gewissermaßen als die Verkörperung des schwedischen Eisenbahnwesen. Ausgerüstet mit einem sehr guten und klaren Urteil und einem womöglich noch besseren und schärferen Gedächtnis und mit großer Arbeitslust und Arbeitskraft drang er in die Einzelheiten seines gewaltigen Dienstgebiets so ein, daß er es tiefgründig beherrschte und ihm ein unbestrittenes Ansehen als Eisenbahnmann verschaffte. Weiter nimmt der Nachruf seine persönlichen Eigenschaften: eine zuverlässigere, im Grunde menschenfreundlichere und wohlwollendere Persönlichkeit konnte man selten sehen.

Aus seinem Lebenslauf dürfte unseren Leserkreis interessieren, daß er nach Erledigung des sogenannten Studentexamens in Upsala schon im Alter von 17 Jahren bei der ältesten schwedischen von Engländern erbauten Eisenbahn, der von Köping nach Hult, als Eleve eintrat. Er arbeitete unter der Leitung eines englischen Oberingenieurs. Schon im Jahre 1857 ging er zu den schwedischen Staatsbahnen über und wurde zunächst Stationsinspektor auf dem Bahnhofe in Flen. Im Alter von 27 Jahren wurde er zum Assistenten des Verkehrsdirektors bei der Betriebsdirektion in Gotenburg ernannt. Dort arbeitete er ein Sammelwerk der damals geltenden Verordnungen und Bestimmungen aus, das unter den Eisenbahnern als „Hahr's Testament" bekannt war.

Im Jahre 1901 nahm er seinen Abschied aus dem Staatsdienst und wurde Erster Direktor des schwedischen Eisenbahnvereins, der alle schwedischen Privatbahnen in der Zahl mehrerer Hundert umfaßt.

Der schwedische Nachruf schließt mit folgenden Worten, deren Schlußsatz wir uns gern vollinhaltlich anschließen: „Hahrs aufrichte Gestalt wird gewiß lange vor den schwedischen Eisenbahnmännern stehen als Symbol für Kraft und Treue in der Ausübung des Berufs. Die Erinnerung an den guten und treuen Mann, an seine Lebensarbeit und Persönlichkeit wird lange bei uns bewahrt werden! v. M.

— **Die zeitweilige Regierung in Rußland über den Eisenbahnbau.** Trotz aller Bedrängnis und aller großen Sorgen um den Bestand des Reiches findet die zeitweilige Regierung noch Zeit, sich mit Fragen zu beschäftigen, die in diesem Augenblick reichlich minderwertig erscheinen. So bringt der „Bote des Ministeriums der Verkehrsanstalten" die Nachricht, daß nach neuerer Verfügung die Bahnen, die demnächst zur Bedienung des Durchgangsverkehrs und zur Abkürzung der zurzeit bestehenden Durchgangslinien erbaut werden, auf dem kürzesten Wege die Endpunkte miteinander verbinden sollen. Bei der Linienführung ist davon Abstand zu nehmen, die in der Nähe liegenden Städte zu berücksichtigen. Es muß vorbehalten bleiben, diese Städte je nach deren Lage entweder durch Chausseen, gepflasterte Straßen oder durch Zufuhrbahnen mit der Hauptbahn zu verbinden. Offenbar ist ein besonderer, allerdings nicht angedeuteter Fall der Anlaß zu der Verfügung, die aber für ihren Inhalt keinen Anspruch auf Ursprünglichkeit erheben kann. Der Bau der Nicolai-(Petersburg-Moskau) Bahn und noch viel drastischer die Sibirische Bahn haben gezeigt, daß die Idee der kürzesten Verbindung unter Ausschaltung der in der Nähe liegenden Städte theoretisch sehr schön ist, die praktische Durchführung aber doch mancherlei Bedenken hat. Bei der Sibirischen Bahn hatte der Minister einen Bauplan nach Muster der Nicolai-Bahn nicht nur aufgestellt, sondern der Bau war bereits in dem Sinne in Angriff genommen, und doch mußte alles aufgegeben werden, um die vorhandenen Städte, soweit irgend möglich, von der Hauptbahn berühren zu lassen. Die wirklichen Verhältnisse waren eben stark genug, um sich durchsetzen zu können. Inzwischen sind weitere 20 Jahre ins Land gegangen, der Zug zur Stadt hat auch in Rußland seine sichtbaren Folgen gehabt, und nun kommt die zeitweilige Regierung, wirft alle Erfahrungen der Vergangenheit und die Ergebnisse des letzten halben Jahrhunderts über den Haufen und bestimmt ganz allgemein: es soll der kürzeste Weg für Durchgangsbahnen gewählt werden. Würde es sich um ein Land handeln, das überreich mit Eisenbahnen gesegnet ist, so daß Städte und Dörfer mit ihren berechtigten Ansprüchen als befriedigt gelten können, so ließe sich über den behandelten Leitgedanken gewiß reden, aber — man denke — Rußland! Es ist wirklich erstaunlich, wie wenig dort aus den gegebenen Verhältnissen die sich ganz von selbst aufdrängenden Schlußfolgerungen gezogen werden. Dazu noch in einer Zeit, in der schwerlich ein äußerer Anstoß zu einer so durchgreifenden Verfügung vorliegen wird. Wo sollen denn jetzt, mitten im schwersten Kriege, den das Land zu überstehen hat, die Bahnen gebaut werden, die zu jenen, oben aufgestellten Grundsätzen die Voraussetzung bieten?

Man ist veranlaßt, eine Antwort auf diese letzte Frage in dem Umstande zu finden, daß unsere Quelle, in derselben Nummer, in der sie jene generelle Verfügung abdruckt, auch die Nachricht bringt, daß in allen beteiligten Kreisen, nicht nur Sibiriens, sondern auch des europäischen Rußlands, wichtige Fragen über den Bahnbau in Sibirien erwogen sind, und daß sowohl eine Bahn nördlich von der gegenwärtig im Betriebe befindlichen Sibirischen Bahn als auch eine Bahn südlich von ihr geführt werden müsse. Beiden Bahnen würde die Aufgabe zufallen, kürzeste Zufuhrlinien zum Ural und zu den baltischen Häfen herzustellen. Die beiden Bahnen nebst noch einigen weiteren Bahnen, die in erster Reihe den Zwecken der Kolonisation des Landes zu dienen hätten, würden etwa 10 000 Werst (= 10 670 km) umfassen.

Aber das sind doch alles Pläne, Träume, deren Erfüllung menschlicher Voraussicht nach in ziemlich weiter Ferne liegt. Sie werden aber trotz alledem ernst im amtlichen Boten des Ministeriums der Verkehrsanstalten behandelt, sollen daher wohl auch von den Lesern ernst genommen werden. Das kann man, wie die Dinge heute in Rußland liegen, wohl tun, aber nur m i t e r n s t e n Z w e i f e l n. Diese beziehen sich nicht nur auf die baldige Durchführbarkeit der geplanten Eisenbahnen, sondern ebenso auf das Zeitgemäße derartiger allgemeiner Verfügungen über die Linienführung von Zukunftsbahnen. m.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. — Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1918 werden die Ausnahmetarife 10 für Getreide usw. und 10 d für Mehl aufgehoben.

Breslau, 7. November 1917. (1654)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nr. 1100. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen usw. von Oberschlesien, gültig vom 1. Juli 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 3 des obengenannten Tarifs unter I. Vorbemerkungen, Ziffer 3 in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen:

Eckernförder Kreisbahnen (nur gültig für Kappeln [Schlei]),
Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Kattowitz, 9. November 1917. (1665)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. 9. 1915.
Besonderes Tarifheft N.

Vom 10. November 1917 ab wird die Station Essen Nord (Filiale Krupp) in die Abteilung a als Empfangsstation einbezogen.

Essen, 3. November 1917. (1657)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 5. November d. J. verschied im 64. Lebensjahre
der Königliche Geheime Baurat
Herr **Wilhelm Schmidt,**
Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken.

Mehr als 38 Jahre hindurch hat der Verstorbene seine Kräfte der Staatseisenbahnverwaltung gewidmet. Stets dienstbereit und arbeitsfreudig war er in den verschiedensten verantwortungsreichen Stellen erfolgreich tätig. Seit dem 1. Juli 1903 gehörte er der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken als Mitglied an. In seiner Eigenschaft als Bahnbevollmächtigter konnte er noch zu Beginn des Krieges mit voller Umsicht und Tatkraft verantwortungsvolle Aufgaben erfüllen, bis ihn sein Leiden zwang, auch diese ersprießliche Tätigkeit, für die er mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet wurde, einzustellen.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen lieben Amtsgenossen, der reiche Kenntnisse und Erfahrungen mit großer Pflichttreue vereinigte und freimütiges Wesen mit fürsorgender Herzensgüte verband. Wir werden ihm stets ein treues, ehrendes Andenken bewahren.

Saarbrücken, den 7. November 1917. (1661)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Die auf 1. Juni 1914 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Chromerz holländischer Herkunft ab den oberrheinischen Hafenstationen nach Bodio, Martigny, Vernier-Meyrin und Vernayaz-Village treten auf 31. Januar 1918 ohne Ersatz außer Kraft. Dadurch ergeben sich Frachterhöhungen, über die unser Verkehrsbureau nähere Auskunft erteilt.

Karlsruhe, 8. November 1917. (1659)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 12. November 1917 wird im Ausnahmetarif 7 d ein Frachtsatz für den Verkehr von Weißig bei Großenhain nach Saarau eingeführt. Ferner werden einige Berichtigungen der Ausnahmetarife 2 und 6 durchgeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 7. Nov. 1917. (1658)
Königliche Eisenbahndirektion
— K. K. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 15. d. M. — wird die Station Kötzschen des Direktionsbezirks Halle (Saale) als Tarifstation und zwar nur für Wagenladungen des Leunawerkes aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, 10. November 1917. (1663)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. von Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau.

Der am 1. Dezember 1917 in Kraft tretende neue Tarif (vergl. Bekanntmachung vom 22. September 1917) kann nunmehr zum Preise von 50 Pf. für das Stück durch Vermittlung der Empfangsstationen oder durch unsere Stationskasse Breslau H. käuflich bezogen werden.

Breslau, 8. November 1917. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 tritt zum Binnen-Tarif der Freien Grunder Eisenbahn der Nachtrag I in Kraft, enthaltend erhöhte Beförderungspreise für Personen und Güter.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Frankfurt a. M., 31. Okt. 1917. (1662)
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 1 für den Binnenverkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1917 erhält die besondere Ausführungsbestimmung zu § 12 E.V.O. auf Seite 5 des Tarifs vom 1. Mai 1912 unter A 1 im ersten Absatz bis auf weiteres folgende geänderte Fassung:

„Für die I.—III. Wagenklasse werden Monatskarten mit Gültigkeit für den Kalendermonat ausgegeben und zwar in zwei Arten:

a) solche für Personenzüge zu den im Abschnitt B 4 enthaltenen Preisen,
b) solche, gültig auch für Schnellzüge, mit einem Preiszuschlag von 100 v. H.

Die unter a) genannten Monatskarten können ebenfalls in Schnellzügen benutzt werden, wenn für jede Fahrt eine Ergänzungskarte gelöst wird, deren Preis sich nach dem tarifmäßigen einfachen Fahrpreis für alle Züge für die zu benutzende Strecke berechnet. (Allg. Ausf. Best. 7 a zu § 13 E. V. O. im D. E. P. und G. T. T. I.) In beiden Fällen (a und b) ist bei Benutzung von Schnellzügen auch der tarifmäßige Schnellzugszuschlag zu zahlen (siehe Anmerkung zu A, B und C auf Seite 8). Durch Schalteraushang wird bekannt gemacht, ob einzelne Schnellzüge für Monatskarten überhaupt ausgeschlossen sind.“

Ziffer 3 auf derselben Seite ist zu streichen. Die Ziffern 4, 5 und 6 s[illegible] in 3, 4 und 5 zu ändern.

Auf Seite 5 ist unter B — Mon[illegible] nebenkarten — am Schluß des ers[illegible] Satzes hinter „erhoben“ zuzusetz[illegible] „Für den Fall der Benutzung [illegible] Schnellzügen finden die Vorschrif[illegible] unter A 1 entsprechende Anwendun[illegible]

Oldenburg, 31. Oktober 1917. (16[illegible]
Großherzogliche Eisenbahndirektio[illegible]

Preußisch-hessisch-oldenburgische[illegible] Personen- und Gepäcktarif. Teil [illegible]

Mit Gültigkeit vom 1. November 1[illegible] erhält die besondere Ausführungs[illegible] stimmung zu § 12 E. V. O. auf Seit[illegible] des Nachtrags III zum Heft 1 des [illegible] rifs vom 1. Mai 1907 unter A 1 im ers[illegible] Absatz bis auf weiteres folgende [illegible] änderte Fassung:

„Für die I.—III. Wagenklasse w[illegible] den Monatskarten mit Gültigkeit [illegible] den Kalendermonat ausgegeben [illegible] zwar in 2 Arten:

a) solche für Personenzüge zu [illegible] im Abschnitt IV B enthalte[illegible] Preisen,
b) solche, gültig auch für Schn[illegible] züge, mit einem Preiszusch[illegible] von 100 v. H.

Die unter a) genannten Monatska[illegible] können ebenfalls in Schnellzügen [illegible] nutzt werden, wenn für jede Fahrt [illegible] Ergänzungskarte gelöst wird, de[illegible] Preis sich nach dem tarifmäßigen [illegible] fachen Fahrpreis für alle Züge für [illegible] zu benutzende Strecke berech[illegible] (Allgem. Ausf. Best. 7 a zu § 13 [illegible] D. E. P. und G. T. T. I.) In bei[illegible] Fällen (a und b) ist bei Benutzung [illegible] Schnellzügen auch der tarifmä[illegible] Schnellzugszuschlag zu zahlen. D[illegible] Schalteraushang wird bekannt gema[illegible] ob einzelne Schnellzüge für Mon[illegible] karten überhaupt ausgeschlossen si[illegible]

Ziffer 3 auf der folgenden Seite [illegible] zu streichen. Die Abschnitte 4, 5 u[illegible] erhalten die Ziffern 3, 4 und 5. [illegible] Seite 4 des Nachtrags ist unter B [illegible] Monatsnebenkarten — am Schluß [illegible] ersten Satzes hinter „erhoben“ zu[illegible] setzen: „Für den Fall der Benutz[illegible] von Schnellzügen finden die Vorsch[illegible] ten unter A 1 entsprechende Anw[illegible] dung.“

Oldenburg, 31. Oktober 1917. (1[illegible]
Großherzogliche Eisenbahndirekti[illegible]

5. Verdingungen.

Die Ausführung von Fenster- be[illegible] Glasflächenreinigung im Bezirk [illegible] Betriebsamts 3 in Berlin soll öffent[illegible] verdungen werden. Die Verdingun[illegible] unterlagen können im Zimmer 28 [illegible] unterzeichneten Betriebsamts ei[illegible] sehen werden, auch können Angeb[illegible] hefte, soweit solche vorhanden, ge[illegible] Zahlung von 1,50 ℳ in der Ka[illegible] Zimmer 33, hierselbst, bezogen wer[illegible] Die Beträge sind in bar zu zahlen [illegible] post- und bestellgeldfrei einzusen[illegible] Die Angebote sind verschlossen mit [illegible] Aufschrift: „Angebot auf die [illegible] führung von Fenster- bezw. G[illegible] flächenreinigung im Bezirk des [illegible] triebsamts 3 in Berlin“ versehen [illegible] zum 3. Dezember 1917, vormit[illegible] 11 Uhr, nach hier einzureichen. [illegible] Öffnung der eingegangenen Angel[illegible] findet zu vorbenannter Zeit in Ge[illegible] wart der etwa erschienenen Bieter st[illegible] Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliches Eisenbahnbetriebsamt
Berlin NW 40, Invalidenstr. 51. (1[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 90. | 17. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirkungen der U-Boote auf den Bestand der feindlichen Handelsflotte.

(Fortsetzung aus Nr. 89.)

2. Einfluß des Krieges auf die englische Handelsflotte.

a) Bestandsentwicklung während des Krieges.

In Abb. 1 sind die Änderungen im Tonnenbestande der nglischen Heimat-Handelsflotte seit Kriegsıfang nach der Möllerschen Schrift unter Ergänzung der dar- vorgeführten zeichnerischen Darstellungen genauer verlgt. Oberhalb einer Nullinie ist der Tonnenraum der Fernampfer, unterhalb der der Nahdampfer und Segler jedem Vierteljahrsanfang senkrecht aufgetragen. Auf der ıli-Senkrechten des Jahres 1914, also kurz vor Kriegsbeginn, scheinen oberhalb der Nullinie **16,72** Millionen Br. R. Ton- n des Fernverkehrs und unter der Nullinie **2,53** Milonen B. R. Tonnen des Nahverkehrs; von diesen Punkn geht die Entwicklung aus.

Zunächst ist die Feststellung von Interesse, wie sich die ıtwicklung des englischen Schiffsraumes vollzogen hätte, enn der Krieg nicht eingetreten wäre. Die ırch die Endpunkte der Juli-Senkrechten des Jahres 1914 legten ansteigenden Linien A und a lassen den Verlauf eser Entwicklung für die beiden Schiffsgruppen erkennen. er Bestandzuwachs an Schiffsraum zwischen zwei aufeinderfolgenden Zeitpunkten ist der Überschuß aus den für esen Zeitraum sich ergebenden Vermehrungs- und Verminrungsposten. Die ersteren umfassen die in Dienst gellten Neubauten und die Ankäufe von Schiffen anderer inder, die letzteren die außer Dienst gestellten und an das ısland verkauften Schiffe sowie die natürlichen Verluste, die iläufig etwas über 1 % des jeweiligen Gesamtbestandes der imatflotte für das Jahr angenommen werden können. Der ıwachs würde sich, wie Möller nach der Entwicklung vor m Kriege berechnet hat, bei den Ferndampfern in der Zeit m 1. Juli 1914 bis zum 1. Juli 1917 auf 15,6 % belaufen ben. Zum 1. Juli 1917 würde danach der Tonnengehalt r Ferndampfer der englischen Heimat-Handelsflotte in norıler Friedensentwicklung auf 16,72 + 15,6 % = 19,33 Mill. Br. Tonnen angewachsen sein (zu vergl. Abb. 1). Zum Kriegsfang (2. August 1914) stellte er sich rechnerisch auf 16,80 ll. Br. R. Tonnen (Punkt P in Abb. 1).

Es entsteht weiterhin die Frage, welchen Einfluß die riegsverhältnisse auf die Entwicklung ausgeübt ben, wenn die Bestandsänderungen durch kriegsmäßige Verchtung und durch Prisen außer Betracht gelassen werden. Es zeigt sich, daß sie die allgemeine Entwicklung des Schiffsraumes bis zur Gegenwart stark verzögert haben. Die vom Punkte P aus mit schwächerem Strich gekennzeichnete Linie B in Abb. 1 läßt die Verzögerung der Entwicklung bei den Ferndampfern erkennen. Der Verlauf der Linie B, in der auch noch eine Anzahl wieder in Stand gesetzter älterer Dampfer Berücksichtigung finden, die früher ausgemustert worden waren, konnte nach den neuesten Bänden des Lloydregisters und nach den Berichten des deutschen Admiralstabes festgelegt werden. In die Zahlen des Lloydregisters sind indessen die Verluste durch kriegerische Handlungen und die Prisen einbegriffen. Die Punkte der Linie B konnten daher nur in der Weise rechnerisch ermittelt werden, daß zu den Bestandsangaben des Registers die kriegsmäßigen Verluste wieder hinzugefügt, und die Prisen, je nachdem sie genommen oder verloren wurden, wieder zu- oder abgesetzt wurden. Dabei war zu beachten, daß für einen bestimmten Zeitraum nicht auch Dampfer, die darin erst für den Einbau der Maschinen zur Ablieferung gebracht worden waren*), mit als Bestandszugänge verbucht wurden, ein Fehler, der dem Unkundigen nach der Verbuchungsweise des Lloydregisters leicht passieren könnte, und der in den englischen statistischen Mitteilungen zur Aufbesserung des Ergebnisses bewußter Weise begangen wird. Indem Möller auf diese Weise den Gesamttonnengehalt der Ferndampfer ohne die kriegsmäßigen Zu- und Abgänge feststellte, und davon außerdem noch den Tonnenraum der in den Kolonien beheimateten Ferndampfer in dem unter 1 bereits erwähnten Betrage von 0,96 Mill. Tonnen in Abzug brachte, gelangte er zu dem Ergebnis, daß der Schiffsraum der Heimat-Ferndampferflotte, der, wie wir wissen, am 1. Juli 1914: 17,68 — 0,96 = 16,72 Mill. und zu Kriegsbeginn 16,80 Mill. Br. R. Tonnen betrug, sich zum 1. Juli 1917 auf 17,66 Mill. Br. R. Tonnen (Abb. 1) gestellt haben würde.

Da sich der Schiffsraum der Ferndampfer in der Friedensentwicklung zum 1. Juli 1917 auf 19,33 Mill. Br. R. Tonnen belaufen hätte (Abb. 1), so zeigt sich, daß die Entwicklung durch die allgemeine Kriegslage bis zu diesem Zeitpunkt gemäß der Linie B um

19,33 — 17,66 = 1,67 Mill. Br. R. Tonnen

oder um rd. 8,7 % verzögert worden ist.

*) Das sind diejenigen Schiffe, welche im Lloydregister noch kein Monatsdatum tragen.

Der Zuwachs vom Punkt P aus, d. i. vom Kriegsanfang gemäß der Linie A hätte

19,33 — 16,80 (Punkt P) = 2,53 Mill. Tonnen

betragen sollen. Da er aber nach der vorstehenden Rechnung

17,66 — 16,80 = 0,86 Mill. Tonnen

tatsächlich betragen hätte, so sind bis zum 1. Juli 1917 nur 34 % des Friedenssolls als Kriegszunahme des Bestandes erreicht worden. Dazu ist zu bemerken, daß, wie auch die Linie B lehrt, der Neubau von Schiffen und der Ankauf ausländischer Schiffe während des Krieges nur unwesentlich zur Vermehrung der englischen Handelsflotte beigetragen haben. Die bei Kriegsbeginn nicht vorausgesehene ungeheure Erzeugung von Schießbedarf und die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht, die dem Schiffbau viele Fabriken und Arbeiter entzogen, haben namentlich bei den Dampfern bis 7000 Br. R. Tonnen die Ablieferung verzögert. Dabei zeugt es von mangelnder Voraussicht der englischen maßgebenden Stellen, daß der Verkauf von Schiffen an das Ausland noch bis spät in das Jahr 1915 fortgesetzt wurde, der Ankauf ausländischer Schiffe zu gleicher Zeit aber nur sehr gering war. „Während w uns einbildeten — sagt Möller mit zahlenmäßiger Begrü dung — daß England von Amerika kaufen würde und müßt sehen wir, daß England an Amerika noch im Jahre 19 17 kraftvolle Dampfer mit 78 500 Br. R. Tonnen verkau hat.“ Weitere 30 000 Br. R. Tonnen gingen nach Griechen land, 12 000 Tonnen nach Japan. Insgesamt wurd i. J. 1915 185 000 Br. R. Tonnen Schiffsraum verkauft. D Verkäufe haben erst spät aufgehört. Der Ankauf ausländischer Schiffe war bis 1. Juli 1916 sehr gerin fügig. Auch den Neubau hat man erst in späterer Zei energischer zu betreiben gesucht.

Bei Einrechnung der Prisen erfährt der Linienzug B ein Änderung. Zu Kriegsbeginn sind bei den Ferndampfern die jenigen Schiffe von der Linie B in Abzug zu bringen, di von den Mittelmächten beschlagnahmt wurden. Es sin dies etwa 189 000 Br. R. Tonnen. Da Möller indessen nu 150 000 Br. R. Tonnen in Rechnung stellt, so soll diese Zah zu Ungunsten der Rechnung beibehalten werden. Der Ab fall ist in der Zeichnung durch den Punkt P_1 (PP_1 = 0,15 Mill

r. R. Tonnen) zur Darstellung gebracht. Die Linie B sinkt .folgedessen zu der durch P_1 gezogenen, leicht punktierten arallellinie B_1 herab, die am 1. Juli 1917 den Wert von ,66 — 0,15 = 17,51 Mill. Br. R. Tonnen aufweist. Hinzu eten aber nun die Schiffe der Mittelmächte, die von den ngländern nach und nach als Prisen in den Dienst ihrer ernflotte übernommen worden sind. Diese belaufen sich sgesamt auf 0,43 Mill. B. R. Tonnen. Mit Einschluß auch eser Schiffe wird die Linie B schließlich zu der gestrichelt rgestellten Linie C, die nicht mehr in Punkt P, sondern in ansetzt. Sie zeigt zum 1. Juli 1917 den Wert von

17,51 + 0,43 = 17,94 Mill. Br. R. Tonnen.

Der Linie C oberhalb der Nullinie, die — um es nochmals ı wiederholen — den im Kriege erzielten Br. R. Tonnenraum r Ferndampfer ohne die kriegsmäßigen Verluste, doch mit Einschluß der Prisen veranschauicht, entspricht die Linie c unterhalb derselben, deren Werte geschätzt sind. Die bei Kriegsbeginn von den Mittelmächten festgehaltenen Nahdampfer und Segler besaßen nach Möller einen Raumgehalt von rd. 30 000 Br. R. Tonnen, ein Wert, der so klein ist, daß er in der Zeichnung nicht ersichtlich gemacht werden konnte.

b) Kriegsmäßige Verluste.

Die Linien D und d in Abb. 1 zeigen die Abnahme, welche im Bestande der gesamten britischen Heimatflotte durch kriegsmäßige Vernichtung eingetreten ist, d. h. sie zeigen, um wieviel die Werte der Linien C und c durch kriegerische Maßnahmen seit Kriegsbeginn herabgedrückt worden sind. Um auf den Linienzug D zu kommen, hat Möller die Angaben des Admiralstabes über die Verluste der englischen Heimat-Handelsflotte sorgfältig zusammengestellt und für die Zwecke der vorliegenden Betrachtungen gesichtet.

Danach sind bis 1. Dezember 1916 vernichtet worden:

1. Ferndampfer (von 2000 Br.R.Tonnen und darüber):

103 Dampfer von 2 bis 3 000 Br.R.T., zusammen	256 856	Br.R.T.	= 13,0 %	des Bestandes
202 „ „ 3 „ 4 000 „ „	739 519	„	= 17,3 %	„ „
107 „ „ 4 „ 5 000 „ „	528 352	„	= 12,2 %	„ „
60 „ „ 5 „ 7 000 „ „	344 819	„	= 10,2 %	„ „
42 „ „ 7 „ 10 000 „ „	343 461	„	= 13,6 %	„ „
17 „ „ 10 „ 15 000 „ „	199 677	„	= 13,6 %	„ „
5 „ „ 15 „ 20 000 „ „	81 875	„	= 23,0 %	„ „
2 „ über 20 000 „ „	77 896	„	= 26,8 %	„ „
538 Dampfer mit	2 572 455	Br.R.T.	oder abgerundet 2,57 Millionen Br.R.T.	
2. Nahdampfer (unter 2 000 Br.R.Tonnen) und Segler aller Größen	224 500	„		
Im Ganzen	2 796 955	Br.R.T.	oder abgerundet 2,80 Millionen Br.R.T.	

Von dem vernichteten Schiffsraum im Betrage von 2,80 Mill. . R. Tonnen kommen nach obigem 92 % auf die Fernmpfer und 8 % auf die Nahdampfer und Segelschiffe. Da Segler ihrem Tonnengehalt nach nur 2 % der Heimattte ausmachen — gegen 2½ % der Gesamthandelsflotte — t Möller die Abgänge zu 2. mit als Dampferverluste vercht. Daß die Verluste bei den Nahschiffen so gering sind, hrt daher, daß sie zum großen Teil auf Flüssen oder im nutz der Küste fahren, wo sie weniger der Gefahr aussetzt sind, vernichtet zu werden.

Nach den aus dem Vorstehenden gewonnenen Verhältnishlen von 92 : 8 teilt Möller auch die Abgänge der englischen imatflotte auf, die vom Admiralstab für die Zeit nach dem Dezember 1916 gemeldet sind. Bis zum 1. Juli 1917 ergeben h danach im ganzen die folgenden Verlustzahlen:

	Verluste der englischen Heimatflotte in Br. R. Tonnen		
	im Ganzen	Ferndampfer 92 %	Nahdampfer 8 %
; zum 1. Dezember 1916 rd.	2 796 500	2 572 500	224 000
Dezember 1916	274 500	252 500	22 000
Januar 1917	245 500	224 500	20 000
; Ende Januar 1917 zuammen	3 316 500	3 049 500	266 000
Februar 1917	519 500	478 000	41 500
März 1917	536 500	493 500	43 000
April 1917	644 000	592 500	51 500
Mai 1917 (schätzungsweise)	500 000	460 000	40 000
Juni 1917 (desgl.)	600 000	rd. 550 000	rd. 50 000
n 1. Februar bis 1. Juli 1917 usammen	2 800 000	2 574 000	226 000

n runden Zahlen betragen also die Verluste der englischen imatflotte in Millionen B. R. Tonnen:

	im Ganzen	Ferndampfer	Nahdampfer
bis Ende Januar 1917	3,32	3,05	0,27
vom 1. Februar bis 1. Juli 1917 . . .	2,80	2,57	0,23
	6,12	5,62	0,50

Bis Ende Januar 1917 waren hiernach von der ganzen englischen Heimatflotte rd. 3,32 Mill. Br. R. Tonnen vernichtet. Ende Januar 1917 hätte der Ferndampferbestand gemäß der Linie C in Abb. 1: 17,80 Mill. Br. R. Tonnen betragen sollen; er hat sich zu diesem Zeitpunkte also verringert auf

17,80 — 3,05 = 14,75 Mill. Br. R. Tonnen.

In den vier Monaten vom 1. Februar bis 1. Juli 1917 wären die Ferndampfer der Heimatflotte nach der Linie C in Abb. 1 um 0,14 Mill. Br. R. Tonnen, also auf 17,80 + 0,14 = 17,94 Mill. Tonnen angewachsen. In derselben Zeit waren aber weitere 2,57 Mill. Ferndampfertonnen, also im ganzen 3,05 + 2,57 = 5,62 Br. R. Tonnen zerstört. Der Bestand verringerte sich also bis zum 1. Juli 1917 von 17,94 um 5,62, d. i. auf 12,32 Mill. Br. R. Tonnen. Möller schließt hiernach: Statt des zum 1. Juli 1917 erreichten Bestandes der Heimat-Fernflotte von 17,94 Mill. Br R. Tonnen (Linie C der Abb. 1) ist also eine Verminderung durch kriegsmäßige Verluste eingetreten von

17,94 — 12,32 = 5,62 Br. R. Tonnen,

das sind **31,3** % des Bestandes vom 1. Juli 1917 und **33,5** % des Bestandes bei Kriegsbeginn. Der Bestand der Heimatferndampfer sank vom 1. Juli 1914 bis zum 1. Juli 1917 um 26,4 %. Der Tonnenraum zum 1. Juli 1917 entspricht dem, der im Jahre 1904 vorhanden war; der Krieg hat also den Bestand um 13 Jahre zurückgeschraubt.

Die Linienzüge D und d der Abbildung 1 sind bis zum Oktober 1917 unter der Annahme einer monatlichen Versenkungsziffer fortgesetzt, die etwas geringer ist als in den

Vormonaten. Darüber hinaus ist der Verlauf der beiden Linien punktiert verlängert. Wie der Bestand der englischen Heimatflotte schließlich der restlosen Vernichtung anheimfallen muß, wird durch die immer stärker zunehmende Annäherung der Linienzüge D und d in Abb. 1 scharf beleuchtet.

Der Linienzug D läßt die anfänglichen Bemühungen der englischen Regierung erkennen, den Bestand der Ferndampfer vom Kriegsbeginn ab zu heben; aber am 1. Dezember 1915 ist der Fortschritt durch die kriegerischen Maßnahmen bereits wieder wettgemacht (zu vergl. Abb. 1). Wie verheerend der uneingeschränkte U-Bootkrieg gewirkt hat, läßt die Tatsache erkennen, daß sich z. B. der B. R. Tonnengehalt der Ferndampfer der englischen Heimatflotte in den vier Monaten vom 1. März bis zum 1. Juli 1917 um ebensoviel verringert hat, wie vorher in den 11 Monaten vom 1. April 1916 bis zum 1. März 1917; zu vergl. die beiden Werte x in Abb. 1.

Von dem Schiffsraum der englischen Heimatflotte wurde nach Lord Curzon die reichliche Hälfte für Zwecke der feindlichen Heere und Kriegsflotten, als Hilfskreuzer, zur Beförderung von Truppen, von Kriegs- und Verpflegungsmaterial, als Lazarettschiffe, Minensuchboote usw., in den Kriegsdienst eingestellt*); darunter waren 9,23 Mill. Br. R. Tonnen der dem Fernverkehr dienenden Schiffsklassen (zu vergl. die von der Linie E begrenzte dichter schraffierte Fläche der Abb. 1), und hiervon ist bei Kriegsbeginn nach Mitteilung des Lord Curzon wieder der vierte Teil, d. s. rd. 2½ Mill. Br. R. Tonnen den Verbündeten Englands zur Befriedigung ihrer Kriegs- und Zivilbedürfnisse überlassen worden. Nach einer Mitteilung von Lloyd George hat die englische Regierung den dem Kriegsdienst gewidmeten Anteil von 9,23 Mill. Tonnen in der Zeit von Mai bis August 1917 auf 7,5 Millionen Tonnen herabgesetzt, mit anderen Worten: rd. 1¾ Mill. Tonnen der größeren Dampferklassen sind aus dem Kriegsdienst herausgezogen und den für die Versorgung der Bevölkerung dienenden Schiffen — weitschraffierte Fläche in Abb. 1 — hinzugefügt worden, selbstverständlich eine Maßnahme, die in den großen Schiffsverlusten ihre Ursache hat. Andernfalls würden, wie Möller berechnet und die Abb. 1 zeigt, alle Ferndampfer, die noch dem Zivildienst zur Verfügung stehen, bis zum 1. Februar 1918 restlos vernichtet sein, spätestens Anfang Juni 1918 sind aber die aus dem Kriegsdienst herausgezogenen 1¾ Millionen Raumtonnen der Schiffe dieser Gattung ebenfalls erledigt. Dieser Zeitpunkt ist in Abb. 1 als Krisenpunkt besonders hervorgehoben. Das setzt voraus, daß in der Zeit vom 1. Juli 1917 bis zum 1. Februar 1918, also in 7 Monaten, die Ferndampfer der Heimatflotte von 12,31 Mill. Tonnen auf 9,23 Mill. Br. R. Tonnen, also um 3,08 Mill. Tonnen, oder monatlich um 0,44 Mill. Tonnen abnehmen werden, und daß in weiteren 4 Monaten ebenfalls 0,44 Mill. Tonnen dieser Schiffe monatlich versenkt sein werden, was den Schiffsgehalt dann auf 7,5 Mill. Br. R. Tonnen herunterbringen würde. Es versteht sich von selbst, daß mit der Vernichtung der im Zivilverkehr fahrenden englischen Ferndampferflotte, mit der die englische Handelsflagge im wesentlichen von den Weltmeeren verschwindet, doch der Handelsverkehr Englands nicht aufhört, da auch eine erhebliche Anzahl von Dampfern verbündeter und neutraler Staaten, soweit sie die Sperrzone ungefährdet passieren, nach wie vor auf England fährt, darunter zahlreiche nordamerikanische und insbesondere norwegische Dampfer. Der Schiffsraum dieser Dampfer wird auf etwa 3¼ Mill. Br. R. Tonnen zu veranschlagen sein.

Eine gleichlaufende Betrachtung für die Nahdampfer und Segler läßt sich nicht mit gleicher Genauigkeit anstellen, da es an zuverlässigen neueren Einzelangaben fehlt. Immerhin ist der Abb. 1 zu entnehmen, daß am 1. Februar 1918 d gesamte englische Heimatflotte auf rd. 11 Mi Tonnen, am 1. Juni 1918 auf rd. 9 Mill. Tonnen zusamme geschmolzen sein wird. Wie sehr sich die Engländer dur die U-Boote bedrängt fühlen, geht daraus hervor, daß s dem Vernehmen nach neuerdings auch einen Teil der Na dampfer in den Überseedienst eingestellt haben. Es m sich hierbei etwa um ½ Mill. Br. R. Tonnen der Schiffe v 1500 bis 2000 Tonnen handeln, die in Abb. 1 durch den mi bezeichneten Streifen abgeschieden sind.

In die bisherigen Verlustziffern sind die Schiffsverlus die England durch Minen erlitten hat, nicht einbegriff Möller schätzt diese bis Mitte 1917 auf Grund seiner re nungsmäßigen Betrachtungen auf nahe an 700 000 Br. R. To nen. Würden sie bis Mitte 1918 auf 1 Mill. Br. R. Tonn anwachsen, was wohl angenommen werden kann, so besä die englische Flotte alsdann noch rd. 8 Mill. Br. R. Tonn Schiffsraum im ganzen. Indessen sind auch noch ande Einbußen, die überhaupt oder lange Zeit hindurch unbekan geblieben sind, wie die Versenkungen durch den „Seeadle des Grafen Luckner im Stillen Ozean und durch ande deutsche Jagdschiffe, unberücksichtigt geblieben. Hat do der „Seeadler“ allein 23 Schiffe versenkt.

Im Vorstehenden war von der Versenkung bestimmt Größenordnungen von Schiffen die Rede. In Wirklichk liegt die Sache naturgemäß so, daß die Schiffe ununterschie lich der Vernichtung anheimfallen, so wie sie von d U-Booten angetroffen werden, gleichviel, ob sie im Krieg oder Zivildienst fahren. Das muß dazu führen, daß au der Bestand an kriegsdienstlichen Fahrzeugen aus den i Zivildienst fahrenden zeitweise wieder ausgeglichen werd muß.

Man könnte einwenden, daß in England die Schiffba tätigkeit, über deren Umfang die Linienzüge B und in Abb. 1 bis Mitte Juli 1917 sichere Auskunft gaben, w nigstens von jetzt ab wesentlich beschleunigt werden könnt Das ist, wie Möller darlegt, nicht der Fall. Es ist ja au klar, daß die Verlangsamung des Neubaues durch die Ei berufungen zum Heeresdienst andauert, so sehr auch d Engländer in der ihnen eigenen Wesensart das Gegent vortäuschen. Wenn der erste Seelord Sir Geddes soeben i Parlament verkündete, daß England in den ersten 9 Monat des Jahres 1917 die Neubauten der gleichen Zeit des Vo jahres um nicht weniger als 123 % überboten habe, so m man sich vergegenwärtigen, daß in dem Vorjahrszeitrau nur wenige Schiffe gebaut worden sind. Das folgt aus de Programm von Runciman, der im Herbst 1916 für das zwei Halbjahr 1916 den Bau von 500 000 Br. R. Tonnen neu Schiffe versprochen hatte. Es wäre dies an und für si schon eine geringe Leistung. In der Tat sind aber na Lloyds Register im ganzen Jahre 1916 nur 500 000 Tonn wirklich gebaut worden. Die Hauptbauleistung liegt al weitaus in der zweiten Jahreshälfte. Die von Gedd vorgeführte Steigerungsziffer ist also auf Täuschung b rechnet. Der Ankauf ausländischer Schiffe i neuerdings von den Engländern naturgemäß eifriger betri ben worden. Auch diese Art der Bestandsvermehrung ist den vorsichtigen Annahmen der Rechnung ausgegliche ebenso der Umstand, daß eine Anzahl von Dampfern, d unter Friedensverhältnissen nicht mehr als seetüchtig galt neuerdings wieder in Dienst gestellt worden sind. Die Za solcher Dampfer kann nicht groß sein. Was die Abgän betrifft, so hat der Verkauf von Schiffen an d Ausland naturgemäß aufgehört. Die Schiffsunfälle u Strandungen aber nehmen infolge der unsicherer geworden Fahrten, infolge Fortfalls vieler Seezeichen, der Abblendu der Lichter während der Nachtfahrten und der geringer g wordenen Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Bemannu fortdauernd zu, wie die in der Presse bekanntgegeben Meldungen klar erkennen lassen.

(Schluß folgt.)

---

*) Vgl. auch die Abhandlung über Deutschlands Seeschifffahrt nach dem Kriege, von Regierungsrat E. Grunow, Hannover, in Nr. 40 u. f. l. J., insbesondere S. 330, Spalte 2.

Mangelhafte Wagenbeklebung.

Durch den Krieg beeinflußt ist die Wagenbeklebung nach und nach eine höchst mangelhafte geworden, so daß bereits ein Notstand eingetreten ist. Ein großer Teil der Wagen trägt überhaupt keine Beklebung mehr. Sie wurde durch Regen und Wind abgewaschen. Der Rest trägt zwar noch Zettel, deren Aufschrift aber meist nicht lesbar ist, weil der schwarze Klebstoff durch das Papier dringt.

Abhilfe wird zwar angestrebt durch Anbringung der bekannten Zettelhalter an der Seitenwand und einer zweiten Beklebung am Langträger des Wagens. Doch auch diese Mittel sind unzulänglich, denn das Anbringen der Zettelhalter geht nur sehr langsam vonstatten, und die Aufschrift der Zettel am Langträger ist ebenfalls nicht lesbar, oder die Zettel sind abgefallen. Der Verschiebedienst, die Zugabfertigung und das Ermittlungsverfahren werden hierdurch sehr erschwert, was die Leistungen der Eisenbahn höchst ungünstig beeinflußt und Betriebsstockungen herbeiführt.

Ich schlage vor, beiderseitig am Türverschluß der Wagen ein Papptäfelchen zu befestigen, wie es für Gepäck und Stückgut eingeführt ist. Auf einer Seite dieses Täfelchens wäre die Wagennummer, der Name des Abgangs- und des Empfangsbahnhofs sowie das Abgangsdatum anzubringen, auf der andern Seite die vollständige Angabe des Empfängers.

Ein Mehrverbrauch an Papierstoff würde kaum eintreten, denn die Beklebung am Langträger wird entbehrlich, vielleicht auch die jetzige — doch nicht lesbare — Beklebung ganz. Könnte sie aber wieder lesbar und haltbar hergestellt werden, so wäre sie des leichteren Ablesens wegen beizubehalten.

Durch das Anbringen der Papptäfelchen würde weiterhin eine Menge Papier erspart, das jetzt für Nachforschungsschriftstücke verbraucht wird, ganz abgesehen von der Ersparnis an Arbeitskraft der Nachforschungsbeamten. Der Hauptwert der Neuerung würde jedoch in der alsdann wieder möglichen fehlerlosen Zusammenstellung der Güterzüge — und der ordnungsmäßigen Beförderung überhaupt — liegen.

Das Anbringen der Täfelchen könnte vielleicht dem Versender auferlegt werden, wie es bei Gepäck und Stückgut üblich ist.

Stettin. Rechnungsrat S t e f f e n s, Betriebskontrolleur.

Aufruf zur Mitarbeit am Deutschen Kriegswirtschaftsmuseum.

Eine Darstellung der gesamten deutschen Volkswirtschaft während des Krieges in gemeinverständlichen Formen der Darbietung ist die Aufgabe des Deutschen Kriegswirtschaftsmuseums, zu dem sich die drei großen Gesamtvereinigungen unserer Erwerbsstände (Deutscher Landwirtschaftsrat, Deutscher Handelstag und Deutscher Handwerks- und Gewerbekammertag) einträchtig zusammengefunden haben. Was das Reich, die Einzelstaaten, die Gemeinden an Einrichtungen und Maßnahmen getroffen haben, um die Schwierigkeiten und Notstände unserer Kriegswirtschaft zu beheben, was Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe, Handel und Verkehr an Anpassungsfähigkeit und Opferwilligkeit während der Kriegszeit geleistet haben, um unserem auf sich selbst gestellten Wirtschaftsleben gerecht zu werden, was Vereine und Verbände, Firmen und Einzelpersonen an freiwilliger und selbstloser Arbeit getan haben, um der Not der Zeit zu steuern, soll nach einheitlichen, großen Gesichtspunkten zu einem bleibenden Gesamtbilde zusammengefaßt, späteren Geschlechtern zu dauerndem Gedächtnis an eine schwere, aber große Zeit aufbewahrt, zugleich aber auch für künftige Zeiten und Aufgaben allen beteiligten Kreisen nutzbar gemacht werden.

Die Gruppe „Verkehr", deren besondere Bearbeitung die Handelskammer Leipzig übernommen hat, soll das gesamte deutsche Verkehrswesen des Binnenlandes — Eisenbahn, Post, Telegraphie, Schiffahrt, Straßen- und Kleinbahnen, Spedition, Fuhrbetrieb — zusammenfassen. Hierzu bedarf das Museum der Mitarbeit aller Kreise des Verkehrslebens, insbesondere der der deutschen Verkehrsbehörden und -beamten. An alle im Dienste des Verkehrs stehenden staatlichen und privaten Betriebe, Vereine und Verbände sowie Einzelpersonen richtet daher der geschäftsführende Ausschuß des Deutschen Kriegswirtschaftsmuseums die Bitte, alles Material, was sich für die Schausammlung, die Bibliothek oder das Archiv des Museums zur dauernden Aufbewahrung und Gewinnung eines Gesamtüberblicks über die Kriegsleistungen der Verkehrsträger sowohl wie ihrer Beamten eignet — Zeitschriften, Drucksachen aller Art, Handschriften, Pläne, Bilder, Modelle usw. — zu sammeln und dem Deutschen Kriegswirtschaftsmuseum, Leipzig, Neue Börse, Tröndlinring 2, das für jede Zuwendung dankbar ist, zur Verfügung zu stellen.

Nur die Mitarbeit der weitesten, am Verkehr beteiligten Kreise kann Gewähr bieten für eine möglichst lückenlose Darstellung der Kriegswirtschaft auf den vielgestaltigen Gebieten des deutschen Verkehrswesens innerhalb des großen Werkes eines Deutschen Kriegswirtschaftsmuseums.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erhöhung der Verkaufspreise für Vordrucke.** Infolge weiterer Erhöhung der Herstellungskosten, insbesondere außergewöhnlicher Steigerung der Papierpreise, sind mit Wirkung vom 20. November d. J. bis auf weiteres die Verkaufspreise für eine Reihe von Vordrucken, die gemäß Nebengebührentarif im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, Teil I, an die Verkehrtreibenden abgegeben werden, durchweg auf das doppelte der jetzigen Sätze erhöht worden. Betroffen werden hiervon in erster Linie F r a c h t b r i e f - f o r m u l a r e (deutsche und internationale) und statistische Anmeldescheine, sodann Vordrucke zu Zoll- und Steuerpapieren und Anträgen auf Gewährung der Frachtermäßigungen für Zuchttiere und Weidetiere. Bei Frachtbriefen mit eingedrucktem Frachturkundenstempel erhöht sich — wie bisher — der tarifmäßige Verkaufspreis noch um den Betrag des Stempels. Die Gebühren für die Ausfüllung oder Stempelung der bezeichneten Vordrucke bleiben hingegen unverändert. Das Reichs-Eisenbahnamt hat mit Rücksicht auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt, daß die obigen Tariferhöhungen bereits mit dem Tage der Verkündung in Kraft treten.

— **Einschränkung des Gepäckverkehrs.** Nachdem bereits früher zur Einschränkung des Expreßgutverkehrs das Höchstgewicht für das Stück auf 50 kg festgesetzt worden ist, hat das Reichs-Eisenbahnamt auf Anregung der deutschen Bundesregierungen kürzlich eine ähnliche einschneidende Maßnahme für den Gepäckverkehr getroffen. Mit Wirkung vom 15. November 1917 an bis auf weiteres darf das Gewicht eines Gepäckstücks 50 kg nicht übersteigen, jedoch kann der Tarif Ausnahmen zulassen. Nach dem mit Gültigkeit vom obigen Tage ausgegebenen Nachtrage VI zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, unterliegen dieser Gewichtsbeschränkung nicht: a) Fahr- und Rollstühle, die Kranke oder Gelähmte mit sich führen; b) Kuriergepäck; c) Gepäck der Offiziere; d) Musterkoffer von Geschäftsreisenden, soweit die Musterkoffer in Personenzügen befördert werden sollen und der Reisende eine Bescheinigung der Handelskammer über die Notwendigkeit der Mitführung als Gepäck vorweist; e) Musikinstrumente in Kästen, Futteralen oder anderen Umschließungen, sofern sie unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Reisenden dienen; schließlich f) Geräte von Artisten und Schaustellern.

— **Beschleunigte Entladung der Güterwagen.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Immer wieder sind die Empfänger von Wagensendungen darauf hinzuweisen, daß sie die äußersten Anstrengungen machen müssen, um mit eigenen Arbeitskräften die für sie bestimmten Eisenbahnwagen zu entladen. „Ein Mittel, das geeignet erscheint, wesentlich zur beschleunigten Entladung beizutragen, besteht darin, daß die empfangende Firma nicht vollbeschäftigte Arbeiter aus irgendwelchen Teilen ihres Betriebes zur Entladung heranzieht, sobald sie erkennt, daß sie mit den gewöhnlichen Kräften

nicht in der Lage ist, die Entladung in der erforderlichen kurzen Zeit — d. h. möglichst bis zur nächsten Zustellung — zu bewältigen. Bei einigem guten Willen muß sich dieses Verfahren fast in jedem Betriebe durchführen lassen und ist auch bereits in einer Anzahl industrieller Werke mit ausgezeichnetem Erfolg eingerichtet worden.“ (Kriegsamtsstelle Münster.) — Von den stellvertretenden Generalkommandos XIV. und XX. Armeekorps sind besondere Verordnungen erlassen worden, die bei Zuwiderhandlung gegen das Verbot, zur Entladung bestimmte Wagen über die Ladefrist hinaus stehen zu lassen, außer Zwangsentladung und Zwangszuführung der Güter auf Kosten der Empfänger Strafbestimmungen auf Grund des Gesetzes über den Belagerungszustand enthalten. — Über einen neuartigen Versuch der organisierten Selbsthilfe berichtet die Kriegsamtstelle Hannover. Von dem Metallindustriellenverein für die Provinz Hannover und anliegende Gebiete wird in Verbindung mit dem industriellen Arbeitgeberverband für Hannover-Linden eine Nothilfskolonne von mindestens 100 kräftigen Arbeitern gebildet, die allen kriegswirtschaftlich wichtigen Betrieben und den Eisenbahnbehörden notfalls für Ladearbeiten zur Verfügung stehen soll. Etwa ein Drittel davon soll als sogenannte fliegende Kolonne auch an auswärtige Betriebe und Güterabfertigungen abgegeben werden. — Grundsatz ist dabei, daß jedes Mitglied der Kolonne für Ladearbeiten den gleichen Lohn erhält wie für seine gewöhnlichen Arbeiten, zuzüglich eines Nothilfszuschlages von etwa 25 %. — Die industriellen Arbeitgeberverbände in Braunschweig, Osnabrück, Hildesheim und Harburg sind aufgefordert worden, ähnliche Nothilfskolonnen zu bilden. — Fuhrämter, die gleichzeitig auch die Gestellung von Entladearbeitern vermitteln, sind auch in Königsberg und in Insterburg gegründet worden.

— **Verkehrseinschränkungen.** In der am 27. Oktober d. J. erschienenen Nr. 84 S. 709 fgd. unserer Zeitung ist unter obigem Stichwort eine Mitteilung der „Sächsischen Staatszeitung“ aufgenommen worden, die unter anderem besagt, daß die am 18. Oktober d. J. in Kraft getretene wesentliche Erhöhung der Schnell- und Eilzugzuschläge die erwartete Wirkung nicht gezeigt habe. Das Gegenteil ist für Sachsen richtig. Die Benutzung der Schnellzüge im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen — Eilzüge werden dort nicht mehr geführt — hat infolge Einführung jener Schnellzugergänzungsgebühren im allgemeinen außerordentlich abgenommen, und zwar teilweise bis 50 % und mehr. Bei vielen Schnellzügen hat infolgedessen die Zahl der Wagen abgemindert werden können, und bei mehreren Schnellzügen ist die Benutzung so zurückgegangen, daß sie ab 13. November ganz eingezogen worden sind. Letzteres trifft zu für die Züge D 13 (ab Leipzig Hbf. 8.30 nachm., an Dresden Hbf. 10.17 nachm.), D 144 (ab Dresden Hbf. 8.10 vorm., an Leipzig Hbf. 10.06 vorm.), D 157 a (ab Leipzig Hbf. 9.22 vorm., an Dresden Hbf. 11.30 vorm.), D 157 (ab Dresden Hbf. 11.55 vorm., an Bodenbach 12.55 nachm.), D 182 (ab Bodenbach 5.50 nachm., an Dresden Hbf. 6.48 nachm.), D 106 (ab Chemnitz Hbf. 9.02 vorm., an Plauen i. Vogtl. ob. Bf. 11.01 vorm.), D 107 (ab Plauen i. Vogtl. ob. Bf. 7.27 nachm., an Reichenbach i. Vogtl. ob. Bf. 7.55 nachm.) und D 103 (ab Reichenbach i. Vogtl. ob. Bf. 6.40 vorm., an Chemnitz Hbf. 8.05 vorm.).

— **Kunstarm für einarmige Bahnunterhaltungsarbeiter.** Der „Karlsruher Zeitung“ entnehmen wir folgende halbamtliche Mitteilung:

„Oberbauinspektor Lehmann, Vorstand der Bahnbauinspektion in Kehl, hat für die im Bahnunterhaltungsdienst verwendeten einarmigen Kriegsbeschädigten einen Kunstarm erfunden, der sie befähigt, fast alle vorkommenden Arbeiten auszuführen, z. B. Schwellen unterstopfen, Gras entfernen, Schotter oder Erde auf einen Bahnmeisterwagen aufladen usw. Der Kunstarm, der auch für landwirtschaftliche Arbeiten (mit Hacke, Spaten, Rechen, Sense, Dreschflegel usw.) als recht zweckmäßig sich erweist, ist patentamtlich geschützt. Der Erfinder führte ihn am 8. Okt. d. J. im Bahnhof Karlsruhe durch einen kriegsverletzten einarmigen Eisenbahner dem Finanzminister, dem Generaldirektor und anderen leitenden Beamten, dem Geschäftsführer der badischen Kriegsbeschädigtenfürsorge, Vertretern des Vereins badischer Bahnärzte und des Reservelazaretts Ettlingen vor. An Hand praktischer Versuche wurde gezeigt, daß ein Einarmiger mit Hilfe des Kunstarmes wohl befähigt ist, fast alle vorkommenden Arbeiten des Bahnunterhaltungsdienstes auszuführen. Zum Vergleich wurde durch einen andern kriegsverletzten einarmigen Eisenbahner auch der vom Reservelazarett Ettlingen herausgebrachte Kunstarm vorgeführt. Die Vorzüge und Nachteile der beiden Bauarten können erst durch praktische Erprobung gegeneinander abgewogen werden. Der Finanzminister sprach dem Erfinder den Dank und die Anerkennung der Eisenbahnverwaltung für die Erfindung aus.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsrät Dr. Oßwald, bisher in Darmstadt, zur Eisenbahndirektio nach Kattowitz, Jaquet, bisher in Posen, zur Eisenbahndirektion nach Bromberg und Fleck, bisher in Frankfur (Main), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamt nach Darmstadt sowie der Regierungsassessor Walter Fischer, bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion nac Berlin. — Der Geheime Baurat Wilhelm Schmidt, Mitglied der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, ist gestorben

Österreich.

— **40 Jahre Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.** Dieser Klub, dem fast 700 Mitglieder angehören, begeht den Gedenktag seiner vor 40 Jahren (1877 stattgefundenen Gründung. An seiner Spitze steht als Präsident seit dem Jahre 1900 Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, der ehemalige Eisenbahnminister, seine Mitglieder gehören zum größten Teile den k. k. Staatsbahnen, der Südbahn und anderen Privatbahnen und dem Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes sowie mehreren Schiffahrtsgesellschaften an, die in ihm den Mittelpunkt ihrer kollegialen un fachwissenschaftlichen Bestrebungen finden. Im Hefte 21 vom 1. November d. J. der „Österreichischen Eisenbahnzeitung“, der vom Klub seit 1. Oktober 1878 herausgegebenen in weiten Fachkreisen einen wohlbegründeten Ruf genießen den Zeitschrift, wirft Exzellenz Dr. v. Wittek einen unge mein warm geschriebenen Rückblick auf die Erfolge un Leistungen des Klubs in der langen Zeit, die in der Förderung fachwissenschaftlicher Bildung (durch die Zeitschrift Fach- und allgemein bildende Vorträge, Hinausgabe de „Schriften über Verkehrswesen“, eine reiche Bücherei usw.) des berufsfreundschaftlichen Gesamtgefühles (durch Konzerte, Lichtbildervorführungen, Beziehungen zu weitere Berufsvereinigungen wie dem Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten, dem Klub ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten in Budapest, Gemeinschaftsreisen und Ausflüge), der Wahrnehmung der Interessen der Klubmitgliede im Rahmen der Standespflichten (durch wirtschaftliche Begünstigungen, Beschaffung von Bedarfsgegenständen de täglichen Lebens, Vertretung der Standesinteressen bei de zuständigen Verwaltungen) bestehen.

Seit Kriegsbeginn ist hierzu noch eine rege, namentlic durch die Damen der Klubmitglieder gepflegte Kriegsfürsorg getreten, durch die unseren kämpfenden Helden eine groß Menge von Wollsachen, Schuhen, Weihnachtsgaben, Zigarette und anderes, sowie namhafte Barbeträge zu Händen der amtlichen Kriegsfürsorgestellen zugewendet wurden. Auch a der Zeichnung der Kriegsanleihen hat sich der Klub bishe mit 12 000 K. beteiligt.

Der Klub besitzt in der Nibelungengasse Nr. 3 ein gediegen dabei bescheiden eingerichtetes Heim, in dessen Saal die Zusammenkünfte verschiedener Art abgehalten werden. Gemütliche Lese- und Spielzimmer laden zum Verweilen ein. Di finanziellen Verhältnisse des Klubs sind wohlgeordnet, ver fügt er doch laut seines letzten Rechnungsabschlusses übe einen Kassenstand von rund 22 000 K.

In dem bereits genannten Hefte der „Österreichische Eisenbahnzeitung“ sind an die Begrüßungsworte des Präsidenten anknüpfend, nähere Ausführungen über das hie kurz Angedeutete enthalten. Nicht unerwähnt dürfen wir de ganz vorzüglichen Bilderschmuck dieses Heftes, die Ehrenmitglieder und die Klubräume darstellend, lassen. Unte den Ehrenmitgliedern finden wir Namen wie Exzellenz Dr Baron Forster, Exzellenz v. Ludvigh (Budapest), Exzellen von der Leyen (Berlin), Dr. Baron Eger, Hofrat v. Loeh Hofrat v. Szajbely (Budapest), deren Träger zu den europäischen Berühmtheiten des Eisenbahnwesens gehören.

Ungarn.

— **Investitionen bei den Staatsbahnen.** Der Direktor de Bahnerhaltungshauptabteilung der ungarischen Staatsbahner Ministerialrat Ludwig Lázár, hat eine Denkschrift hinsichtlic jener Investitionen, die nach Friedensschluß notwendig wer den, ausgearbeitet, aus der wir entnehmen, daß für eine Zeitraum von 5—6 Jahren 1 543 324 000 K. erforderlich sei werden. Von dieser Summe entfallen 730 763 000 K. au Bauten für die Dauer von 5 Jahren, 527 945 000 K. auf An schaffung von Betriebsmitteln und Ausrüstungen für di Dauer von 6 Jahren, 185 980 000 K. auf den Bau neuer Linie

ür 5 Jahre, 98 136 000 K. auf die Verstaatlichung von Vizinalbahnen für 6 Jahre und 500 000 K. auf den Ausbau von Eisenbahneinrichtungen, inbegriffen den der Budapester Handelshäfen.

Niederlande.

— **Güterverkehr nach Deutschland.** Wie von zuständiger holländischer Seite mitgeteilt wird, ist seit dem 1. November die Beförderung aller Güter nach Deutschland mit der Eisenbahn eingestellt worden, und zwar wegen Kohlenmangels. Der Transport darf nur auf dem Wasserwege erfolgen. Ausgenommen sind Güter, die von der amtlichen deutschen Organisation aufgekauft sind. Für Privatgüter kann die Beförderung mit der Eisenbahn in besonderen Fällen auf Antrag gestattet werden. Die ganze Maßnahme enthält, wie besonders betont wird, keinerlei Spitze gegen Deutschland, ist vielmehr lediglich eine Folge der ungenügenden Kohlenversorgung Hollands.

— **Ein Hochofenwerk.** Die Errichtung eines Hochofenwerkes in Holland, die schon lange geplant war, erscheint nunmehr gesichert, da jetzt das erforderliche Kapital (25 Millionen Gulden) vollständig gezeichnet ist. Der niederländische Staat hat sich mit 7½ Millionen Gulden beteiligt, im übrigen gehören zu den Gründern die beiden großen Eisenbahngesellschaften (Staatseisenbahngesellschaft und Holländische Eisenbahngesellschaft) mit je 2 Millionen Gulden, ferner eine Anzahl großer Reedereien, darunter die Holland-Amerika-Linie, die Batavier Linie, sowie großer Banken, darunter in erster Linie die Rotterdamsche Bankvereeniging. Eine Ausgabe der Aktien an das allgemeine Publikum kommt nicht mehr in Frage. Voraussichtlich wird das Werk nicht in Hoek van Holland, sondern in Ijmuiden errichtet werden. Die Eisenerze muß das Ausland liefern, die Kohlen dagegen sollen sämtlich aus den größtenteils staatlichen Zechen in Limburg geliefert werden, wo noch größere Kokereianlagen im Bau sind. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Murmanbahn.** Aus Kristiania wird der „Kreuzztg." geschrieben: Mit dem anbrechenden Winter geht die Schiffahrt nach Archangelsk ihrem Ende entgegen, und die Frage nach dem Stand der Murmanbahn tritt damit wieder in den Vordergrund. Diese vielgenannte Bahn, die während des Krieges unter Aufgebot eines großen Menschenmaterials hergestellt wurde und die Beförderung von Kriegsmaterial von der Eismeerküste bis nach Petersburg das ganze Jahr hindurch ermöglichen soll, war schon Anfang 1917 fertig gewesen, aber die aufs äußerste forcierte, flüchtige Bauart bewirkte, daß sie bald nach der Benutzung durch die ersten Züge wieder unbrauchbar wurde, indem der Bahnkörper an mehreren Stellen einsank und die Brücken zerstört wurden. Es kam indessen Hilfe aus Amerika. Unter Leitung von Ingenieuren der „American Railway Company" wurden die Ausbesserungsarbeiten begonnen, und nach den in Norwegen vorliegenden Nachrichten soll nun Aussicht vorhanden sein, daß der Betrieb der Murmanbahn beginnen kann, wenn die Schiffahrt zum Weißen Meer schließen muß.

Wie sehr auch im übrigen die Amerikaner im russischen Verkehrswesen eine Rolle spielen, zeigt der Umstand, daß eine amerikanische Eisenbahnkommission Rußland besucht hat. Sie kam über Wladiwostok, in welchem Hafen gegenwärtig nicht weniger als 700 000 t Waren und Kriegsmaterial aller Art liegen. Der Mangel an Eisenbahnmaterial ist außerordentlich groß, zumal eine wirksame Ausbesserung des schadhaft werdenden Materials nicht möglich ist. Aber jetzt hat Amerika 875 Lokomotiven und 18 000 Wagen in Aussicht gestellt. Nach norwegischer Mitteilung soll die erwähnte amerikanische Eisenbahnkommission viel ausgerichtet haben, um den verzweifelten russischen Verkehrsverhältnissen abzuhelfen. Doch umsonst ist die Hilfe nicht, und die einzige Folge, die Rußland von seiner Beteiligung am Weltkrieg hat, besteht darin, daß es innerlich zerrüttet wird und in immer größere Abhängigkeit von Engländern und Amerikanern gerät.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Umlade- und Rollbockgebühren.

Am 15. November 1917 werden die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C 1, Abschnitt C, und im Gemeinsamen Heft F III unter Nr. 34 (Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn) verzeichneten Umlade- und Rollbockgebühren wie folgt erhöht:

a) für Eil- und Frachtstückgut 8 ₰,
b) für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B 7 ₰, mindestens für den Wagen 7 ℳ.
c) für Güter der Spezialtarife A 2, I, II und III und der Ausnahmetarife 6 ₰, mindestens für den Wagen 6 ℳ.

Wernigerode, 13. Novbr. 1917. (1668)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Badischer Gütertarif.

Am 15. Januar 1918 treten die Ausnahmetarife
1 a für Stammholz usw.,
1 b „ Holz des Spezialtarifs III,
5 a „ Steine des Spezialtarifs III,
5 b „ Schwerspat
außer Kraft.

Straßburg, 11. November 1917. (1667)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1.

Mit Ablauf des 14. November 1917 treten die Ausnahmetarife Nr. 1 (Holz usw.), 6 (Torf usw.), 8 (Brennholz), 9 (Papierholz), 14 (Papier), 19 (Zement usw.), 22 (Superphosphat), 25 (Bier), 27 (Düngemittel), 29 (lebende Pflanzen) sowie die Frachtsätze für 5 t im Ausnahmetarif 24 (Heu und Stroh) außer Kraft.

Stuttgart, 10. November 1917. (1672)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 werden im Verkehre mit den Stationen der Crefelder Eisenbahn zu den direkten Frachtsätzen folgende Frachtzuschläge erhoben:
für Eilstückgut 22 ₰ für 100 kg,
für Frachtstückgut 11 ₰ für 100 kg,
für Wagenladungen 2,25 ℳ für den Wagen.

Diese Frachtzuschläge gelten bis auf Widerruf, längstens bis Ende Januar 1919.

Breslau, 14. November 1917. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. Eisenbahngütertarif, Teil II, gültig vom 1. März 1914.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 19. November 1916 (Nr. 93 von 1916 auf Seite 1052 dieser Zeitung) eingeführten Frachtsätze für Steinkohlen und Steinkohlenziegel (Briketts), bei Einzelsendungen von mindestens 10 t von Jaworzno, Libiaz, Szczakowa und Szyb Sobieski nach den Stationen Anklam, Berlin, Bremen, Bremerhaven, Breslau, Bromberg, Cosel Hafen, Danzig, Elmshorn, Greifswald, Hadersleben (Schlesw.), Hamburg, Heide (Holst.), Husum, Itzehoe, Kiel, Königsberg (Pr.). Kreuz, Schleswig, Schneidemühl, Sonderburg, Stade, Stettin, Stralsund, Strelitz Alt, Toitz-Rustow, Tondern und Wittenberge behalten auch über den 1. Februar 1918 hinaus, jedoch unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs, ihre Gültigkeit.

Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Preußischen Staatsbahnen.

Kattowitz, 14. November 1917. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif. Teil II, Heft 3.

Der Tarif tritt mit Ablauf des 14. November 1917 außer Kraft.

Stuttgart, 10. November 1917. (1673)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Anhang zu den bad. Gütertarifen. Bad. Staatsbahn—Nebenbahn-Verkehr.

Auf 15. November 1917 werden die Frachtsätze für die Nebenbahnen der Bad. Lokal-Eisenbahnen A.-G. auf Kriegsdauer erhöht. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 13. November 1917. (1675)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1917 an werden die Zuschlagsfrachten der Albtalbahn (Stationen Busenbach, Ettlingen Holzhof und Etzenrot), der Bühlertalbahn und der Nebenbahnen Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt, Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch für Wagenladungen erhöht und neue Zuschläge für Eil- und Frachtstückgut eingeführt für den Verkehr der Station Ettlingen Holzhof der Albtalbahn und der Stationen der übrigen genannten Bahnen.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhungen gründet ich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, 12. November 1917. (1671)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach deutschen Hochofen- und Rheinhafenstationen vom 1. August 1917.

Am 15. November 1917 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält neue erhöhte Schnittsätze für die Strecken des besetzten Gebietes sowie die bisher im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und ist zum Preise von 0,10 ℳ das Stück von unserem Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) zu beziehen.

Straßburg, 9. November 1917. (1676)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
namens der betreffenden Verwaltungen.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Die am 26. v. Mts. auf 1. Januar 1918 bekanntgegebenen Erhöhungen der Frachtsätze der Nb. Kehl-Bühl, Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim und Rastatt-Schwarzach treten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden sofort in Kraft.

Karlsruhe, 11. November 1917. (1674)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Gütertarife.

Mit sofortiger Wirkung werden die nachverzeichneten Tarifhefte und Ausnahmetarife bis auf weiteres nicht mehr angewendet:

1. Verkehr mit den badisch-schweizerischen Grenzstationen.

In den Tarifen Basel Bad. Stb.-Schweiz vom 1. Mai 1913 und Waldshut usw.-Schweiz vom 1. August 1904 die Ausnahmetarife Nr. 1 (Bier), 2 (lebende Pflanzen), 5 (unverpackten Käse), 7 (Wein), 8 (Eis), 9 (landwirtschaftliche Produkte), 11 (Heu usw.), 12 (Borke), 13 (Zement usw.), 14 (Düngemittel), 16 (Edelmetalle), 17 (Holzstoff), 32 (Obst), 34 (Papier), 35 (Holzstoff), 42 (Zuckerrüben), 43 (Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten), ferner im erstbezeichneten Tarif die Ausnahmetarife Nr. 18 (Holz), 165 (Steinkohlen) und im letztbezeichneten die Ausnahmetarife Nr. 20 (Kohlen), sowie 154, Serie 2 (Stammholz) und Serie 3 (Papierholz) auf Seite 59 des Tarifs bezw. Seite 25 und 26 des XII. Nachtrags;

im Anhang zu den Gütertarifen Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-, Basel Bad. Stb.- und Waldshut usw.-Schweiz die Ausnahmetarife Nr. 75, Abt. I und II (Bier usw.), 77 (Wein), 78, Abt. b (Eis), 79, Abt. I und II (Heu usw.), 80, Abt. I b und II b (Zement usw.), 81, Abt. b (Düngemittel), 84, Abt. I b (Holz usw.) und 86 (Kohlen).

2. Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.

Die Ausnahmetarife Nr. 6 (Düngemittel) und 7 (Zement usw.) mit Ausnahme der Frachtsätze der Abt. IV b im Tarifheft 8, Nr. 27, Abt. I und II (Holzstoff usw.) für den Verkehr in der Richtung nach Deutschland in den Tarifheften 2, 3, 6 und 7,

28, Abt. I (Papier usw.), für den Verkehr in der Richtung aus der Schweiz in den Tarifheften 2, 4 und 7,

29, Abt. a (Heu usw.) in den Tarifheften 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8,

30 (Torf) in den Tarifheften 2 und 3;

das Tarifheft 9 (Ausnahmetarif Nr. 1 für Holz usw.) vom 1. VIII. 1906, mit Ausnahme der Frachtsätze der Abteilungen I, V, VI und VII;

das Tarifheft 13 (Ausnahmetarif Nr. 5 für frische Äpfel und Birnen) vom 1. XII. 1904;

der zeitweilige Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen, vom 20. IX. 1916;

das Tarifheft 14 (Ausnahmetarif Nr. 6 für Düngemittel usw.) vom 1. IV. 1905;

das Tarifheft 15 (Ausnahmetarif Nr. 7 für Zement usw.) vom 1. X. 1904, mit Ausnahme der Frachtsätze der Abteilung IV b (roher gemahlener Gips);

das Tarifheft 16 (Ausnahmetarif Nr. 8 für Lebensmittel und lebende Pflanzen) vom 1. VIII. 1912 hinsichtlich des Artikels lebende Pflanzen.

3. Norddeutsch-, bezw. preußisch-hessisch-schweizerischer Verkehr.

Die Ausnahmetarife Nr. 1 (Holz) in den Tarifheften 2 a und 3, sowie die Serien d, e und f des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Holz und Holzwaren) in den Tarifheften 4 und 5, 2 a (Gaskoks) in den Tarifheften 3 und 6,

6 (Düngemittel) in den Tarifheften 2 a, 3 a, 4 und 5, 6 a (Phosphate, mineralische, aller Art) in den Tarifheften 2 und 3.

28 (Papier aller Art, in der Richtung aus der Schweiz) in den Tarifheften 2, 2 a, 3, 3 a, sowie 28 b (Papier aller Art, zur Ausfuhr aus der Schweiz) in den Tarifheften 4 und 5,

30 (Torfstreu, Torfmull usw.) in den Tarifheften 2, 2 a, 3, 3 a; im Tarifheft 7 vom 1. VII. 1904 die Ausnahmetarife Nr. 14 (Zedernholz in Blöcken), 19 (Papier aller Art zur Ausfuhr aus der Schweiz) und der zeitweilige Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen, vom 20. X. 1916.

Karlsruhe, 13. XI. 1917. (1680)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

a) Tarif, Teil II, Heft A (Verkehr mit Österreich), vom 1. Juli 1911,
b) Tarif, Teil II, Heft B (Verkehr mit Ungarn), vom 1. April 1914,
c) Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer, Teil XI, Heft A, vom 1. Januar 1911,
d) Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer, Teil XI, Heft B, vom 1. Dezember 1911.

Druckfehlerberichtigung.

In der in Nr. 85 dieses Blattes vom 31. Oktober 1917 erschienenen Bekanntmachung (1592) sind nachstehende Druckfehlerberichtigungen durchzuführen:

Seite 720:
2. Spalte, Zeile 32 von oben:
Töß statt Föß;
2. Spalte, Zeile 38 von oben:
Langenthal S B B statt Lagenthal S B B
2. Spalte. Zeile 39 von oben:
Töß statt Föß;
2. Spalte, Zeile 29 von unten:
Langenthal S B B statt Langentahl S B B
3. Spalte, Zeile 22/23 von oben:
Kelenföld statt Kelenföd.

Wien, am 7. November 1917. (1670)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Seit dem 1. November 1917 ist der öffentliche Personenverkehr auf der Strecke Myslowitz - Schoppinitz Nord Eichenau eingestellt und der Bahnhof 1. Kl. Schoppinitz Nord für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen worden.

Kattowitz, im November 1917. (1679)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. November 1917 erscheint ein Nachtrag XVII zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, 12. November 1917. (1669)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

---

4. Verdingungen.

Die Ausführung von Fenster- bzw. Glasflächenreinigung im Bezirk des Betriebsamts 3 in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden gegen Zahlung von 1,50 ℳ in der Kanzlei Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung von Fenster- bzw. Glasflächenreinigung im Bezirk des Betriebsamts 3 in Berlin" versehen bis zum 3. Dezember 1917, Vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1666)

Königliches Eisenbahnbetriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 91. | 21. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 30 000 ℳ zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 7500 ℳ und im Mindestbetrage von 1500 ℳ verliehen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 1. April 1913 bis 31. März 1919

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckexemplaren beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführun nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, an welch Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ei gesetzten Preisausschuß.

Die **Bewerbungen** müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1918 bis 15. April 1919

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W. 9, Köthener Straße 28/2 eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1920

Berlin, im November 1917.

W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Noch einmal Riga.

Ein amtlicher Auftrag führte mich zu Anfang Oktober d. J. über Warschau nach Riga. Es war eine Reise, die in mannigfacher Beziehung viele interessante Beobachtungen gestattete. Von Krieg und Kriegsfolgen hat sich mir nicht gar zu viel gezeigt, denn die durchfahrene Strecke liegt zum allergrößten Teile schon lange ziemlich weit hinter der Front, zudem wurden gerade die Strecken, die früher am stärksten unter den Folgen des Krieges zu leiden gehabt haben, in der Nacht durchfahren. Es verbot sich hier also von selbst, auch nach dieser Richtung hin Beobachtungen anzustellen. Aber Verwüstungen sind ja gewiß interessant anzuschauen, um sich daraus ein Bild davon machen zu können, wie schwer die Landesteile, die von der unmittelbaren Einwirkung des Krieges betroffen werden, leiden, interessanter ist es aber gewiß zu sehen, was an aufbauender, umgestaltender Arbeit in der verhältnismäßig kurzen Zeit, in der das Land wieder den unmittelbaren Einwirkungen des Krieges entrückt ist, geleistet werden konnte. Und wahrlich, es ist das staunenswert. Wenn man sich vergegenwärtigt, was im besonderen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geleistet worden ist. Abgesehen von den 502 km Eisenbahnen, die der Bahn Warschau-Wien gehören, und die das westeuropäische Spurmaß haben, standen nur Bahnen mit russischer Normalspur zur Verfügung. Für den Betrieb dieser Bahnen fehlten aber die Fahrbetriebsmittel. Lokomotiven und Wagen waren von dem fliehenden Feinde mitgenommen oder sie befanden sich in derartig traurigem Zustande, daß sie auch bescheidenen Ansprüchen nicht zu genügen vermochten, weder der Zahl, noch der Leistungsfähigkeit nach. Die Ansprüche aber, die die schwere Zeit an die Eisenbahnen stellt, sind alles andere als bescheiden. Es galt daher schnell ganze Arbeit zu leisten. Und sie ist geleistet worden. Die Gleise der Bahnen in Polen, Litauen und Kurland sind sämtlich in westeuropäisches Spurmaß umgebaut. Es ist das eine außerordentlich große Leistung, denn es handelt sich dabei um viele tausend Kilometer Schienengleise, denn gleich den Hauptgleisen mußten alle Bahnhofsgleise dem Umbau unterzogen werden. Wenn man heute Berlin verläßt und Mitau erreicht, ohne den Wagen wechseln zu müssen, so machen sich wahrscheinlich nur die allerwenigsten eine Vorstellung davon, welches Stück Arbeit da überwunden werden mußte, um das zu erreichen. Aber nicht nur die vorhandenen Bahnen sind allesamt umgebaut worden, sondern auch ganz neue Bahnen, die die oberste Heeresleitung für ihre Zwecke benötigte, sind in großer Zahl erbaut. Für den Verkehr nach Osten kommt hier namentlich die Bahn von Tilsit über Schaulen nach Mitau in Betracht, die zunächst eingleisig hergestellt, dereinst wird zweigleisig ausgebaut werden. Es verdient hierbei besonders hervorgehoben zu werden, daß bei dem Bau selbst Kunstbauten von bewunderungswürdiger Kühnheit ausgeführt worden sind, die in schwindelnder Höhe die Flußläufe überschreiten.

Endete bis zum 3. September d. J. der Eisenbahnbetrieb i Mitau, so hat der große Tag der Eroberung vo Riga neue, weitere und schwierige Aufgaben gestell Die Stadt Riga liegt in ihrem Hauptteile auf dem rechte Ufer der Düna. Zwei eiserne Brücken verbinden die beide Ufer des Stromes. Die ältere von ihnen, die ursprünglic auch dem Eisenbahnverkehre diente, ist seit etwa 4 Jahren, al eine neue, für einen zweigleisigen Betrieb berechnete Brück erbaut worden war, ausschließlich dem Straßenverkehr vo behalten. Beide Brücken sind von den zurückziehende Russen zerstört worden. Je zwei Joche sind gespreng Eifrig ist die Eisenbahntruppe am Werk, um die Hinde nisse zu beseitigen, die für den Verkehr störend in den We treten. Es soll die eine der beiden Brücken wieder vo übergehend für den Eisenbahnverkehr hergestellt werde Die Zugangsrampen waren bereits fertig und an der vo läufigen Herstellung der beiden zerstörten Joche wurde Ta und Nacht rastlos gearbeitet. Man hoffte zum 20. Oktobe fertig zu werden, so daß es möglich sein würde, den Haup bahnhof Riga mit dem Berliner D-Zug erreichen zu könne (Dies ist inzwischen geschehen. Seit 1. November läu je ein D-Zug- und U-Zug-Paar zwischen Berlin und Riga Ein märchenhaft schöner Gedanke, der vor 5 Jahren noc jeden Balten in den Verdacht gebracht hätte, nicht gan normal zu sein, wenn er seinem Hoffen und Sehnen so u gehemmten Lauf gelassen hätte. Heute ist es eine glück verheißende Gewißheit!

Die Wiederherstellung der sog. neuen Eisenbahnbrücke wi längere Zeit in Anspruch nehmen.

Die Bahnhofsverhältnisse in Riga selbst befinden sich noc immer im Zustande des Umbaus, denn der Krieg ist stören in den Fortgang der Umbauarbeiten getreten. Vielleic ist aber auch das ein Segen für die deutsche Stadt Riga, den nun kann sie hoffen, daß ganze Arbeit geleistet und ihr ein Bahnhofsanlage geschaffen werden wird, die nach Ausseh und Ausgestaltung westeuropäisches Gepräge trägt. Zurze ist auf dem Gelände des Personenbahnhofs nur ein groß Verwaltungsgebäude errichtet, das in seinem inneren Au bau gefällige Formen mit breiten, hellen Gängen zeigt, a denen die gleichfalls hohen, luftigen Arbeitsräume — 600 a der Zahl — gelegen sind. Jetzt hat der stattliche Bau Au sicht, so sauber und freundlich erhalten zu bleiben, ein Zu stand, der ohne die Ereignisse des 3. September kaum vo Dauer gewesen wäre.

Weit ab vom Personenbahnhof, stromabwärts gelegen, i der Güterbahnhof — eine große, breit angelegte Anlage - erbaut. Die ausgedehnten Güterschuppen haben in letzt Zeit als Niederlagsräume für Verpflegungsgegenstände g dient. In unermeßlicher Menge ist dort Mehl, Zucker, Speck Konserven vom Militär aufgespeichert gewesen. Nur noc die Giebel- und Grundmauern sowie sonstiges Gemäue lassen den einstigen Umfang erkennen und ermessen, welch

'erte dort, wenn die Schuppen angefüllt waren, untergebracht werden konnten. Und die Räume waren bis unter ıs Dach gefüllt, denn sie waren dazu bestimmt, das viele in iga und Umgebung liegende Militär im Winter mit dem otwendigen zu versorgen. Als die deutschen Sieger nahten, ußten aber auch diese Schätze, russischer Gepflogenheit geäß, der Vernichtung preisgegeben werden, die Brandfackel t auch hier ihre Pflicht, die Güterbahnhofsanlage mit len aufgespeicherten Vorräten wurde ein Opfer der Flamen. Ein menschliches Rühren ergriff aber doch in diesem alle den Slawen. Zwei Stunden bevor die Brandfackel anelegt werden sollte, wurden die Tore der Schuppen geöffnet ıd der Bevölkerung gestattet für sich zu retten, was in r kurzen Spanne Zeit von zwei Stunden zu retten möglich ar. In zwei Stunden, die unvorbereitet zur Verfügung anden, konnte nicht viel vor dem Untergange gerettet wern, und so konnte das Element gierig vernichten, was viele ındert Millionen Rubel wert und wohl geeignet war, die adt vor der Not, die der Winter ihr sicher bringen wird, schützen. Es ist das aber auch die größte Vernichtung, e die abziehenden Russen vorgenommen haben. Die ühlhausanlage und der Getreideelevator, beide vollständig füllt, am Hafen gelegen, sind unberührt geblieben. Das ınken sie ihrer Lage und wohl auch der Eile, mit der alles rgenommen werden mußte, die es nicht zuließ, über das llernächstliegende hinauszugehen. Wie denn überhaupt iga unter den Folgen des Krieges, namentlich durch deutsche ranaten, fast gar nicht gelitten hat. Wenn demgegenüber e guten Rigenser etwa ein Dutzend Häuser aufzählen, in e Granaten eingeschlagen sind, so scheint das gerade der ste Beweis dafür zu sein, daß die Stadt im großen und ınzen unbeschädigt geblieben ist. Deutsche Granaten haben cht die hochragenden Türme der alten Dome, nicht die alten audenkmäler, nicht die öffentlichen Gebäude der Stadt zerört, wie es französische Granaten in St. Quentin getan ıben. Auch haben deutsche Feldgraue die Stadt vor den usschreitungen der abziehenden Russen und noch mehr vor r Wut und Plünderungssucht der ihrer Macht beraubten ngeborenen Bevölkerung geschützt. Der Jubel, mit dem die eger empfangen wurden, kannte daher keine Grenzen, aber die Freude und der Dank mußten sich Luft machen und taten es in ganz urwüchsigen Formen gegenüber dem Sieger und Gott in den Kirchen und auf öffentlichen Plätzen, von denen laut zum Himmel „Nun danket alle Gott" in vollen Akkorden emporstieg.

Aber der 3. September ist nur der Anfang. Am 12. Oktober ist die überaus wichtige Fortsetzung durch die Besitzergreifung der den Rigaischen Meerbusen beherrschenden Inseln gefolgt und damit ist die Schlagader von Rigas Handel in deutschen Besitz gekommen — die Ostsee! Hoffentlich werden sich schon bald die segensreichen Folgen dieses wichtigen und großen Sieges zu Wasser und zu Lande zeigen, denn nunmehr wird sich der Schiffsverkehr bald entwickeln können, nachdem die störende Vorherrschaft der russischen Seemacht für den westlichen Teil der Ostsee offenbar ausgeschlossen sein und bleiben wird, so daß die Handelsschiffahrt wieder zu ihrem Rechte kommen kann. Es ist das ein Umstand von ganz außerordentlicher Wichtigkeit, namentlich auch für die Verpflegung der großen Stadt, die zunächst von ihrem gegebenen Hinterlande abgeschnitten, also auf die Zufuhr auf anderen Wegen angewiesen ist. Diese anderen Wege waren vor dem Freiwerden des Seeweges die Eisenbahnen. Nun weiß ja schließlich bald ein jedes Kind in Deutschland, was für gewaltige Aufgaben den Eisenbahnen zugefallen und was für Leistungen schon jetzt ihnen aufgebürdet sind, so daß noch Weiteres bald über die Kraft gehen muß. Wem das aber noch nicht klar sein sollte, dem sei eine Reise über Warschau nach Riga empfohlen. Wer auf dieser Reise zu beobachten versteht und sieht, wo und wieviel Eisenbahnwagen und Lokomotiven in dem besetzten Gebiete rollen, sich dann weiter vergegenwärtigt, daß außer Polen, Litauen und Kurland in ähnlicher Weise Belgien, Frankreichs und Rumäniens besetzte Teile und Serbien versorgt werden müssen, der wird sich dann allmählich eine annähernd zutreffende Vorstellung von den Riesenaufgaben der deutschen Eisenbahnverwaltungen machen, gleichzeitig aber das Freiwerden der Ostsee von russischen Seestreitkräften als einen gewaltigen Fortschritt, als eine große Entlastung der Eisenbahnen begrüßen.

Dr. Mertens.

Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1916/17*).

Das in bekannter vornehmer Ausstattung erschienene, 6 Seiten umfassende Werk geht mit seinem reichhaltigen, lkswirtschaftlich wertvollen Inhalt weit über den Rahmen nes eigentlichen Jahresberichts hinaus. Veranlassung zu eser schätzenswerten Ausführlichkeit bot den Verfassern s Jahrbuches wohl in erster Linie der Umstand, daß der orddeutsche Lloyd in Bremen am 20. Februar d. J. auf sein jähriges Bestehen zurückblicken konnte. Der erfreuliche ıfschwung des Norddeutschen Lloyd in den sechs Jahrhnten seines Bestehens, in dem sich zugleich die beispielse Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens wiederiegelt, ist seinerzeit in Nr. 19 S. 155/6 d. Ztg. kurz gewürgt worden. Beinahe die Hälfte des diesjährigen Jahrbuches hmen die eine Fülle geschichtlichen Stoffes aufweisenden handlungen ein, in denen die Entwicklung des Unterhmens zu seiner Stellung im Weltverkehr geschildert wird, e, wie es an einer Stelle heißt, ihm nicht nur Ehre und nerkennung, sondern auch ein gut Teil Neid zumal bei nen eingetragen hat, die es jetzt mit dem deutschen Vaterade vernichten möchten. Nach einem geschichtlichen Rückick auf die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd unter sonderer Berücksichtigung des letzten Jahrzehnts von 1907 s 1917 folgt eine ziffernmäßige Darstellung der finanziellen twicklung sowie des Anwachsens des Schiffsbestandes, des rsonen- und Frachtverkehrs und des Kohlenverbrauchs in m Zeitraum von 1857 bis 1917. Für die gleiche Zeitspanne rd dann die Entwicklung des Maschinen- und Ingenieurwesens an Bord der Überseedampfer des Norddeutschen Lloyd, der Stauereibetrieb in Bremerhaven und das Heuerwesen geschildert. Den ersten Teil beschließt ein Aufsatz von Oberpostinspektor Zimmermann, Berlin, der zurzeit als Kapitänleutnant d. R. dem Vaterlande dient, über Vorgeschichte, Vorteile und volkswirtschaftlichen Wert der deutsch-amerikanischen Seeposten, eine Einrichtung, die ja nun auch vorderhand dem Kriege zum Opfer gefallen ist.

Wenn es auch nicht möglich ist, hier auf Einzelheiten des vorstehend seinem Inhalte nach angedeuteten ersten Abschnittes des Jahrbuches einzugehen, so möchte doch nicht unerwähnt bleiben, daß er einige recht bemerkenswerte Mitteilungen über den Eisenbahnbetrieb enthält, soweit dieser im Anschluß an den Personenverkehr des Norddeutschen Lloyd in Betracht kommt. Diese Mitteilungen lassen erkennen, daß der Norddeutsche Lloyd die Bedeutung der eisenbahnamtlichen Einrichtungen für den europäischen Personenverkehr in seinem Seeschiffahrtsbetriebe richtig erkannt hat und bestrebt war, die verschiedenartigsten Verkehrsmöglichkeiten der Eisenbahnen mit womöglich unveränderten amtlichen Formen dem durch seine Unternehmung bedienten Weltverkehr nutzbar zu machen. Im Anschluß hieran mögen noch einige Zahlen den Betriebsumfang des Norddeutschen Lloyd vor Ausbruch des Weltkrieges veranschaulichen. Zu Anfang des Jahres 1914 betrieb der Lloyd mehr als 40 Schiffahrtslinien in allen Meeren, und zwar 6 Linien nach Nordamerika, 3 nach Südamerika, 1 nach Kuba, 1 nach Kanada, 2 nach Ostasien, 2 nach Australien, 2 Zweiglinien im Anschluß an die Reichspostdampferlinien, 4 Linien im Mittelmeer, 16 Zweiglinien im Küsten- und Inseldienst des Ostens und 4 Linien nach den Nordseebädern. Außerdem gehörten zum Betriebe der

*) Der Krieg und die Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. Welt-Reise-Verlag m. b. H., Berlin. Preis 6 ℳ

Gesellschaft eine umfangreiche Flußschiffahrt auf der Weser und in Ostasien sowie Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg. Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd haben im Jahre 1913 ausschließlich des Seebäderdienstes auf 1020 Rundreisen eine Strecke von 6 299 653 Seemeilen, gleich etwa 292 mal dem Umfang der Erde, zurückgelegt. Auf diesen Reisen sind im Jahre 1913 im ganzen 662 385 Reisende befördert worden. An Ladung beförderten die Dampfer des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1913 4 178 133 Frachttonnen. Der Verbrauch an Kohlen stellte sich auf 1 839 106 Tonnen im Werte von 32 869 302 M. Die Flotte des Norddeutschen Lloyd bestand einschließlich Neubauten Anfang 1914 aus 494 Fahrzeugen mit einem Gesamtraumgehalt von 982 951 Brutto-Reg.-T. und einer Maschinenstärke von 722 095 Pferdekräften. Darunter befanden sich, einschließlich der im Bau befindlichen, 135 Seedampfer mit 907 996 Brutto-Reg.-T. Raumgehalt und 706 100 Pferdekräften, ferner ein Schulschiff und 358 Schlepper, Flußdampfer, Barkassen, Leichter usw.

Dem zweiten Abschnitt des Jahrbuches „Der Norddeutsche Lloyd im Weltkriege" ist eine Ehrentafel der bisher im Weltkriege gefallenen Angestellten und der Inhaber des Eisernen Kreuzes vorangestellt. In einem interessanten Aufsatz über die deutsche Handelsschiffahrt im Weltkriege, der auch Mitteilungen über die Tätigkeit des Unternehmens während des Krieges enthält, gibt Generaldirektor Heineken unter anderem auch seiner Anschauung über den von England nach dem Weltkriege angedrohten Handelskrieg gegen die Mittelmächte, den „Krieg nach dem Kriege" Ausdruck. Er ist der Ansicht, daß über kurz oder lang notwendigerweise doch wieder zwischen den jetzigen Gegnern eine Annäherung auf wirtschaftlichem Gebiet stattfinden wird. Über die Aussichten der durch den Krieg schwer geschädigten deutschen Handelsschiffahrt nach Friedensschluß äußert Generaldirektor Heineken, ihrer harre dann eine doppelt schwere Aufgabe. Zunächst handle es sich darum, die großen Verluste und Schäden der Kriegsjahre auszugleichen und zu tilgen, dann aber sei der gewaltige Vorsprung, den die durch die Kriegskonjunktur so außerordentlich erstarkten feindlichen und neutralen Reedereien vor Deutschland voraushaben werden, einzuholen. Er habe aber die volle Überzeugung, daß die deutschen Gesellschaften, wenn ihnen über die ersten harten Zeiten des Wettkampfs mit dem ausländischen Wettbewerb von Reichs wegen hinweggeholfen wird, den verlorenen Boden wiedergewinnen werden.

Hierauf folgen eine Darstellung von der Beschlagnahme der deutschen Schiffe in italienischen und portugiesischen Häfen, eine Abhandlung über das erste Handelstauchboot „Deutschland" und seine gelungenen Fahrten, eine Schilderung des Lebens auf dem infolge des Kriegsausbruchs in einer einsamen Bucht an der Küste Chiles festgehaltenen Schulschiff des Norddeutschen Lloyd sowie eingehende Angaben über die umfangreiche Kriegsfürsorgetätigkeit des Lloyd für seine Angestellten und Arbeiter.

Der dritte Abschnitt des Jahrbuchs enthält Angaben über den Verwaltungskörper des Norddeutschen Lloyd, der letzte, allgemeine Teil handelt über den Kriegsbetrieb des Suezkanals und über den Panamakanal in seinem zweiten Betriebsjahre. Das Jahrbuch ist mit einer Reihe von Bildern in Kupfertiefdruck ausgestattet.

Hoffentlich geht, wie für alle deutschen Schiffahrtsgesellschaften, so auch für den Norddeutschen Lloyd die lange Zeit unfreiwilliger Muße bald zu Ende, und kehrt die Zeit wieder, da, wie es am Schluß der Eingangsworte des Jahrbuchs heißt, der eichenumrahmte Schlüssel und Anker im weißen Felde neben den deutschen und bremischen Farben wieder stolz an den Masten seiner Schiffe wehen und dem deutschen Handel und Verkehr über See wieder ihre Wege weisen werden. Dann möchte der am Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd sich unter dem Wahlspruch: „Handel und Schiffahrt verbinden die Völker" hinziehende Fries eine gute Vorbedeutung dafür sein, daß sich nach dem Kriege die Völker die Hände wieder reichen und die Schiffe aller Völker, wie einst, nebeneinander friedlich ihre Wege gehen können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Verkehrssteuergesetz für den Personenverkehr** soll nach neuerer Entscheidung der Reichsfinanzverwaltung erst zum 1. April 1918 in Kraft gesetzt werden.

— **Keine Beseitigung der Schnellzugszuschläge.** Mehrere Berliner Zeitungen brachten am letzten Sonntag eine aus den „Berliner Politischen Nachrichten" entnommene Mitteilung, daß die Beseitigung der 100prozentigen Schnellzugszuschläge in Aussicht genommen sei. — Von zuständiger Seite wird nun mitgeteilt, daß die Nachricht jeder Begründung entbehrt. Die zwingenden Betriebsnotwendigkeiten, die eine Entlastung der Schnellzüge durch die Tariferhöhung notwendig machten, bestehen nach wie vor fort.

— **Einstellung kriegsverwendungsfähiger Wehrpflichtiger in den Eisenbahndienst.** Ein neuer Erlaß des preußischen Eisenbahnministers bestimmt folgendes: „Kriegsverwendungsfähige Wehrpflichtige sind als Arbeitskräfte nur dann neu einzustellen, wenn durch vorherige Anfrage bei dem zuständigen Bezirkskommando festgestellt ist, daß ihre Einziehung zum Heeresdienst voraussichtlich erst nach einiger Zeit erfolgen wird, so daß sich ihre Verwendung im Eisenbahndienst noch lohnt. Solche neu eingestellten kriegsverwendungsfähigen Wehrpflichtigen dürfen jedoch keinesfalls auf Grund ihrer Beschäftigung im Eisenbahndienst als unabkömmlich erklärt werden; von ihrer Verwendung an verantwortlicher Stelle und irgendwelcher Ausbildung ist daher in der Regel abzusehen."

— **Eisenbahnunfall.** Amtlich wird aus Hannover, 15. d. M., gemeldet: Heute vormittag gegen 6 Uhr fuhr der Personenzug von Barsinghausen auf dem Bahnhof Hannover auf eine Abteilung Personenwagen. Die Abteilung war mit Militär einige Stunden vorher eingetroffen und beiseite gesetzt, um auf einen später fahrenden Zug übergeführt zu werden. Die Mannschaften waren größtenteils ausgestiegen. Von der in den Wagen zurückgebliebenen Gepäckwache wurde ein Mann getötet, zwei schwerer verletzte Personen sind ins Garnisonlazarett übergeführt, vier leicht Verletzte setzten ihre Reise fort. Von den Reisenden des Personenzuges ist niemand verletzt.

— **Der Untergrundbahnverkehr in Berlin unter Polizeiaufsicht.** Seit einigen Tagen erfolgt auf der Hoch- und Untergrundbahn in den Hauptverkehrsstunden das Einsteigen unter Aufsicht der Schutzleute. Auf den Untergrundbahnhöfen Friedrichstraße, Leipziger Platz und Gleisdreieck bemerkte man neben der Eisenbahnuniform der Beamten und Beamtinnen der Untergrundbahn zum ersten Male die Uniform des preußischen Schutzmanns. Die Maßnahme, das Einsteigen durch Schutzleute überwachen zu lassen, hat sich durch den in den Hauptverkehrsstunden herrschenden gewaltigen Andrang als erforderlich erwiesen, zumal die Beamtinnen dem Publikum gegenüber nicht das nötige Ansehen haben. Auf besondere Anordnung des Bahnhofsleiters werden die Schutzleute im Falle der Überfüllung die Eingänge zu den Bahnsteigen auf der Straße zu schließen haben. Vorläufig liegt ihnen die Aufgabe ob, den Aussteigenden freie Bahn zu schaffen und für das Schließen der Türen zu sorgen, sobald sich der Zug in Bewegung setzt, um so zu vermeiden, daß Fahrgäste auf den Trittbrettern stehen bleiben, wodurch leicht Unfälle eintreten können.

— **Fahrgelder des bayerischen Eisenbahn-Fahrpersonals.** Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat im Hinblick auf die durch die außerordentlichen Betriebsverhältnisse in jüngster Zeit hervorgerufenen erheblichen Zugverspätungen dem Fahrpersonal auch für die durch die Zugverspätungen verursachte längere Ausbleibezeit eine Entschädigung gewährt, die in Form einer Pauschvergütung zu leisten ist.

Die vom 1. Juli d. J. ab genehmigten Zuschläge zu den Fahrgeldern erhöhen sich somit bei einem Monatsbetrag der gutgemachten Fahrgelder: a) bis zu 40 ℳ um 25% der Fahrgeldersumme, b) von mehr als 40—50 ℳ um 20 % der Fahrgeldersumme und c) von mehr als 50 ℳ um 15 % der Fahrgeldersumme.

Der Zuschlag in den Fällen zu b) und c) wird so bemessen, daß an Fahrgeldern und Zuschlag zusammen in den Fällen zu b) mindestens 50 ℳ, in den Fällen zu c) mindestens 60 ℳ erreicht werden.

— **Übergangsverkehr mit bierähnlichen Getränken.** Bierähnliche Getränke (Getränke, die als Ersatz für Bier in den Handel gebracht werden) sind gleich dem Bier übergangssteuerpflichtig. Sie müssen deshalb beim Versand in außerbayerische Steuergebiete von Übergangsscheinen begleitet sein; es sei denn, daß der zugehörige Frachtbrief die steueramtliche Bestätigung enthält, daß zu dem Getränke Malz nicht verwendet worden ist.

— **Geheimer Baurat a. D. Peters †.** Am 15. November 1917 in Loschwitz der frühere Abteilungsvorstand der Königlhen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, heimer Baurat a. D. Friedrich Theodor Peters, verschie-. Er wurde im Jahre 1837 in Hohnstein b. Stolpen ge-en, nach seiner Ausbildung in den technischen Wissen-aften trat er im Jahre 1863 beim Staats-Eisenbahnbau als tionsingenieur der Chemnitz-Annaberger Bahn ein, wurde lann zum Ingenieur und Mitglied der Telegraphendirektion annt; hierauf war er als Betriebsingenieur bei der Kö-lich sächsischen Staatseisenbahn und in den Jahren 2 bis 1875 als stellvertretender Oberingenieur bei der pzig-Dresdner Privateisenbahn tätig. Mit dem Übergang ser Bahn an den Staat trat Peters als Bezirksingenieur der in den Staatsdienst ein. Im Jahre 1885 zum Betriebs-eringenieur ernannt, wurde er 1888 als Finanzrat in die neraldirektion berufen, wo er insbesondere mit den Ent-rfen und Ausführungen des Umbaues der Dresdner Bahn-agen betraut war. Aus Anlaß seiner Verdienste um diese uten wurde ihm bei der Eröffnung des Hauptbahnhofs esden der Titel Geheimer Baurat verliehen. Bei der Neu-anisation der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1899 rde er zum Vorstand der IV. (Neubau-) Abteilung der Ge-aldirektion befördert. Im Jahre 1902 trat er in den Ruhe-nd über. Ausgezeichnet durch hervorragende Fähigkeiten l durch reiche Erfahrungen, hat der Verstorbene der hsischen Staatseisenbahnverwaltung während seiner viel-rigen Tätigkeit sehr wertvolle Dienste geleistet.

Österreich.

— **Erhöhung des Personentarifs bei den österreichischen atsbahnen.** (Meldung des Wiener K. K. Telegraphen-Kor-pondenz-Bureaus.) Mit Rücksicht auf die durch die krie-ischen Ereignisse hervorgerufenen außerordentlichen rhältnisse wird mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1917 ab Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen ein fzigprozentiger Zuschlag zu den gegenwärtig bestehenden ifmäßigen Fahrpreisen erhoben werden.

— **Erhöhung der Gütertarife auf den österreichischen und garischen Bahnen.** Amtlich wird verlautbart: „Die fort-reitende Preissteigerung aller Betriebsmittel und das An-chsen der Personalausgaben haben eine derartige Verteue-g des Eisenbahnbetriebes herbeigeführt, daß eine Ver-hrung der Einnahmen der Eisenbahnen durch e weitere Erhöhung der Gütertarife unerläßlich vorden ist. Die in Aussicht genommene Tarif-öhung besteht im wesentlichen darin, daß die h der Güterklassifikation der österreichischen, unga-chen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen in die schiedenen Tarifklassen eingereihten Artikel im allge-inen in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Eine gehende Prüfung hat nämlich ergeben, daß die meisten ter eine derartige Aufklassifikation vertragen, da sie im ufe der letzten Jahre eine ganz bedeutende Wertsteigerung ahren haben, und die auf dem Wertsystem aufgebaute terklassifikation mit dieser Wertsteigerung nicht gleichen ritt gehalten hat. Von dieser allgemeinen Aufklassifika-n werden jedoch alle jene, allerdings ziemlich zahlreichen ter ausgenommen, die, wie zum Beispiel Getreide, Kar-feln, Zucker, Kohle usw., wegen ihrer Bedeutung für die lksversorgung eine stärkere Mehrbelastung nicht gerecht-tigt erscheinen lassen.

m auch jene Artikel in die Tariferhöhung einzubeziehen, d schon gegenwärtig nach der höchsten Klasse tarifieren, möge ihres hohen Wertes jedoch gerade die stärkste Mehr-astung vertragen, sollen die Sätze für die Klasse I sowie gewöhnliches Eilgut um 50 % erhöht werden. Auch rden im Hinblick auf die übermäßige Belastung der für die gutbeförderung verwendeten Züge nur solche Artikel in Gruppe der ermäßigten Eilgüter belassen, die wegen ihrer hten Verderblichkeit der eilgutmäßigen Beförderung unter n Umständen bedürfen. Ferner soll bis auf Widerruf von n Sendungen, die innerhalb Österreichs, Ungarns, Bos-ns und der Hercegovina zur Aufgabe oder Abgabe gelan-n oder diese Gebiete durchlaufen, ein einheitlicher ein-liger Betriebskostenzuschlag eingehoben werden, der ohne cksicht auf die Entfernung für Eilgüter 50 %, für Fracht-ckgüter 30 % und für Wagenladungsgüter 16 % für je kg beträgt. Endlich wird auch eine Reihe von Aus-metarifen außer Kraft gesetzt, eingeschränkt oder erhöht l der Nebengebührentarif mit Rücksicht auf die gestei-ten Selbstkosten der Eisenbahnen einer Revision unter-en werden.

Alle diese Maßnahmen, mit welchen sich auch der am 30. November zusammentretende Staatseisenbahnrat zu befassen haben wird, sollen gleichzeitig in Österreich, Ungarn, Bosnien und der Hercegovina mit dem 1. Januar 1918 in Kraft treten. Sie tragen durchweg einen provisorischen Charakter und sollen nur so lange in Geltung bleiben, bis die Verhältnisse eine grundlegende und systematische Neubearbeitung sämtlicher Gütertarife ermöglichen."

— **Personenbeförderung mit Güterzügen der Nordwestbahnstrecke.** Da die Beförderung aller Reisenden mit den gegenwärtig zur Verfügung stehenden, der Personenbeförderung dienenden Zügen nicht mehr möglich, eine Vermehrung der Züge unter den bestehenden außergewöhnlichen Verhältnissen jedoch ausgeschlossen ist, wurde mit Gültigkeit vom 12. November bei einzelnen Güterzügen die Personenbeförderung eingeführt. Die Reisenden werden aufmerksam gemacht, zu ihren Reisen, insbesondere auf kürzere Strecken und nach Zwischenstationen, von dieser Einrichtung ausgiebigst Gebrauch zu machen, weil die Beförderung mit den in Verkehr stehenden Personenzügen nicht gewährleistet werden kann.

Vom genannten Tage an wurde in nachstehenden Strecken bei einzelnen Güterzügen die Personenbeförderung eingeführt: Deutschbrod-Czaslau, Wien Nordwestbahnhof-Znaim-Iglau Nordwestbahnhof, Deutschbrod-Skutsch, Josefstadt-Jaromer-Parschnitz-Trautenau, Tinischt-Königgrätz-Chlumetz-Groß-Wossek, Lissa-Prag Nordwestbahnhof, Chlumetz-Alt-Paka-Trautenau.

— **71 Kohlendiebe festgenommen.** Beamte der Aktivkontrolle der Staatsbahndirektion in Prag haben im Verein mit der Gendarmerie kürzlich nachts in der Station Hostivar bei Prag eine Razzia auf Kohlendiebe unternommen, die in letzter Zeit größere Diebstähle an Kohlenwagen ausübten. Hierbei wurden nicht weniger als 71 Kohlendiebe erwischt, die die Kohlenwagen ihres Inhaltes berauben wollten. Von diesen 71 Verhafteten wurden neun Kinder und eine Frau mit einem Säugling entlassen, alle anderen jedoch, insgesamt 62 Personen, zur Bestrafung eingeliefert.

Ungarn.

— **Ein Aufruf an Reisende und Verfrachter.** Ohne zu behördlichen Beschränkungsmaßnahmen greifen zu müssen, vielmehr um die einsichtsvolle Mitwirkung aller beteiligten Kreise zu erzielen, hat der Handelsminister an die Handels- und Gewerbekammer sowie die andern Interessentenvertretungen einen Aufruf gerichtet, in dem das Publikum aufgefordert wird, die Eisenbahnen in der Bekämpfung der Verkehrsschwierigkeiten, welche sich in der Regel bei Eintritt des stärkeren Herbstverkehrs der Eisenbahnen einzustellen pflegen, entsprechend zu unterstützen. Es müsse danach unter anderm erwogen werden, ob die Beförderung auch mittels Wagen oder Automobil, auf größere Entfernungen auf dem Wasserwege erfolgen könne. Auch müssen die Eisenbahnwagen bis zur Grenze ihrer Tragfähigkeit ausgenutzt werden, ferner muß für die rasche Beladung und Ausladung der Wagen wie auch für den raschen Abtransport der Waren — selbst an Sonn- und Feiertagen — vorgesorgt werden. Schließlich soll jedermann seine Reisen auf das weitestgehende beschränken, da die überfüllten Züge in der Regel Verspätungen erleiden und dadurch auch im Güterverkehr Störungen verursacht werden.

— **Der Währungsstand mit Rücksicht auf die internationalen Eisenbahntarife.** Der Tiefstand der ungarischen Währung bringt es mit sich, daß bei internationalen Transporten die auf Grund direkter Frachtsätze berechneten Frachtgebühren in fremder Währung für den ungarischen Empfänger sich höher stellen, als auf Grund des in inländischer Währung ermittelten Lokaltarifs im gebrochenen Verkehr. Die so oft aufgetauchte Streitfrage, ob die Eisenbahn in Ermangelung eines Antrags des Absenders auf Anwendung der im gebrochenen Verkehr zu ermittelnden Lokalfrachtsätze diese anzuwenden hat, findet somit eine weittragende Bedeutung, denn die aus den zweierlei Verrechnungsarten sich ergebenden Frachtunterschiede sind insbesondere bei Wagenladungen sehr erheblich. Die königliche Kurie hatte nun in den jüngsten Tagen Gelegenheit, zu dieser wichtigen Frage Stellung zu nehmen. Sie hat jetzt in dem Sinne die Frage entschieden, daß die Eisenbahn zur Anwendung des derzeit billigern gebrochenen Tarifs ohne entsprechende Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe nicht verhalten werden kann. Demnach steht dem Absender zwar das Recht zu, den anzuwendenden Tarif vorzuschreiben; hat er dies aber unterlassen,

so hat die Eisenbahn vorschriftsmäßig den unmittelbaren Tarif anzuwenden, und die Partei hat in diesem Falle kein Recht, die nachträgliche Frachtberechnung auf Grund der Lokalfrachtsätze zu beanspruchen.

Der Vorteil demnach, der sich bei internationalen Transporten aus der billigeren gebrochenen Frachtberechnung ergibt, kann laut Entscheidung der königlichen Kurie nur dann erlangt werden, wenn der Absender im Frachtbriefe die Frachtberechnung auf Grund inländischer Lokalfrachtsätze vorschreibt.

— **Eilgutverkehr auf der unteren Donau.** Auf der Strecke Semlin (Zemun) - Orsova, wird der Eilgutverkehr der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft bis auf weiteres eingestellt. Auf der Strecke Orsova-Silistria unter Berührung der Stationen Orsova, Kladova, Prahova und der bulgarischen Donaustationen einschließlich Tutrakan und Silistria bleibt der Eilgutverkehr unter den bisherigen Bedingungen bis auf weiteres offen.

Übrige europäische Länder.

— **Torfpulver als Heizstoff für Lokomotiven.** Schweden ist reich an Torflagern, hat bekanntlich aber wenig Kohlenvorkommen. Deshalb hat man seit etwa 1900 versucht, Torf in lufttrockenem Zustand zur Lokomotivfeuerung heranzuziehen, ohne daß es, wie das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ berichtet, bisher gelungen ist, befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Im Jahre 1914 ging nun die schwedische Staatsbahn dazu über, Versuche mit Torfpulver im Lokomotivbetrieb zu machen; hierbei wurden gute Erfolge erreicht. Das verwendete Torfpulver enthält nur etwa 12 bis 15 % Wasser. Die selbsttätige Beschickung ist ohne große Schwierigkeiten durchführbar, so daß der Heizer entlastet wird. Um die bisherigen Versuche weiter auszubauen, hat die schwedische Staatsbahnverwaltung ein Werk im Häfthagen-Moor bei Vislanda errichtet, das Torfpulver erzeugt. Das den Rohtorf liefernde Moor enthält etwa 5 Millionen Kubikmeter Torf. Im Jahre sollen hier 20 000 t Torfpulver erzeugt werden, wozu 220 000 cbm Torfschlamm erforderlich sind. Zum Fördern sind drei Kettenbagger, die je 700 cbm Schlamm täglich fördern können, vorhanden. Der geförderte und in den Baggern vorbearbeitete Torfbrei wird auf einer elektrisch betriebenen Förderbahn nach dem Trockenplatz gebracht. Durch eine besondere Vorrichtung, die an Drahtseilen über den Torfhaufen hin- und herbewegt wird, wird der Torf ausgebreitet; die Vorrichtung besteht aus vier verschieden hoch angeordneten Schaufeln.

Mit der Ausbreitevorrichtung ist ein Schneidzeug verbunden, das den Torf in Streifen und weiter in rechteckige Stücke zerteilt. Ist der Torf soweit getrocknet, daß er nur noch etwa 40 % Wasser enthält, so kann zu seiner Verarbeitung auf Torfpulver geschritten werden. Der Torf wird zerkleinert, getrocknet und gemahlen; das Trocknen geschieht in Öfen, die mit Torfabfällen geheizt werden. Die Öfen enthalten eine Anzahl neben- und übereinander angeordneter gemauerter Kanäle, durch die Heizgas strömt; auf jeden Heizkanal ist ein Trockenkanal mit gußeiserner Bodenplatte aufgesetzt. Die zu trocknende Torfmasse wird mit Förderkratzen durch die Kanäle geschoben, fällt am Ende eines höher gelegenen in den tieferliegenden Kanal, und die entstehenden Wasserdämpfe ziehen durch den Schornstein mit den Heizgasen ins Freie.

Die trockene, sehr spröde Torfmasse wird nun gesiebt und die groben Rückstände gemahlen und nochmals gesiebt. Das Pulver wird dann durch eine Förderschnecke und ein Becherwerk in einen Hochbehälter gehoben, von dem aus es in besonders eingerichtete Wagen abgezapft und zur Verbrauchsstelle gebracht werden kann.

Die Tender der Lokomotiven für Torffeuerung haben über dem Wasserkasten einen geschlossenen, hohen, luftdichten Behälter mit zwei Füllklappen für das Pulver; der Boden bildet eine abgestumpfte Pyramide; durch den Boden ragt ein gußeisernes Standrohr, in dem ein engeres, oben kegelförmig zugespitztes Rohr verschiebbar angeordnet ist. Unten schließt sich ein weiteres Rohr an, in dem das Torfpulver zur Feuerbüchse geblasen wird. Durch das Standrohr wird Druckluft in den Behälter von einer Pumpe von der Lokomotive aus eingeführt, so daß dort ein geringer Überdruck entsteht. Durch eine Vorrichtung am Führerstand kann in der Mündung des Beschickrohres ein Ringspalt geöffnet werden, durch den infolge des inneren Überdruckes das Pulver zur Feuerbüchse strömt.

Zum Entzünden des Torfpulvers ist ein kleines Kohlenfeuer erforderlich; auf 100 kg Torfpulver sind 3 bis 4 kg Kohle zu rechnen. Versuche mit dem Torfpulverbetrieb haben ergeben, daß 1,5 kg Pulver dieselbe Dampfmenge wie 1 kg Kohle erzeugen. Der Pulverstrom ist, um eine Vergeudung des Brennstoffes zu vermeiden, sorgfältig zu regeln. Die Regelung ist jedoch leicht durchzuführen.

— **Die kritische Lage der südrussischen Bergwerksindustrie.** Hierüber schreiben die „Birshewija Wjedomosti“: Der Verband der südrussischen Bergwerksindustriellen hat festgestellt, daß die Bergwerksindustrie sich in tödlicher Gefahr befindet. Die Anarchie im Donezrevier greift immer mehr um sich. Die Förderung und der Abtransport der Kohlen gehen in gefahrdrohender Weise zurück. Um die Eisenbahnen noch mit Kohlen zu versehen, müssen unterwegs Wagen mit Kohlen angehalten werden, die für die städtische Bevölkerung und Fabriken, die für Zwecke der Landesverteidigung arbeiten, bestimmt sind. Die metallurgischen Fabriken müssen ihren Betrieb einstellen. Eine Reihe von Unternehmen sind durch Ausschreitungen der Arbeiter zum Stillstand gezwungen. Bei der Bergwerksgesellschaft Union sind infolge eines Ausstandes die Schächte ersoffen, so daß die Arbeiten in absehbarer Zeit nicht wieder aufgenommen werden können.

Der Schluß des Leitaufsatzes der Nrn. 89 und 90 folgt voraussichtlich in Nr. 92.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 10. November d. J. ist der links der Bahnstrecke Jülich-Düren, zwischen den Stationen Jülich und Krauthausen belegene bereits seit einigen Monaten dem inneren Verkehr der Eisenbahnverwaltung dienende Haltepunkt Jülich Süd für den Personenverkehr eröffnet worden. (Siehe auch die amtliche Bekanntmachung in Nr. 88 der Vereinszeitung.) Die Entfernungen betragen zwischen Jülich Süd und Jülich 3,1 km und zwischen Jülich Süd und Krauthausen 3,5 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Am 10. November d. J. ist der an der Strecke Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Meckenbeuren und Friedrichshafen gelegene Haltepunkt Löwental, der bisher nur der Abfertigung von Personen und Reisegepäck in beschränktem Umfang diente, für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen im württembergischen Binnenverkehr eröffnet worden.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Debreczen-Füzesabony zwischen den Stationen Nagyhortobágy und Ohátpusztakócs gelegene Station mit beschränktem Verkehr „Hortóbágyi halastó“ ist vom 15. Oktober l. J. auch für Eilgut-Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Schmalspurlinie Zittau-Hermsdorf (Böhm.) gelegene Bahnhof Reichenau erhält künftig die Bezeichnung „Reichenau (Sa.)“.

Verkehrseinstellungen und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Seit dem 1. November 1917 ist der öffentliche Personenverkehr auf der Strecke Myslowitz-Schoppinitz Nord-Eichenau eingestellt und der Bahnhof 1. Kl. Schoppinitz Nord für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 148 vom 14. November 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Drucksachen des Vereins (abgesandt am 17. November 1917).

Nr. I 152 vom 14. November 1917 an die zurzeit noch am Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen (und nachrichtlich an die K. K. Staatsbahndirektionen) betreffend den Vereinsreiseverkehr; Ausgabe des Nachtrags II zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 17. November d. J.).

Nr. I 154 vom 15. November 1917 an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr. Berichtigung des Sondernachtrags zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 17. November d. J.).

Nr. II 76 vom 15. November 1917 an sämtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Niederschrift Nr. 55 über die Sitzung am 26./27. Oktober 1917 in München (abgesandt am 15. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Sperrung des Wagenladungsverkehrs.

Vom 17. mit 21. November ist der Wagenladungsverkehr nach und über Regensburg und Wiesau (Opf) gesperrt. Ausgenommen sind Militärgut unter Fahrtnummer, lebende Tiere und Dienstkohlen. Bereits verladene Güter dürfen abrollen, wenn sie sonst verderben würden.

Regensburg, 16. November 1917. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Steinkohlenausnahmetarif. Am 1. Dezember 1917 wird ein Anhang zum Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen andererseits herausgegeben. Der Anhang enthält Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von Ober- und Niederschlesien nach Stationen der Militäreisenbahnen. Druckstücke des Tarifanhangs sind zum Preise von 20 ₰ käuflich. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, 16. November 1917. (1698)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 wird für Teil I, Beförderungsbedingungen, im Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen andererseits vom 1. September 1917 ein neuer Wortlaut unter Aufhebung des bisherigen auf Seite 2 dieses Tarifs eingeführt. Der neue Wortlaut trifft insbesondere über den bei gebrochener Abfertigung zu benutzenden Grenzübergang einheitlich Bestimmung. Gleichzeitig werden die Stationen Gohfeld und Skalmierzyce als Empfangsstationen in den Holzausnahmetarif einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, 16. November 1917. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Ablauf des 31. Januar 1918 werden folgende Ausnahmetarife aufgehoben: a) der Ausnahmetarif 10 (Getreide) in den Tarifheften 1 und 4, b) der Ausnahmetarif 10a (Getreide usw. im Falle der Ausfuhr) in den Tarifheften 1 und 3 und c) der Ausnahmetarif 12 (Spiritus und Sprit) in den Tarifheften 1 und 3. Auskunft über die dadurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 16. November 1917 (1687)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1918 werden infolge Schließung der Tarifstation Grube Vaterland für den Frachtgutverkehr die im vorbezeichneten Heft 1 in dem Serientarif XIV bei der genannten Station angegebenen Frachtsätze aufgehoben.

Breslau, 14. November 1917. (1699)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Teil I B.

Als Folge bereits in Kraft getretener Tarifänderungen ist mit sofortiger Gültigkeit im Verzeichnis der in bedeckten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife der Wortlaut der lfd. Nr. 163 zu ändern in „Tonerdehydrat, wie im Spezialtarif II genannt“.

Altona, den 15. November 1917. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. werden die Preise für Vordrucke (Abschnitt II[1] des Nebengebührentarifs, Nachtrag VI zum Tarif) auf das Doppelte der bisherigen Sätze erhöht. Das unverzügliche Inkrafttreten dieser Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 12. November 1917. (1689)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1.

Am 1. Dezember 1917 treten weitere Ausnahmefrachtsätze für Kalziumkarbid in Ladungen von 10 t in Kraft. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 16. November 1917. (1700)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Am 1. Februar 1918 treten die Ausnahmetarife 7 (Spiritus und Sprit) und 10 (Getreide usw.) außer Kraft. Auskunft über die dadurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, 2.

Dresden, am 16. November 1917. (1686)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer und Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Dezember 1917 wird zu § 49 der EVO. eine besondere Ausführungsbestimmung über den bei der Beförderung zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Stationen zu benutzenden Grenzübergang eingeführt. Näheres bei den Abfertigungsstellen und im preußischen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Erfurt, den 16. November 1917. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B. (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. werden die Preise für Vordrucke (Ziffer 1—7 des Abschnitts I im Nebengebührentarif, Nachtrag V des Tarifs) auf das Doppelte der jetzigen Sätze erhöht. Das unverzügliche Inkrafttreten dieser Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-B. 1914, S. 455).

Berlin, den 12. November 1917. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr Heft A (Tfv. 5). Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1917 wird die im Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Ellrich-Zorge vorgesehene Frachtermäßigung auch für den Übergangsverkehr mit dem Anschlußwerk der Firma Alwin Teichmüller in Ellrich Anschlußbahnhof gewährt.

Cassel, den 13. November 1917. (1693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlußtermine für die Güteraufnahme.

Die Güteraufnahme an den gesellschaftlichen Stationen wird diesjährig laut der in dem gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Verzeichnisse zusammengestellten Termine geschlossen. Das bezügliche Verzeichnis steht bei der gesellschaftlichen Direktion und den beteiligten Stationen kostenfrei zur Verfügung.

Der Güterverkehr zwischen den Stationen Wien-Preßburg (Pozsony)-Budapest-Ujvidék-Zemun-Belgrad, ferner der Schleppladungsdienst auf den für den Zivilverkehr offenen Strecken bleiben bis auf weiteres insolange aufrecht, als die Witterungs-, Wasserstands- und sonstigen einschlägigen Verhältnisse es gestatten. Die bezüglichen Einstellungstermine werden gesondert verlautbart.

Wien, am 14. November 1917. (1692)

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. Juni 1909.

Berichtigung einer Bekanntmachung.

In der in der Vereinszeitung Nr. 81 vom 17. Oktober 1917 verlautbarten Bekanntmachung ist unter 3. die Position B-29, lit. b) Ziffer 1 auf „Position B-39, lit. b) Ziffer 1" abzuändern und unter 4. der Hinweis auf „B-39, lit. b) Ziffer 2" zu streichen.

Wien, am 9. November 1917. (1694)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Zucker von Aussig Teplitzerbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1917 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1917, gelangen für Zucker der Pos. Z-15-d) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen und der allgemeinen Tarifbestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn - Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Aussig Teplitzerbahnhof nach	Heller für 100 kg
a) Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
Flaurling	810
Flirsch	896
Imst	854
Innsbruck Westbahnhof	780
Kematen in Tirol	795
Landeck	879
Ötzthal	843
Pettneu	904
Pians	888
Schönwies	866
Silz	834
Strengen	896
Telfs-Pfaffenhofen	817
Zirl	801
b) Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.	
Auer	955
Blumau	924
Bozen-Gries	930
Branzoll	943
Brixen	884
Brixlegg	698
Bruneck	910
Hall	749
Innsbruck Hauptbahnhof	759
Jenbach	713
Klausen	898
Lavis	988
Neumarkt-Tramin	955
S. Michele	978
Schwaz	724
Sterzing	845
Trient	1000
Waidbruck	905
Wörgl	678

Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

In diesen Frachtsätzen sind der österreichische Kriegszuschlag, die österreichische Frachtsteuer und die deutsche Verkehrssteuer enthalten.

Wien, am 10. November 1917. (1682)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Angehörige a) zum Besuch kranker oder verwundeter, b) zur Beerdigung verstorbener deutscher Kriegsteilnehmer.

Zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung ist vom 15. November 1917 an neben der bisher erforderlichen Bescheinigung der Ortspolizeibehörde noch eine mit Siegel oder Stempel versehene Bestätigung oder ein Telegramm der Lazarettverwaltung oder des behandelnden Arztes über die Erkrankung, Verwundung oder das Ableben des Kriegsteilnehmers sowie darüber vorzulegen, daß dem Besuch nichts entgegensteht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 14. November 1917. (1690)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mecklenburg-Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1917 wird in der besonderen Ausführungsbestimmung Ziffer 2 zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nach dem zweiten Satz eingeschaltet:

„Die so berechnete Fracht wird bis auf weiteres verdoppelt."

Der letzte Satz in Ziffer 2 erhält folgende Fassung:

„Als Mindestgebühr wird bei Beförderung in Personenzügen 1 ℳ, bei auch nur streckenweiser Beförderung in Schnellzügen 2 ℳ erhoben."

Diese Ergänzung und Änderung der besonderen Ausführungsbestimmungen ist gemäß den Vorschriften unter I, § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Schwerin, 18. November 1917. (1701)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. November 1917 erhält die besondere Ausführungsbestimmung C II zu § 12 EVO. auf Seite 8 des Tarifs, Teil II, Heft 1 vom 1. August 1913 unter A I im ersten Absatz bis auf weiteres folgende geänderte Fassung:

„Für die I.—III. Wagenklasse werden Monatskarten mit Gültigkeit für den Kalendermonat ausgegeben, und zwar in 2 Arten:

a) solche für Personenzüge zu den im Abschnitt IV B enthaltenen Preisen,

b) solche, gültig auch für Schnellzüge mit einem Preiszuschlag von 100 %.

Die unter a) genannten Monatskarten können ebenfalls in Schnellzügen benutzt werden, wenn für jede Fahrt eine Ergänzungskarte gelöst w[...] deren Preis sich nach dem tarifmä[...] gen einfachen Fahrpreis für alle Z[...] für die zu benutzende Strecke bere[...] net (Allgem. Ausf.-Best. 7 a zu § [...] im DEP. und GT., T. I). In bei[...] Fällen a) und b) ist bei Benutzung [...] Schnellzügen auch der tarifmäß[...] Schnellzugzuschlag zu zahlen. Du[...] Schalteraushang wird bekanntgema[...] ob einzelne Schnellzüge für Mon[...] karten überhaupt ausgeschlossen si[...]

Unter B — Monatsnebenkarten — am Schlusse des ersten Satzes hi[...] „erhoben" zuzusetzen:

„Für den Fall der Benutzung [...] Schnellzügen finden die Vorschrif[...] unter A 1 entsprechende Anwendu[...]

Hannover, 14. November 1917. (1[...]
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von [...] sonen, Reisegepäck und Expreßgut [...] Berliner Stadt-, Ring- und Vorort[...] kehr, gültig vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1[...] wird die in den besonderen Ausf[...] rungsbestimmungen zu § 47 der Ei[...] bahn-Verkehrsordnung unter Absat[...] festgesetzte Desinfektionsgebühr [...] jeden zur Beförderung von Leic[...] von Halensee nach Stahnsdorf-Fried[...] benutzten Eisenbahnwagen, der n[...] ausschließlich der Leichenbeförder[...] dient, auf 2 ℳ erhöht.

Berlin, den 13. November 1917. (1[...]
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerischer Person[...] und Gepäcktarif.

Vom 20. November an wird auf [...] deutschen Strecke bis auf weiteres [...] die Beförderung von Gepäck das [...] pelte der bisherigen Fracht, mindes[...] für jede Sendung 1 ℳ erhoben.

Näheres durch unser Tarifbüro.

Die Nichteinhaltung der Veröff[...] lichungsfrist ist von der Aufsicht[...] hörde genehmigt.

Stuttgart, 14. November 1917. (1[...]
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahne[...]
namens der beteiligten deutsche[...]
Verwaltungen.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizeris[...] Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bu[...] garisch-Orientalischer Personen- [...] Gepäckverkehr.

Vom 20. November an wird auf [...] deutschen Strecke bis auf weiteres [...] die Beförderung von Gepäck das [...] pelte der bisherigen Fracht, mi[...] stens für jede Sendung 1 ℳ erhob[...]

Näheres durch unser Tarifbüro.

Stuttgart, 14. November 1917. (1[...]
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahne[...]
namens der beteiligten deutsche[...]
Verwaltungen.

---

4. Offene Stellen.

Eisenbahnsekretär

gesucht, der die gesamte Exped[...] der Zentralverwaltung sowie das [...] gistraturwesen beherrscht, durc[...] zuverlässig ist und selbstständig a[...] kann.

Bewerbungen mit Lebenslauf, [...] Ford. und Zeugnisabschriften an [...] **Direktion der Brölthaler Nebene[...] bahnen in Beuel a. Rhein.** (9[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 92. | 24. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirkungen der U-Boote auf den Bestand der feindlichen Handelsflotte.

(Schluß aus Nr. 90.)

. Bestandsänderung der Welthandelsdampferflotte während des Krieges.

In Abb. 2 sind die Zusammensetzung der gesamten Handelsdampferflotte der Erde zu Kriegsbeginn und die Änderungen der gesamten feindlichen und neutralen Handelsdampferflotte in den Schiffen über 2000 Br. R. Tonnen während des Krieges zeichnerisch veranschaulicht. Die Segelschiffe, welche Möller[1]) in den Betrachtungen mit erwähnt hatte, sind im nachstehenden außer Ansatz geblieben. Die im folgenden vorkommenden Zahlenangaben sind in der Abb. 2 nachzulesen.

Der gesamte Schiffsraum der Dampfer über 100 Tonnen belief sich bei Kriegsausbruch nach Lloyds Register auf rd. 45,4 Mill. Br. R. Tonnen. 33,7 Mill. Br. R. Tonnen entfielen auf Ferndampfer von 2000 Br. R. Tonnen und darüber und 11,7 Mill. auf die Dampfer unter 2000 Br. R. Tonnen. Dazu kamen noch rd. 3,7 Mill. Tonnen Segelschiffe, die, wie schon früher erwähnt, zum großen Teil in der Fernfahrt Verwendung finden. An Ferndampfern besaßen unsere Feinde insgesamt 24,67 Mill. Br. R. Tonnen, davon England mit seinen Kolonien den in der zweiten Säule von links in der Abb. 2 durch dichtere Schraffur hervorgehobenen Anteil von 17,68 Mill. Br. R. Tonnen. Der Anteil der übrigen feindlichen Länder ist in dieser durch wagerechte Linien abgeteilt, außerdem durch weiträumigere Schraffur kenntlich gemacht. Die neutrale Handelsflotte der Ferndampfer umfaßte 3,68 Mill., die der Mittelmächte 5,36 Mill. Br. R. Tonnen. Von den Dampfern unter 2000 Br. R. Tonnen kamen auf die gesamte feindliche Handelsflotte 7,95 Mill., auf England und seine Kolonien allein die schon im Abschnitt 1 erwähnten 2,84 Mill., auf die Mittelmächte 0,95 Mill. Br. R. Tonnen. Aus der Unterteilung dieser Bestände auf die einzelnen Länder ergibt sich, daß die Fernflotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika auffallend klein ist; an Schiffsraum kam sie etwa der italienischen gleich und wurde von der japanischen überboten. Dagegen übertraf die nordamerikanische Nahflotte sogar die englische. Das liegt wesentlich daran, daß die Küstenschiffahrt Nord-Amerikas, der Schiffahrtbetrieb auf den Binnenseen und den großen Strömen einen bedeutenden Bestand an kleineren Dampfern erfordert.

Im folgenden sind nun die Veränderungen dargelegt, die im Bestande der Ferndampfer der feindlichen und neutralen Mächte während der Kriegszeit eingetreten sind. Für die Nahdampfer — wie auch für die Segler — fehlt eine gleichlaufende Betrachtung. Die Darlegungen stützen sich auf die früher erwähnten Untersuchungen Lohmanns in der „Vossischen Zeitung“. Seine Annahmen sind durchweg recht vorsichtig; um aber noch sicherer zu gehen, sind doch in einigen Punkten die Annahmen zuungunsten des Ergebnisses noch weiter eingeschränkt.

Bei Kriegsbeginn handelte es sich bei den Ferndampfern um einen Bestand von 24,67 + 3,68 = 28,35 Mill. Br. R. Tonnen, von dem auszugehen ist. Von dem Einfluß des Krieges bleiben diejenigen Dampfer unberührt, die den Verkehr der englischen Kolonien miteinander vermitteln, ferner die Dampfer, die Nordamerika, Japan und andere überseeische Staaten und die Neutralen für ihre eigenen Bedürfnisse nötig haben. Für den Verkehr der englischen Kolonien untereinander hat Möller die Zahl der in den Kolonien beheimateten Dampfer in Ansatz gebracht. Für die Dampfer über 2000 Br. R. Tonnen ist dafür nach S. 746 ein Schiffsraum von 0,96 Br. R. Tonnen in Rechnung gestellt. Lohmann greift bei seiner Schätzung auf eine amtliche Erklärung in den „Times“ vom 4. August

[1]) Für die in Nr. 89 erwähnte Möllersche Schrift „Baldiger U-Bootfriede?“ ist nicht mehr die Mitteldeutsche Verlagsanstalt in Dresden, sondern die Deutschnationale Verlagsanstalt A.-G., Hamburg und Leipzig, Verlagstelle, was wir hiermit berichtigen. Schriftl.

1917 zurück, nach der von rd. 17 Mill. britischen Ferndampfertonnen 15 Mill. auf Europa fahren. Er nimmt an, daß für die Europafahrt noch eine erhebliche Zahl von Dampfern aus der außereuropäischen Fahrt herausgezogen wurde; er bringt infolgedessen für den Verkehr der Kolonien untereinander einschließlich des von englischen Schiffen besorgten Küstenverkehrs in den chinesischen und anderen Gewässern nur den Betrag von 1,0 Mill. Br. R. Tonnen in Ansatz, eine Zahl, die mit der Möllerschen fast genau übereinstimmt. Für den Küstenverkehr im asiatischen Osten und an den amerikanischen Küsten seitens der Japaner und Amerikaner sowie für den Verkehr der neutralen skandinavischen Länder, Hollands usw. bringt er ferner zwei Drittel der gesamten Tonnenzahl dieser Länder[1]), d. i. 4,42 Mill. Br. R. Tonnen in Abzug, so daß für die außereuropäische Fahrt im ganzen 5,42 Mill. Br. R. Tonnen abzusetzen sind. Damit erfährt der für Kriegszwecke in Betracht zu ziehende Tonnengehalt der Ferndampfer bereits eine Verminderung auf

28,35 — 5,42 = 22,93 Mill. Br. R. Tonnen (s. Abb. 2).

Abb. 2. Änderungen innerhalb der Weltdampferflotte während des Krieges.

Von diesem Schiffsraum ist zu Kriegsbeginn ungefähr die Hälfte für Kriegszwecke in Anspruch genommen worden.

[1]) Von dem Bestand der amerikanischen Handelsflotte sind die lediglich für den Binnenverkehr gebauten Dampfer abgesetzt, da sie wegen ihrer Größe nicht durch den Kanal von Montreal gebracht werden können, der nur Schiffen bis zu 1000 Tonnen die Durchfahrt gestattet.

England allein hat für diese Zwecke laut Abb. 1 (S. 754) noch 7,5 Mill. Br. R. Tonnen Ferndampfer in Benutzung.

Mit den Schiffen der anderen feindlichen Mächte zusammen wird sich ein Ferndampferschiffsraum von insgesamt 10,5 Mill. Br. R. Tonnen ergeben, der im Kriegsdienst steht[1]). Für den Versorgungsdienst der Feinde und Neutralen bleiben also übrig:

22,93 — 10,5 = 12,43 Br. R. Tonnen.

Diese Zahl vermehrt sich um die seitens der Feinde beschlagnahmten Schiffe der Mittelmächte, abzüglich der von den letzteren beschlagnahmten feindlichen Schiffe. An Dampfern über 2000 Tonnen besaßen die Mittelmächte zu Kriegsbeginn im ganzen 5,36 Mill. Br. R. Tonnen. Lohmann nimmt an, daß 3⅓ Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum in Schiffen über 100 Tonnen geschaffen haben, wovon in England 1,9 Mill., in Deutschland 0,45 Mill. und in sämtlichen übrigen Ländern 0,98 Mill. Tonnen gebaut wurden. Lohmann rechnet denn auch, indem er für die Jahre 1914/15 und 1915/16 die Angaben des Lloyd-Registers zugrunde legt und für 1916/17 die Bauzeit im Verhältnis in Ansatz bringt, mit einem gesamten Bauzugang in allen Ländern von nicht mehr als 3,65 Mill. Br. R. Tonnen.

Da nun aber in den feindlichen Staaten von außerordentlichen Neubauleistungen gefabelt worden ist, die man während des Krieges bereits erreicht habe, und die man weiterhin noch ins Ungemessene zu steigern hoffe — es sei an den Bau der amerikanischen und englischen Einheitsschiffe erinnert —, so mögen die Neubauten im vorliegenden Falle für die rechnerischen Betrachtungen in übertriebener Höhe eingestellt werden, um zu zeigen, wie wenig Einfluß dies auf das Gesamtergebnis hat. Wenn mit einem Gesamtzuwachs von Kriegsbeginn bis Anfang August 1917 von 5,5 Mill. Br. R. Tonnen gerechnet wird, ergibt sich ein für den Warenverkehr zur Verfügung stehender Schiffsraum von höchstens

13,82 + 5,50 = 19,32 Mill. Br. R. Tonnen.

Abb 3. Monatliche Schiffsversenkungen (ohne Verluste durch Minen usw.).

unsere Feinde aus den in allen Ländern beschlagnahmten Schiffen seither 1,59 Mill. Br. R. Tonnen wieder fahrbereit gemacht haben. Werden die seitens der Mittelmächte beschlagnahmten feindlichen Schiffe dagegen mit 0,2 Mill. Br. R. Tonnen eingesetzt, so erhält der für den Warenverkehr verfügbare Schiffsraum einen Zuwachs auf

12,43 + 1,59 — 0,2 = 13,82 Br. R. Tonnen.

Eine Steigerung erfährt diese Zahl durch die im Kriege erfolgten Neubauten. Möller, der die englischen Neubauten für die Darstellung in Abb. 1 genauer festgestellt hat, weist nach, daß die gesamte Neubauleistung an Dampfern über 2000 Br. R. Tonnen während des Krieges nicht sehr beträchtlich gewesen sein kann. Einen Anhalt für deren Beurteilung bietet sich die Tatsache, daß der Tonnenraum aller Schiffe der Erde in den 3 Jahren 1911/12 bis 1913/14 bei den Schiffen über 2000 Br. R. Tonnen um 1,45, 2,38 und 11 Mill. Tonnen zugenommen hat. Die Vereinigten Staaten haben in der Zeit vom 1. Oktober 1916 bis April 1917 im ganzen 0,48 Mill. Tonnen Schiffsraum abgeliefert, davon 0,1 Mill. Tonnen für norwegische Rechnung. Lohmann teilt mit, daß sämtliche Schiffswerften der Erde im Jahre 1913, dem bisher besten Baujahre überhaupt,

Der natürliche Abgang an Schiffen infolge von Überalterung, Abnutzung, Seeschäden usw. ist für die gesamte Handelsflotte der Erde zu etwa 2 % jährlich, also zu 6 % für die 3 Kriegsjahre anzunehmen; hier sind die im Kriegsdienst tätigen Schiffe mit einzurechnen, da ihr Abgang aus den im Zivildienst fahrenden zu ersetzen ist. Der Abgang ergibt sich dann zu 2,10 Mill. Br. R. Tonnen und der Bestand an freien Handelsschiffen sinkt auf höchstens

19,32 — 2,10 = 17,22 Mill. Br. R. Tonnen.

Nach Angabe des deutschen Admiralstabes sind durch Kriegsfahrzeuge versenkt worden bis zum 1. Januar 1917: 4,56 Mill. Br. R. Tonnen und einschließlich der Versenkungen von Januar bis Juli 1917: 10,45 Mill. Tonnen, ungerechnet die Zerstörungen durch Minen und andere Verluste, die unbekannt geblieben sind. In Abb. 3 sind

[1]) Lohmann rechnet im ganzen nur mit 7,5 Mill. Br. R. Tonnen, was offenbar zu niedrig ist.

die Versenkungen seit Beginn des Jahres 1916, vollständiger seit August 1916, dargestellt; die Verlustanteile der Neutralen konnten nur teilweise eingetragen werden, soweit sie bekanntgegeben sind. Von den Verlusten ist ein Teil, nach den Ermittlungen Möllers 8 %, auf die Schiffe von weniger als 2000 Tonnen und die Segler zu rechnen. Dieser Teil würde etwa 800 000 Br. R. Tonnen ausmachen. Da wir aber wissen, daß die Verluste durch Minen, die in die obige Verlustziffer nicht einbegriffen sind, mehr als 800 000 Tonnen ausmachen, ist es berechtigt, die obigen 10,45 Mill. Br. R. Tonnen ganz auf die Dampfer über 2000 Tonnen in Anrechnung zu bringen. An diesem Verluste nehmen auch die im Kriegsdienst fahrenden Dampfer teil. Da aber deren Abgänge aus den im Zivildienst tätigen Schiffen Ersatz finden, so ist es richtig, die Verluste an den letzteren abzusetzen. Es verbleiben nach dem vorstehenden

$$17{,}22 - 10{,}45 = 6{,}77 \text{ Mill. Br. R. Tonnen}$$

für den Warenverkehr tätiger Tonnenraum an Schiffen über 2000 Br. R. Tonnen. Dies ist der Zustand am 1. August 1917.

Wird die Betrachtung bis zum 1. Februar 1918 weiter erstreckt, d. i. bis zu dem Zeitpunkt, an dem Möller mit den Versenkungen von Dampfern über 2000 Br. R. Tonnen bis zu der oberen Grenze der für den Kriegsdienst bestimmten Fahrzeuge, nämlich bis zur Linie E in Abb. 1 gelangt war, so ist noch für einen Zeitraum von 6 Monaten mit einem weiteren Zugang an Neubauten und weiteren Versenkungen zu rechnen, wenn von den in dieser Zeit erfolgenden weiteren natürlichen Abgängen abgesehen wird. Der Zuwachs durch Neubau möge hier ganz übertrieben hoch zu 2 Mill. Br. R. Tonnen angenommen werden. Alsdann würde der Bestand wachsen auf

$$6{,}77 + 2{,}0 = 8{,}77 \text{ Mill. Br. R. Tonnen.}$$

Wenn die Versenkungen in diesem Zeitraum im ganzen zu 0,7 Mill. Br. R. Tonnen monatlich angenommen werden, so sind für die Zwecke des Güteraustausches an Dampfern von mehr als 2000 Br. R. Tonnen zum 1. Februar 1918 höchstens noch vorhanden

$$8{,}77 - 6 \cdot 0{,}7 = 4{,}57 \text{ Mill. Br. R. Tonnen}$$

Diese Zahl ist unter Würdigung der gemachten Annahmen in Wirklichkeit zu groß, zumal für den belgischen Versorgungsverkehr, für den Verkehr im Schwarzen Meer und an den amerikanischen, chinesischen und afrikanischen Küsten außer den angelsächsischen auch Schiffe anderer Feinde und Neutralen tätig sind. Es ist klar, daß ein Schiffsraum von rund 5 Mill. Br. R. Tonnen für die großen Ansprüche, die im Austausch von Lebensmitteln und sonstigen Gütern der bürgerlichen Versorgung gestellt werden, völlig unzulänglich ist. Selbst wenn die Versenkungen den angenommenen Monatsbetrag infolge der kürzer gewordenen Tage und in Anbetracht der schon stark zusammengeschmolzenen Jagdobjekte, ferner auch infolge gesteigerter Abwehrmaßnahmen, die Zahl von 0,7 Mill. Br. R. Tonnen nicht erreichen sollten, bleibt das Gesamtbild mit seinen für den Feind geradezu vernichtenden Ausblicken doch ungeändert; ja es muß sich in Wirklichkeit noch ungünstiger stellen, da ja die Annahmen durchweg zugunsten des Ergebnisses gemacht, von den Verlusten, die unter Ausschluß der Öffentlichkeit wirken, aber nur die durch Minen verursachten einbegriffen sind.

Nicht auf Zufallsgründen beruht daher die große Unrast, die sich der englischen Reederkreise und der Bevölkerung mit Bezug auf die Schiffsraumfrage bemächtigt hat, die die englischen Politiker auch mit den eindrucksvollsten Tönen nicht mehr zu beschwichtigen vermögen.

4. Englische Trugstatistik.

Vor einer längeren Reihe von Jahren hatte ich mich aus Anlaß einer verkehrstechnischen Untersuchung in abfälligster Weise über die englische Verkehrsstatistik geäußert. Ein auch hierzulande hochgeschätzter englischer Eisenbahnfachmann, den meine Bemerkungen angingen, äußerte dazu, daß niemand bessere Grundlagen liefern könne, „solange in En[g]land die Statistik noch nicht aus den Kinderschulen ... hatte Kinder*schule* statt Kinder*schuhe* gelesen — he[r]aus sei, die ich mit Recht dem Gelächter preisgegeben hätte[1]. Nach meinen in dreißigjähriger ständiger und engster Fü[h]lung mit Land und Leuten gewonnenen Erfahrungen herrsc[ht] heute auch in statistischen Dingen drüben noch derselbe Gei[st] der Oberflächlichkeit und Leichtfertigkeit, wie ehedem. Unt[er] solchen Umständen und bei der mangelhaften Bildung des en[g]lischen Volkes und dem daraus hervorgehenden übertri[e]benen Respekt vor der Zahl, ist die Statistik den englische[n] Politikern ein besonders gefügiges Arbeitsgerät zur Verdu[n]kelung der Tatsachen geworden. Die Geschicklichkeit, m[it] der sie die Begebenheiten dem geängstigten Volke gege[n]über bewußt umzudeuten wissen, tritt im U-Bootkrieg b[e]sonders deutlich zutage. Es offenbart sich hier dersel[be] Geist der Trugmoral — cant —, der überhaupt eine Wese[ns]eigenschaft des Britenvolkes ausmacht.

Im U-Bootkriege handelt es sich für die englischen Pol[i]tiker darum, die Verluste an Schiffsraum möglichst gerin[g]fügig erscheinen zu lassen. Fahrtenzahl, Schiffszahl, Brutt[o-] und Netto-Registertonnen werden zu dem Zwecke in ein un[d] denselben Rechnungsbeziehungen durcheinandergeworfe[n]. Während der deutsche Admiralstab die Verluste klipp un[d] klar in Brutto-Registertonnen zur Meldung bringt, werden [in] den amtlichen englischen Mitteilungen mit Vorliebe Nett[o]verluste angegeben, die dadurch zustande kommen, daß d[er] Bruttoschiffsraum um den Raum neugebauter, angekaufte[r] oder beschlagnahmter neutraler Schiffe verkleinert wir[d]. Auch dadurch pflegt die Verlustziffer künstlich herabg[e]drückt zu werden, daß ungleichartige statistische Größen mi[t]einander in Vergleich gestellt werden, indem beispielswei[se] die Abgänge einer bestimmten Größenordnung oder Grup[pe] von Schiffen herausgegriffen, aber mit dem Gesamtbestan[d] aller Gruppen in Vergleich gestellt werden. Ebenso werde[n] ungleichartige Zeiträume unbedenklich aufeinander bezoge[n], wenn dadurch eine wirkungsvolle Zahl errechnet werde[n] kann. Bekannt ist auch das Rechenspiel mit der *Anzah[l]* der verlorenen Schiffe; um aber besonders kleine Verlustpr[o]zente vorzutäuschen, wird an Stelle der *Schiffszahl* d[ie] Zahl der *Fahrten* eingeführt. Der Kniff besteht dari[n], daß in die Vergleichszahl — den Divisor — die Küstenfah[r]zeuge mit ihrer außerordentlich hohen Fahrtenzahl einb[e]zogen werden, indem jeder Weg von einer Anlegestelle zu[r] nächsten als neue „Fahrt" gerechnet wird. Zu den Täu[]schungsmitteln gehört schließlich auch die Vordatierung neu[]gebauter, aber noch nicht zur Ablieferung gekommene[r] Schiffe. Um Werte zu finden, die für einen gegebenen Fa[ll] das gerade passende Ergebnis liefern, wird keine Mühe g[e]scheut, und um den Eindruck der Glaubwürdigkeit zu ve[r]stärken, wird selten verabsäumt, den Angaben auch einig[e] nachprüfbare Grundzahlen beizumischen.

Beispiele derartigen statistischen Trugwerkes begegne[n] uns auf Schritt und Tritt. Einer dieser Fälle ist bereits unt[er] 2 b angeführt. Möller stellt ein besonders bezeichnendes Be[i]spiel unter Beweis.

Nach einer Mitteilung des Lord Curzon in der Oberhau[s]sitzung vom 13. Februar 1917 besaß die britische Handel[s]flotte zum 1. Juni 1914: 10 124 Dampfer über 100 Tonnen m[it] insgesamt 20,52 Mill. Tonnen, im Juli 1914 3890 Dampfer übe[r] 1600 Tonnen mit zusammen 16,85 Mill. Tonnen und am 31. Ja[]nuar 1917, also unmittelbar vor dem verschärften U-Bootkrie[g] 3500 Schiffe der letztgenannten Größenordnung mit „*ebe[n] unter 16 Mill. Tonnen*".

Schlußfolgerung Curzons: In 30 Kriegsmonaten hat de[r] *Gesamtnettoverlust* der britischen Handelsflotte nu[r] 5 bis 6 % der *Brutto-Registertonnen* betrage[n]. Diese Mitteilungen erschienen am 14. Februar in den „Times"

[1]) Zu vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1893, S. 266.

ie gleichen Zahlen sind aber, den Berichten zufolge, von ord Curzon in der Sitzung vom 10. Mai als auch noch für en 31. März gültig wiederholt worden, nachdem der uneinge-hränkte U-Bootkrieg schon zwei Monate lang gewirkt hatte. Nach den früheren Darlegungen ist klar, daß in der Juniigabe für 1914 die britische Gesamtdampferflotte, i den beiden anderen Angaben die im Mutterland beeimatete Ferndampferflotte gemeint ist. Die in rutto-Registertonnen angegebenen Schiffsraumzahlen selbst nd Lloyds Register entnommen (zu vgl. unter Abschnitt 1). Die ganze Art der Aufmachung ist schon auf Täuschung ngelegt. Möller rechnet nun aber nach, daß die Tonnenngabe für Juli 1914 infolge eines auf oberflächlichem Lesen iner Überschrift in Lloyds Register beruhenden Gedankenehlers von 16,85 auf 17,4 Mill. Tonnen zu erhöhen ist, wähend sich die Bestandsangabe für den 31. Januar 1917 von eben unter 16 Mill. Tonnen“ tatsächlich zu 15,56 Mill. Tonnen rgibt. Lord Curzon verkleinert also den Unterschied zwihen den beiden Bestandziffern, indem er 0,55 + 0,44 = rd. Mill. Br. R. Tonnen Verlust für 5 Monate einfach verhwinden läßt. Auf weitere Irrtumserregung läuft es hinus, wenn er für die Zeit vom 1. Juli 1914 bis 31. Januar 917 statt des wirklichen Verlustes den Nettoerlust vorführt, der erhalten wird, indem von dem ersteren lles das abgesetzt wird, was in der Zwischenzeit von rd. ½ Jahren neu gebaut, gekauft und beschlagnahmt worden st. Daß er den in Anrechnung gebrachten Neubauten auch och diejenigen Schiffe zurechnet, die erst zum Einbau der Iaschinen abgeliefert sind, kann bei solcher Art der Aufiachung nicht wundernehmen.

In den letzten Wochen haben die statistischen Darlegungen iel Staub aufgewirbelt, die der erste englische Seelord, Sir ric Geddes, am 1. November 1917 im Unterhause über die Virkungen des verschärften U-Bootkrieges zum allgemeinen Besten gegeben hat. Er erklärt die U-Bootgefahr nach den euesten Versenkungsziffern für geradezu überwunden. Man raut seinen Augen kaum, wenn man seine Angaben denen es deutschen Admiralstabes gegenüberstellt:

	Versenkter Schiffsraum in Brutto-Registertonnen		
	nach den Meldungen des deutschen Admiralstabes insgesamt	nach Sir Eric Geddes	
		versenkter britischer Schiffsraum	versenkter Schiffsraum aller Nationen
ugust 1917 . .	808 000	wenig mehr als 270 000	wenig mehr als 404 000
eptember 1917	672 000	viel weniger als 224 000	weniger als 336 000

Das Septemberergebnis war für Geddes „höchst zufriedentellend“, während der Oktober „nicht ganz so gut und nur venig schlechter, aber immerhin noch um 30 % günstiger“ bgeschnitten habe, als irgend ein anderer Monat seit Beginn es uneingeschränkten U-Bootkrieges. Die Nettoverrin-erung des Schiffsraumes in den 4 Monaten von Juli bis ktober 1917 sei um 30 % geringer gewesen, als Anfang Juli n Bericht an das Kabinett veranschlagt worden sei. Im Sepember 1917, dem schlechtesten Monat für Deutschland, sei der ritische Seeverkehr auf England mit Schiffen über 1600 onnen um 20 % an Schiffszahl und um 30 % an Schiffsraum tärker gewesen, als im April, und die seit Kriegsanfang aus llen Ursachen eingetretene Nettoverminderung am englischen chiffsraum in Schiffen über 1600 Tonnen mache nach dem mtlichen Register noch nicht 2½ Mill. Bruttotonnen oder 4 % aus.

Wir finden, wie bei Lord Curzon, so auch bei Geddes das ahlenspiel mit dem Nettoverlust, den Größenordnungen der chiffe, der Schiffszahl, ohne daß irgend jemand die Mögichkeit gegeben wäre, sich in dem Angabenwirrwarr zuechtzufinden, ganz abgesehen von der ganz offensichtlichen Unrichtigkeit der Zahlenangaben in der obigen Zusammenstellung. Wo soll bei einem derartigen Gallert die Kritik ansetzen? Am 1. November spricht Geddes bereits von den Oktoberverlusten, die er in ihrer Gesamthöhe überhaupt noch nicht wissen konnte. Dieselbe Täuschungsabsicht tritt zutage in der Behauptung, daß Deutschland seit Kriegsbeginn alles in allem 40 bis 50 % seiner U-Boote, und in den 3 Monaten von August bis Oktober so viele U-Boote verloren habe, wie im ganzen Jahre 1916. Dabei ist ihm die Anzahl der deutschen U-Boote gar nicht bekannt. Den angeblich größer gewordenen Seeverkehr errechnet er, indem er lediglich die Schiffe über 1600 Tonnen berücksichtigt, während sonst, wenn die Zahl der Schiffe groß erscheinen soll, wie in den englischen Angaben über den Wochenverkehr, alle Schiffe angegeben werden. Diese Beispiele mögen genügen, um den Wert seiner Statistik zu beleuchten.

Bemerkenswert ist, wie Sir Eric trotz der von ihm als rosig geschilderten Lage Englands im U-Bootkriege doch die Folgerungen des Gegenteils zieht. Wir kennen diese dringende Stimme der Mahnung zu äußerster Sparsamkeit in der Lebenshaltung, die auch er im Anschluß an seine Eröffnungen in das Land hinaus ertönen läßt.

Geddes' Angaben tragen den Stempel der Unwahrheit offen zur Schau. Die deutschen Marinebehörden haben sich halbamtlich, zum Teil amtlich, zu den Auslassungen Geddes' zum Wort gemeldet. Daß die Beanstandungen von deutscher Seite bei dem hochfahrenden Briten nur weiteren höhnischen Redeschwall auslösen würden, war nicht anders zu erwarten, geschweige denn, daß eine sachliche Begründung oder Widerlegung für nötig befunden oder auch nur ein Titelchen von den Behauptungen zurückgenommen worden wäre. Tell a lie and stick to it, lautet ein englischer Leitspruch.

Doch auch von den Engländern selbst sind die Geddesschen Aufmachungen — wohl zum ersten Mal — als starke Übertreibungen mit Unmut aufgenommen worden. Das zeigen die scharfen Angriffe, die er schon unmittelbar nach seiner Rede im Parlament erfuhr. Vom Schiffsreeder Houston mußte er sich sagen lassen, daß doch auch Sachverständige im Parlamente sitzen. Houston veranschlagt den Verlust der Verbündeten und Neutralen an Schiffsraum seit Kriegsbeginn auf 8 Mill. Br. R. Tonnen, entsprechend einem Beförderungsvermögen von 12 Mill. Gewichtstonnen. Da die Schiffe jetzt nur kleine Reisen ausführen, etwa vier im Jahre, bedeute dies einen Jahresverlust an Beförderungsvermögen von 50 Mill. Gewichtstonnen Fracht. Auch Houston gibt seiner Verwunderung darüber Ausdruck, daß Geddes den Prozentsatz versenkter Tauchboote anführe, obwohl er doch deren Zahl nicht kenne; überhaupt sei es doch müßig, mit Prozentzahlen zu arbeiten, wenn die tatsächlichen Verhältnisse verschwiegen werden. Auch die beiden Inhaber der großen Reederfirma Lamport & Holt erkennen die Geddesschen Angaben nicht an: Die Verheimlichung untergrabe das Vertrauen zur Regierung; nach der gehörten Rede werde sich das englische Volk der wirklichen Schwere der U-Bootgefahr gar nicht bewußt. Holt beziffert „nach zuverlässigem Zahlenmaterial“, so gut, wie er es sich hat beschaffen können, die Verluste an Dampfertonnenraum seit Kriegsausbruch auf 33 %, die Ersatzbauten auf 13 %, die Bestandsabnahme hiernach auf 20 %. Dazu seien 10 % für Minderung des normalen Zuwachses hinzuzurechnen. Man sehe, daß die Dampferflotte verkrüppeln müsse. Von der Regierung sei es unehrlich, eine Jahresprämie von 36 % für die Seeversicherung zu erheben, wenn Geddes mit seinen optimistischen Angaben im Rechte sei. Und Lamport findet, daß die Wochenberichte über die Versenkungen durch U-Boote auf Täuschung des Publikums abzielen. Er vermisse Angaben über die absolute Zahl der Versenkungen ohne Gegenrechnung der Neubauten. Auch der Abgeordnete Bellairs wünscht, daß mit den Tonnenangaben der versenkten Schiffe nicht zurückgehalten werde, wenn die Gefahr, wie es heiße, tatsächlich gemeistert sei.

Diese Äußerungen sind etwas ausführlicher wiedergegeben, um zu zeigen, daß das Mißtrauen zu den Eröffnungen der englischen Regierung selbst bei den Engländern wach zu werden beginnt. Es wird genährt durch Unstimmigkeiten in den Angaben maßgebender Persönlichkeiten selbst. So hatte schon Lord Beresford am 13. Februar 1917 im Oberhaus mitgeteilt, daß England von Kriegsbeginn bis Januar 1917 4 Mill. Tonnen Schiffsraum verloren habe[1]), der aber, wie er zur Beruhigung hinzusetzt, bis zu 3 Mill. Tonnen wieder „gutgemacht" sei, allerdings nicht, wie er glauben machen will, durch Neubauten, sondern wie ihm Möller nachweist, durch Anmietung, zum geringen Teil durch Ankauf von Schiffen. Auch in der Unterhaussitzung vom 1. November 1917 wiederholt Lord Beresford die Verlustziffer von 4 Mill. Tonnen, hinzufügend, daß außerdem bisher im Jahre 1917 etwas über 5 Mill. Tonnen, dazu durch Hilfskreuzer 0,16 Mill. Tonnen vernichtet worden seien und der Gesamtverlust des Jahres 1917 7,52 Mill. Tonnen betragen werde. Da nun im Jahre 1917 von England, den Verbündeten und Neutralen 3 Mill. Tonnen neu gebaut werden könnten, so folge, daß Anfang 1918 5 Mill. Tonnen Schiffsraum weniger vorhanden sei, als 1916. Daß Amerika einen Ausgleich schaffen könne, sei nach amerikanischer Ansicht ausgeschlossen. Zu bemerken ist hierzu, daß nach den Möllerschen Berechnungen zu Anfang 1918 allein am Tonnenraum der englischen Heimatdampfer (Fern- und Nahdampfer) 7,5 Mill. Br. R. Tonnen weniger vorhanden sein würden als 1916, ein Wert, der auch aus Abb. 1 auf S. 754 ohne weiteres abzugreifen ist.

5. Schlußbemerkungen.

Es versteht sich von selbst, daß die Engländer den U-Boot-Angriffen mit allen Mitteln zu begegnen suchen. Die Bewaffnung der Handelsschiffe ist allgemein durchgeführt. Der weitere Schritt mußte naturgemäß sein, die Einzelfahrten einzuschränken und die Handelsschiffe in Gruppen, Geleitzügen, unter Bedeckung von Kriegsfahrzeugen verkehren zu lassen. Das Verfahren ist aus der Not geboren; es erfordert eine besondere Organisation. Es erschwert die Abfertigung in den Ausgangshäfen, beschränkt die Fahrgeschwindigkeit, die sich naturgemäß nach dem langsamsten Schiffe des Geleitzuges richten muß; die Behandlung der gruppenweise ankommenden Schiffe verursacht ebenfalls besondere Schwierigkeiten. Die Rückreise wird von den Schiffen meist einzeln angetreten. Freilich werden die Geleitzüge, zumal sie dauernd den Kurs wechseln, schwerer aufzufinden sein, als die über den Ozean verteilten Einzelschiffe. Sie sind wegen ihrer Bedeckung und der Möglichkeit des Herbeirufens von Verstärkungen von einzeln oder auch zu mehreren fahrenden U-Booten schwerer angreifbar und naturgemäß nur ausnahmsweise im Ganzen zu vernichten. Die Stärke der Geleitzüge wird daher fortwährend gesteigert und durch Zusammenstellen gleichartigerer Schiffe wird auch die Fahrgeschwindigkeit der Gruppe erhöht. Schutzanstriche, die die Fahrzeuge, namentlich nachts, den Blicken entziehen sollen, künstliche Wolkenbildungen u. a. Mittel zur erstrebten Verminderung der Schiffsverluste liegen nahe.

Vor allem aber soll in allen feindlichen Ländern die Ergänzung der vernichteten Handelsschiffe jetzt aufs eifrigste betrieben werden. Das Maß der Baubeschleunigung hängt aber wieder von den Einrichtungen ab, die dafür in zeitraubender Arbeit erst geschaffen werden müssen, denn die vorhandenen Werften genügen nicht und sind mit Ausbesserungen stark belastet; auch fehlt es an geeignetem, fachmännisch geschultem Personal, und die Hilfsbetriebe, wie die Maschinenfabriken, sind mit der Erzeugung von anderem Kriegsmaterial über die Maßen beschäftigt. Die Beschaffung der Rohstoffe ist — nicht in letzter Linie durch die bereits erfolgte starke Verminderung des Schiffsraumes — sehr erschwert. Wie groß die Schwierigkeiten sind, zeigt der Umstand, daß immer neue Länder — wie Brasilien, China — in den Krieg gehetzt werden, um weiteren Schiffsraum an die Hand zu bekommen. Niedergebrochenen und daher nutzlos gewordenen Verbündeten, wie jetzt Rußland, später auch wohl Italien, werden die Schiffe einfach weggenommen. Weiter geht es auch den Neutralen zu Leibe; auch an ihrem Eigentum sich zu vergreifen, scheut sich der Brite in keiner Weise.

Daß man sowohl zur Steigerung der Bauleistungen, als auch zur besseren Organisation der Geleitzüge zu Einheitsformen der Schiffe übergehen würde, war ebenfalls vorauszusehen. England hat eine Trugform vom äußeren Aussehen eines Kriegsfahrzeuges gewählt, um die U-Boote von Angriffen abzuschrecken, so daß wir demnächst vermutlich ganze Geleitzüge aus solchen Mimicry-Fahrzeugen haben werden. Eines dieser Schiffe, die in der Größe von 5000 Br. R. Tonnen gebaut und bewaffnet werden, ist am 19. Oktober 1917 von einem deutschen U-Boot versenkt worden, nachdem es erst 4 Wochen vorher seine Probefahrt abgelegt hatte; es war in der Scheinform eines Torpedojägers aufgemacht, mit umklappbaren Masten, kurzem dicken Schornstein, kurzem Signalmast und mit Schutzfarbenanstrich versehen. Aber auch diese Schreckform der Handelsschiffe hält, wie wir sehen, die U-Boote ebenso wenig von ihrer Tätigkeit ab, wie die vorhin erwähnten andern Mittel.

Auch nach neuen Kampfmitteln gegen die U-Boote wird gesucht. Das nächstliegende ist der Angriff auf die U-Boot-Stützpunkte selbst, für den den Feinden kein Opfer zu groß ist. Mit Minen besetzte Fangnetze und Netzsperren, die die U-Boote abfangen oder ihnen die Ausfahrt unmöglich machen sollen, Geschosse, die erst unterhalb des Meeresspiegels zur Explosion gelangen, u. a. m. sind Mittel, um die Tauchboote, wie Geddes sich ausdrückt, mit langem Arme auch in der Tiefe zu erfassen. Doch mit all diesen und anderen Mitteln ist es nicht gelungen, der U-Boote Herr zu werden.

Die Hauptaufgabe der U-Boote ist, im weltpolitischen Sinne, den englischen Welthandel zu treffen. In der Kriegführung selbst tritt freilich die Frage in den Vordergrund, inwieweit der U-Boot-Krieg in der Lage ist, die Beförderung von Truppen, die Erzeugung und Beförderung von Schießbedarf und sonstigem Kriegszubehör sowie an Lebensmitteln, namentlich von Übersee her, einzuschränken. Diese überaus wichtigen Fragen zu beantworten, ist hier nicht die Aufgabe; dazu bedarf es militärtechnischer, volkswirtschaftlicher und verkehrstechnischer Untersuchungen, die über den Rahmen dieser Betrachtungen hinausgehen. Hier nur soviel, daß die britische Flagge im freien Handelsverkehr schon heute von den Meeren so gut wie verschwunden ist und durch die der Vereinigten Staaten, von Japan, Holland, der skandinavischen Länder ersetzt wird. Eine durchschlagende Einwirkung der U-Boote in dem Sinne, daß auch die Versorgung der feindlichen Heere und Bevölkerungen in vollem Umfange unterbunden würde, ist erst allmählich zu erwarten. Auch der durchgehende Verkehr zwischen England und dem Festlande kann bei den von England für die kurze Strecke von Dover bis Calais getroffenen Sicherungsmaßnahmen durch die U-Boote wohl nicht wesentlich gehindert werden. Aber schwere wirtschaftliche Wirkungen des U-Boot-Krieges haben schon längst eingesetzt und steigern sich andauernd und in immer schnellerem Tempo. Die bei den Hauptfeinden eingetretene Knappheit an Lebensmitteln und Rohstoffen ist auf die Tätigkeit der U-Boote zurückzuführen. Die Folgen machen sich bei den Engländern bereits bis zur Unerträglichkeit fühlbar, da die Lebensmittel zum weitaus größten Teil von Übersee geholt werden müssen. Die vor etwa einem Jahrzehnt

[1]) Offenbar unter Einschluß der Verluste durch Minen und aus sonstigen Ursachen, die dem deutschen Admiralstab unbekannt geblieben und daher nicht von ihm gemeldet sind. Die Admiralstabsmeldungen ergeben bis zum Beginn des verschärften U-Bootkrieges 3,32 Mill. Br. R. Tonnen versenkten Schiffsraum (zu vergl. S. 755).

n einem Ausschuß bedeutendster englischer Sachverständiger niedergelegte Auffassung, daß auch in einem Weltiege England über einen ununterbrochenen Zustrom von ohstoffen und Lebensmitteln, insbesondere von Brottreide, verfügen werde, hat sich als vollkommen irrig erwesen. Die Frage des Frachtraumes ist schon lange in das itische Stadium getreten. Ungeheuerliche allgemeine Preisigerungen waren die Folge, und heute herrscht in England ie Knappheit an Vorräten, die zu den einschneidendsten ißnahmen nötigt, wie sie in England unerhört sind. Die agen der Minderung des Verbrauches, der Steigerung der zeugung und der Verteilung des Vorhandenen stehen auf r Tagesordnung, und die Erscheinungen sind dieben, wie bei den Mittelmächten, denn die Beschränkung r Einfuhr vieler Gegenstände, Einschränkung zahlreicher werbszweige, Beschlagnahme und Verteilung der Vorräte d auch in England die Folgen des Krieges. Insofern steht ses Land aber ungünstiger da, als es, zumal bei den bensmitteln, an dem fehlt, was verteilt werden soll, weil gland von der Hand in den Mund lebte, Bestände also ht angesammelt sind. Zu einer Lebensmittelverteilung lt es auch an einem geeigneten Beamtenstab. Daß eine igerung der landwirtschaftlichen Erzeugung nicht von ite auf morgen in einem Lande der Viehweiden durchirbar ist, liegt auf der Hand. Auch im Forstwesen kann in sem waldarmen Lande die Erzeugung erst in langen iren vermehrt werden. In der englischen Zeitschrift „Economist“ findet sich die nebenstehende kleine, aber um so vielsagendere Zusammenstellung über die englische Getreidebeschaffung der letzten beiden Jahre.

	Jahresmenge in Millionen cwts. (zu je 50,8 kg).	
	1. September 1915 bis 31. August 1916	1. September 1916 bis 31. Aug. 1917
reideanfuhren netto	106,72	42,17
reideablieferung im ılande	41,60	37,30
zusammen	148,32	79,47

Am 31. Oktober 1917 hielt Sir Arthur Yapp in Keighley eine Rede, in der er ausführte, die Lebensmittelfrage in allen Ländern der Entente sei ernst und werde sich mit der Fortdauer des Krieges noch verschärfen. Äußerste Sparsamkeit im Lebensmittelverbrauch sei dringendste Pflicht jedes einzelnen; der Ausfall eines einzigen Weizenschiffes bedeute den Ausfall einer Wochenbrotration für eine Bevölkerung von 2¾ Millionen. Er kündete die Gründung eines Bundes zur Sicherung des Landes an, der noch vor Weihnachten 1917 ins Leben treten und 10 Millionen Mitglieder umfassen soll, die sich zu verpflichten hätten, jede unnötige Ausgabe zu vermeiden.

So weist denn alles darauf hin, daß die U-Boote in geduldiger Arbeit ihre Aufgabe glänzend erfüllen und neben den unvergleichlichen Leistungen unserer Landarmee dafür sorgen werden, daß die weitausgesponnenen Handels- und Lieferungsverträge, mit denen sich England den Weltmarkt nach dem Kriege zu sichern wünschte, aus Mangel an Schiffsraum leeres Papier bleiben. Die U-Boote werden den Krieg wesentlich verkürzen. Doch einstweilen ist das Ende des Krieges noch nicht da, und es ist nicht zu erwarten, daß ein Herrenvolk, das, wie das britische, eine halbtausendjährige glänzende Überlieferung zu verteidigen hat, sich dem Zwange der Verhältnisse fügen würde, ehe alle Auswege erschöpft sind. Auch darüber dürfen wir uns bei der Wesensart dieses Volkes, das unentwegt und rücksichtslos nur seine eigenen Ziele verfolgt, nicht täuschen, daß wir eine zweite Auflage dieses Krieges erleben werden, falls nicht durch militärische und politische Sicherungen in weitestem Umfange vorgebaut wird. Auch für Syndikatsgeschäfte von so ungeheurer Ausdehnung, wie das gegenwärtige Kriegsunternehmen, lassen sich unter der Zusage angemessener Gewinnanteile immer Beteiligte finden.

Vereinfachter Farbanstrich für Lokomotiven und Tender.

Die durch den Weltkrieg bedingte Notwendigkeit, mit den handenen Stoffen an Öl, Spachtel, Lack und Farbe mögst haushälterisch umzugehen, dem Ernst der Zeit entechend von jedem überflüssigen Beiwerk Abstand zu men und dadurch an Arbeitskräften und Zeit zu sparen, rte zu einem vereinfachten Farbanstrich für Lokomotiven Tender, der im Nachstehenden anhand der Besonderen lingungen für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern z aufgezeichnet sein soll. Als Grundbedingung gilt, daß bisherige Farbton, d u n k e l g r ü n, für die sichtbaren Benflächen des Führerhauses, der Kessel und Zylinderleidung, der Kohlen- und Wasserbehälter, der Tender und derlokomotiven, r o t b r a u n, für die unterhalb des Umfs sichtbaren, außerhalb des Rahmens liegenden Flächen ie für die sämtlichen Flächen der Radkörper und Tragern, und s c h w a r z für den Umlauf selbst, das Äußere Rauchkammer und des Schornsteins sowie für die zwien den Rahmen liegenden Flächen, beibehalten wird.

Während die Bekleidungsbleche seither auf der inneren e zweimal mit Eisenmennige zu streichen waren, genügt t ein einmaliger Anstrich. An Stelle des seitherigen zweiigen Anstriches der inneren Wasserkästen bei Tenderomotiven und Tendern mit Eisenmennige und daraufgendem einmaligen grauen Ölfarbenanstrich tritt jetzt ein- Eisenmennige, darauf einmal graue Farbe.

er Fußbodenbelag im Führerhaus erhält statt des Firnistrichs und zweimaligen schwarzen Ölfarbenanstrichs nur en zweimaligen schwarzen Farbanstrich. Die Innende des Führerhauses wurden seither in der oberen Hälfte imal holzähnlich gestrichen und dann unten und oben mit omotivlack überzogen, sie erhalten jetzt einen zweiigen gelben Farbanstrich. Die Decke des Führerhauses, che nach dem Grundanstrich zweimal mit weißer Ölfarbe dann mit weißer Lackfarbe zu streichen war, erhält mehr einen dreimaligen weißen Farbanstrich. Bisher and die Vorschrift, daß die Bekleidungsbleche außen, die rerhausaußenwände mit Türen, Luft- und Speisepumpenträger, Wasser- und Kohlenkastenaußenwände der Tender und Tenderlokomotiven mit Zinkweiß oder Eisenmennige zu streichen, hierauf dreimal zu spachteln, einmal zu schleifen, dann mit grauer Ölfarbe gestrichen, mit Spachtelkitt nachgekittet und wiederum geschliffen werden müssen, dem ein zweimaliger Schleiflacküberzug, der jedesmal geschliffen werden muß, und zum Schluß ein Lokomotivlacküberzug folgt. Diese Vorschrift ist gemildert worden in einmaliges Scheuern, Grundieren, und zweimaligen grünen Farbanstrich. Von dem Absetzen der Bekleidungsziehbänder sowie aller Kanten und Leisten, welche Flächen begrenzen, und dem Teilen der größeren Flächen, namentlich der Seitenwände der Wasserkästen, ist vollständig Abstand genommen worden. Während die schwarz zu haltenden, nicht zu spachtelnden Teile bislang einen einmaligen Anstrich mit Ölfarbe und einen Überzug von Asphaltlack erhielten, genügt für den Rahmen innen, Kohlenaufbau innen ein zweimaliger schwarzer Farbanstrich, für den Umlauf ein einmaliger Farbanstrich.

Die rotbraun zu streichenden Flächen der Rahmenaußenseiten, der Tritt- und Gleitstangenträger und der Radsätze wurden bislang mit Eisenmennige oder Zinkweiß gestrichen, hierauf einmal gespachtelt und geschliffen, sie erhielten dann einen Anstrich mit grauer Ölfarbe, der nachgekittet und geschliffen wurde. Alsdann erfolgte ein zweimaliger Anstrich mit rotbrauner Farbe, Schleiflacküberzug, der geschliffen werden mußte, und zum Schluß ein Überzug von Lokomotivlack. An Stelle dieser Arbeiten tritt jetzt ein zweimaliger roter Farbanstrich.

Diese einschneidenden Änderungen in der Lokomotivlackierung haben zur Folge, daß beispielsweise bei der Fertigstellung einer G 8¹ Lokomotive mit dreiachsigem Tender an Arbeitszeit ungefähr 2 Tage und an Arbeitskräften ungefähr 3 Mann gespart werden. Als weitere wesentliche Zeit- und Arbeitsersparnis dürfte es sich empfehlen, von dem Schlichten der Steuerungsteile Abstand zu nehmen und diese mit einem grauen Farbanstrich zu versehen. —s.—

Papierersparnis durch bessere Ausnutzung der Fahrkartenausgabebücher.

Das Fahrkartenausgabebuch (Muster 3373) der preußisch-hessischen Staatsbahnen hat nachfolgenden Seitenkopfdruck. Dem Vordrucke entsprechend wird für jede Stationsverbindung eine Seite in der ganzen Breite verwandt, auch wenn die Zahl der aufliegenden Fahrkartensorten noch so gering ist. Für die einzelnen Arten sind 10 Spalten (Spalten 2—11) vorgesehen. Liegen nun in einer Stationsverbindung weniger Sorten Fahrkarten auf, dann bleibt eine mehr oder minder große Zahl von Spalten frei. Da bei jeder Fahrkartenausgabe Stationsverbindungen mit geringerer Sortenzahl — oft nur für eine oder zwei Klassen — reichlich vorhanden sind, er gibt die bisherige Verwendung der Bücher eine große Ver schwendung an unbenutzt gebliebenem Papierraum.

Der vollständige Verbrauch der Fahrkartenausgabebüche wird dadurch erzielt, daß unter Ausnutzung aller Spalte und handschriftlicher Abänderung des Kopfdruckes de Seiten mehrere Stationsverbindungen auf eine Seite ge bracht werden, wie in der zweiten Darstellung ersichtlich ge macht ist.

Nach

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	
Tag	Fahrkarten für Eil- und Personenzüge			Doppelkarten		Militär-fahr-karten	Hunde-karten				Summe			
											der Tages- oder Tages-abschnitts-einnahme		der Einnahme vo Anfange des Rechnungs abschnitte bis zum Tage schlusse	
	II.	III.	IV.	III.	IV.									
	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.							
	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück				M.	Pf.	M.	Pf

	Aachen		Ahrweiler							Bonn				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	
Tag	IV.	Erlös	Tag	II.	III.	IV.	Mil.	Erlös		Tag	III.		Erlös	
	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.							
	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück	Nr. Stück				M.	Pf.	M.	Pf

Für jede Stationsverbindung wird je nach der Zahl der aufliegenden Fahrkartensorten die erforderliche Zahl der Spalten durch Längsstriche abgeteilt. Die Angaben für die einzelnen Spalten — Tag, Art (Klasse), Erlös — werden durch Überschreiben des bestehenden Druckes hergestellt. Diese Überschreibungen sowie die Längsstriche können mit Blaustift gemacht werden. Die beim Aufschlagen des Buches vorliegenden zwei Seiten sind durchgehend wie eine Seite zu behandeln. Die in dem Vordrucke (Muster 3373) vorgesehenen zwei Erlösspalten sind nur bei Stationsverbindungen mit stärkerem Verkauf beizubehalten; für Stationsverbindungen mit geringerem Verkauf genügt eine Erlösspalte. Zwei oder mehr Verbindungen mit geringem Verkauf sind untereinander in derselben Längsabteilung aufzuführen. Die am Schlusse des Buches vorhandenen nicht mehr für ein Vierteljahr zur Aufnahme aller Stationsverbindungen ausreichenden Seiten können durch Nachheften von Blättern bis zur voll ständigen Ausnutzung des Buches ergänzt werden.

Der Verbrauch an Fahrkartenausgabebüchern wird auf di Hälfte bis ein Viertel des bisherigen Verbrauchs herabge mindert. Die Schalteraufnahmen und Aufrechnungen de Bücher werden noch dazu erleichtert, denn das Umblätter der Seiten, das Übertragen der Nummern und Aufrechnunge von Seite zu Seite und das bei einzelnen Stationsverbindunge im Fahrkartenausgabebuch übliche Ausschneiden des Kop drucks der Seiten werden eingeschränkt.

Die erleichterten Schalteraufnahmen entschädigen di Schalterbeamten für die vermehrte Arbeit beim Anlegen de Buches. Die anfangs dagegen erhobenen Einwendunge schwinden, sobald sich die Schalterbeamten an die Einschrä kung gewöhnt haben.

Haag, Verk.-Kontr. (VA. 2 Coblenz).

Nachrichten.

Deutschland.

—**Die Erhöhung der Gepäckfracht.** Mit der Ergänzungskarte wurde die Einführung einer Reihe von weiteren Maßnahmen zum Eindämmen des Verkehrs angekündigt, die zum Teil bereits eingeführt worden sind. So wurde am 15. d. M. die Gewichtsgrenze von Gepäckstücken auf 50 kg festgesetzt. Seit 20. d. Mts. wird auf den deutschen Eisenbahnen fü die Beförderung von Gepäck- und Expreßgut das Doppelt der bisherigen Fracht erhoben, um eine Entlastung in de Gepäckbeförderung herbeizuführen. Gleichzeitig werden di Mindestgebühren erhöht. Als Mindestgebühr werden erhoben im Gepäck- und Expreßgutverkehr in Personenzügen 1 *M*, i Expreßgutverkehr in Schnellzügen jedoch 2 *M*. Eine Au nahme von der Tariferhöhung tritt im Gepäckverkehr de Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ein. Hier gelte nach wie vor die alten Sätze.

— **Keine Reisende ohne Fahrkarten.** Die Bestimmung im 22 Ziffer 8 der Personen-Beförderungsvorschriften, wonach er zu spät kommende Reisende ohne Fahrkarte durch die perre gelassen werden darf, ist auf den preußisch-hessischen taatseisenbahnen aufgehoben worden. Solche Reisende verden ausnahmslos zunächst an den Fahrkartenschalter verwiesen.

— **Eisenbahndiebstähle.** Aus Düsseldorf wird der „Nordd. llg. Ztg.“ gemeldet: Das gesamte Zugpersonal der Züge, ie zwischen Düsseldorf und Vohwinkel usw. verkehren, ist erhaftet worden. Bei einer Haussuchung fand man eine enge Diebesgut, darunter mehrere Zentner Schokolade und igarren, die aus Güterzügen stammen. Auch auf anderen isenbahnstrecken hatten die neu errichteten Überwachungsellen schon Erfolg. Es konnten bereits mehrere Spitzuben, darunter Kutscher, Bodenarbeiter, Rolljungen (Rollöpse) und andere Arbeiter festgenommen werden. Sie atten alles gestohlen, was ihnen in die Hände fiel. Ferner ird über die wiederholten Eisenbahndiebstähle auf dem hlesischen Güterbahnhof in Berlin gemeldet: Diese haben e Eisenbahnverwaltung zu einer durchgreifenden Maßnahme eranlaßt, die zur Verhaftung von 13 Personen führte. Auf iele einlaufende Anzeigen hin stellte die Verwaltung ausgehnte Beobachtungen an, die bald ergaben, daß sich unter em großen Beamtenheer viele ungetreue Angestellte befanen, meistens solche, die zur Aushilfe angenommen worden aren. Bei einer Durchsuchung der ihnen zur Verfügung ehenden Räume und der Wohnungen der Verdächtigen wuren viele gestohlene Waren gefunden. Die erwischten 3 Personen, Lokomotivführer, Heizer, Rangierer, Gepäckäger und Gepäckträgerinnen sowie andere Hilfsbeamten, ei denen man die verschiedensten Sachen, meistenteils Lensmittel und Kleidungsstücke, vorfand, wurden sofort festenommen. Mehrere hatten damit einen schwunghaften andel getrieben, indem sie diese an andere Eisenbahner eiterverkauften. Der Erlös aus diesem Handel, zum Teil rößere Summen, wurde ebenfalls beschlagnahmt. Die iebstähle waren in den meisten Fällen mit großer Dreistigeit ausgeführt worden. So waren einige Beamte auf dem angierbahnhof mit der Lokomotive an dort stehende Güteragen herangefahren, hatten aus diesen ihnen geeignet erheinende Güter zu sich auf die Lokomotive genommen, die eute dann zunächst versteckt, um sie bei Gelegenheit herausschmuggeln.

— **Änderung in den Fahrpreiszuschlägen.** Finanzminister Seidewitz erklärte am 20. d. M. in der 2. sächs. Kamer, daß die Schnellzugzuschläge in kurzer Zeit geändert werden würden. An Stelle der jetzigen Zonenysteme werde voraussichtlich die Bestimmung treten, daß ahrten in Schnellzügen nur gegen Lösung von zwei Fahrarten gestattet seien.

— **Einschränkungen im Schnell- und Personenzugverkehr Sonn- und Festtagen.** Am 18. November sind bis auf weires im Schnell- und Personenzugverkehr an Sonn- und Festgen auf den Linien der sächsischen Staatseisenbahnen Einhränkungen eingetreten. Gleichzeitig wurden auch einige nstige Fahrplanänderungen eingeführt. Näheres hierüber gibt ein auf den Stationen der genannten Staatsbahnen anbrachter Aushang.

— **Der württembergische Staatsvoranschlag.** In Abweichung n dem bisher während der Kriegszeit eingehaltenen Verhren soll der württembergische Voranschlag für 1918 nicht ehr als Notvoranschlag, sondern wieder als Einzelvoranhlag aufgestellt werden. Er soll als Friedensvoranschlag lten, aber den Verhältnissen des Kriegs tunlichst Rechnung agen und in vereinfachter und abgekürzter Form aufgestellt, ch den Ständen wesentlich früher als in den letzten Jahren rgelegt werden.

— **Die erste Wagenklasse in Württemberg.** Seit 1. November d. J. führen sämtliche Personenzüge auf den württembergschen Strecken und den badischen Anschlußstrecken Brettenuchsal und Jagstfeld-Neckarelz die erste Wagenklasse nicht ehr.

— **Die Stellungnahme der württembergischen Eisenbahnrwaltung zu den weiteren Tarifmaßnahmen.** Im „Staatszeiger für Württemberg“ wird zu den Tariferhöhungen im iterverkehr und im Gepäckverkehr halbamtlich in folgender eise Stellung genommen: Die deutschen Eisenbahnverwalngen sehen sich infolge der fortgesetzten Vermehrung ihrer rsönlichen und sachlichen Ausgaben gezwungen, an die age der Einführung eines Kriegszuschlags zu den Frachtzen des Güterverkehrs heranzutreten. Es handelt sich hierbei um einen für ganz Deutschland einheitlichen Zuschlag zu allen Frachtsätzen des Güterverkehrs. Wenn dieser Zuschlag allgemein durchgeführt wird, so würde wohl in Württemberg der hier bereits geltende Kriegszuschlag für den Wagenladungsverkehr entfallen. Die württembergische Eisenbahnverwaltung wird demnächst die Erörterung der Frage in den hierfür in Betracht kommenden Körperschaften veranlassen. Im Gepäckverkehr treten auf den deutschen Eisenbahnen neue Bestimmungen in Kraft, wonach u. a. das zulässige Höchstgewicht für die einzelnen Gepäckstücke auf 50 kg festgestzt und die Fracht verdoppelt wird. Durch diese Bestimmungen wird, ähnlich wie durch die Einführung der Ergänzungsgebühren für den Schnellzugverkehr, die zurzeit gebotene Entlastung des Eisenbahnbetriebes bezweckt. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hatte sich hierbei, da nur eine einheitliche Maßnahme in Betracht kommen konnte, dem Vorgehen der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen anzuschließen.

— **Eröffnung des neuen Schiffahrtsweges bei Breslau.** Am 25. Oktober d. J. wurde der neue, mit Schleppzugschleusen ausgestattete Schiffahrtweg bei Breslau dem Verkehr übergeben. Wir entnehmen hierüber dem „Zentralbl. d. Bauverw.“ folgendes: Bekanntlich ist die obere Oder von Cosel bis zur Neißemündung bereits im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts kanalisiert worden. Im vorigen Jahrzehnt wurden die zwölf Staustufen dieser Strecke mit Schleppzugschleusen versehen, zu gleicher Zeit erfolgte die Kanalisierung von der Neißemündung bis Breslau. In Breslau selbst genügten die bisherigen Schiffahrtwege den Anforderungen des stark gestiegenen Verkehrs nicht mehr. Der jetzt fertiggestellte Weg soll den Verkehr um Breslau herumleiten, seine Schleppzugschleusen werden auch den 600-t-Kähnen, die bisher stromauf nur bis Breslau gelangen konnten, den Weg bis zum Coseler Hafen aufschließen. Die Bauarbeiten, deren Beendigung ursprünglich für das Jahr 1915 geplant war, wurden auch während des Krieges trotz der verursachten Schwierigkeiten mit den noch verbliebenen geringen Arbeitskräften fortgesetzt. Nunmehr sind sie dank der Anspannung aller Kräfte soweit gediehen, daß der Verkehr durch den neuen Kanal aufgenommen werden konnte.

Ihren Abschluß werden die Arbeiten durch die noch nicht erfolgte Fertigstellung des Ranserner Wehres unterhalb Breslau finden, das — auch im Winter — eine Mindestwassertiefe im Breslauer Hafengebiet gewährleisten soll. Die Kosten für die in technischer Beziehung zum Teil bemerkenswerten Bauausführungen bei Breslau sind zu 11,55 Millionen Mark veranschlagt, sie werden aber infolge der stark gestiegenen Baustoffpreise und Arbeitslöhne überschritten werden. Hierin sind die Kosten für die gleichzeitig ausgeführten und mit dem Schiffahrtweg eng zusammenhängenden umfangreichen Arbeiten zur Verbesserung der Vorflutverhältnisse nicht inbegriffen.

Durch die Breslauer Bauten und die Kanalisierung der Oder ist oberhalb Breslau eine Mindest-Fahrwassertiefe von 1,50 m geschaffen. Auf der mittleren Oder von Breslau abwärts soll eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse durch weiteren Ausbau des Niedrigwasserprofils und namentlich durch Zuführung von Zuschußwasser in wasserarmer Zeit erzielt werden. Mittel hierfür in Höhe von 36,7 Millionen Mark sind durch das Gesetz vom 30. Juni 1913 bereitgestellt, durch den Krieg ist die Inangriffnahme der Arbeiten bisher verhindert worden.

Österreich.

— **Tariferhöhung und Güterverkehrsstatistik.** „Die Zeit“ schreibt: Mit Beginn nächsten Jahres wird eine neuerliche Erhöhung der Gütertarife auf den österreichischen und wohl auch auf den ungarischen Bahnen stattfinden. Mit der Durchführung dieser Maßregel — die hauptsächlich in einer Aufklassifikation der Güter bestehen wird — soll auch eine genauere statistische Erfassung des Warenverkehrs auf den Eisenbahnen verknüpft sein. Allerdings ist es nicht die Absicht der Behörden, die wiederholt geplante Güterverkehrsstatistik ins Leben zu rufen. Diese hätte nach deutschem Muster über den Verkehr der wichtigsten Waren Auskunft geben sollen, der sich zwischen den Kronländern und bedeutenderen Industrieorten Österreichs auf den Eisenbahnen (gleichgültig, ob sie Staats- oder Privatbahnen, Haupt- oder Lokalbahnen sind) vollzieht. Die Statistik wäre auf dem Urmaterial, das ist auf statistischen Erklärungen des Absenders, aufzubauen gewesen und würde dadurch viel genauer sein als ihr deutsches Vorbild. Die Kosten der Statistik hätten die Parteien zu decken, und zwar durch Anbringung von Stempelmarken auf den bezüglichen Erklärungen. Von der Aus-

führung dieses Planes wird gegenwärtig Umgang genommen. Vor allem wird diesmal die zu schaffende Warenverkehrsstatistik nicht auf alle Eisenbahnen Österreichs erstreckt werden, sondern auf das Netz der Staatsbahnen beschränkt bleiben. Dabei muß freilich bemerkt werden, daß die Privatbahnen ohnehin seit jeher viel genauere statistische Aufzeichnungen führen als die Staatsbahnen. Des ferneren wird, wie verlautet, die neue Warenverkehrsstatistik auf jede Mitwirkung der Verfrachter verzichten, so daß nicht mehr, wie bei den früheren Projekten, ein umfassendes Gesetz, sondern lediglich eine innere Maßregel der Staatsbahnverwaltung in Frage kommt. Aber auch diese ist zu begrüßen, denn sie wird der Bahn, wie zu erwarten ist, ein taugliches und auskömmliches Material für ihren kommerziellen und tarifarischen Dienst bieten, dessen Fehlen bisher sehr fühlbar war. Außerdem darf man annehmen, daß nach diesem ersten Schritt in Friedenszeiten der Weg zu einer richtigen und vollständigen Güterverkehrsstatistik, die nicht nur für die Bahnen, sondern auch für die Geschäftswelt von großer Bedeutung ist, bald zurückgelegt werden wird.

— **Fahrplanänderungen.** Die Fahrordnung der Balkanzüge wurde am 16. November in der Weise geändert, daß diese Züge nunmehr zwischen Wien und Berlin sowie zwischen Wien und München und umgekehrt in der Nachtzeit verkehren. Die Verkehrstage für Wien bleiben dieselben wie bisher.

Gleichzeitig gelangten in der Strecke Wien Westbahnhof-Salzburg neue Nachtschnellzüge mit Wagen I., II., III. Klasse zur Einführung: Wien Westbahnhof ab 9.40 abends, Linz ab 1.25 nachts, Salzburg an 4.10 früh; zurück Salzburg ab 1.50 nachts, Linz ab 4.27 früh, Wien Westbahnhof an 8.27 früh. In Salzburg finden diese Schnellzüge Anschluß nach und von München zweimal wöchentlich durch den Balkanzug (München H. B. an 7.30 früh, zurück München H. B. ab 10.50 abends) und an den übrigen Tagen durch einen neuen, in der Lage des Balkanzuges von Salzburg nach München und zurück verkehrenden Schnellzug. An den Tagen, an denen der Balkanzug nicht verkehrt, wird in diesen Schnellzügen von München über Hütteldorf-Hacking-Verbindungsbahn-Wien Ostbahnhof nach Budapest Westbahnhof (an 2.00 nachmittags) sowie von Budapest Westbahnhof (ab 3.10 nachmittags) über Wien Ostbahnhof-Verbindungsbahn-Wien Westbahnhof nach München ein durchlaufender Wagen I./II. Klasse und außerdem von Wien Westbahnhof nach München und zurück ein Schlafwagen geführt werden.

Der Personenzug Wien Westbahnhof ab 10.10 abends, Salzburg an 6.45 früh, und der Personenzug Salzburg ab 10.5 abends, Wien Westbahnhof an 6.10 früh, wurde mit 16. November aufgelassen.

An Stelle des Schnellzuges Budapest Westbahnhof ab 4.55 nachmittags, Wien Ostbahnhof an 9.40 abends, verkehrt seit 16. November ein neuer Schnellzug (Budapest Westbahnhof ab 3.10 nachmittags, Wien Ostbahnhof an 8.25 abends).

Ungarn.

— **Bau zweiter Gleise.** In der nächsten Zeit werden die Arbeiten für den Ausbau des zweiten Gleises auf der Linie Iglau-Liptószentmiklós der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Angriff genommen. Die Trassierungsarbeiten sind bereits im Zuge. Ferner wird in weiterer Folge an den Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Iglau-Kaschau geschritten werden.

Übrige europäische Länder.

— **Isländische Eisenbahnpläne.** Die behufs Ausnutzung isländischer Wasserkraft gegründete dänische Wasserfallgesellschaft „Island" will nach dem Krieg an die Verwertung der Wasserfälle gehen, die sie in der Nähe des Thingwallasees, etwa 10 km östlich von Reykjawik besitzt. Zu diesem Zweck soll an den Wasserfällen eine Kraftstation und eine Kalkstickstoffabrik angelegt werden. In Verbindung damit ist der Bau einer Eisenbahn von Reykjawik bis zu den Wasserfällen geplant. Bei der isländischen Regierung ist bereits das Gesuch um Gewährung der nötigen Rechte zum Bahnbau eingereicht worden. Danach ersucht die Gesellschaft um Befreiung von allen Abgaben, wogegen sie als Gegenleistung 10 % des Überschusses an die isländische Landeskasse zahlen will. Ob das Althing und das Ministerium in Island auf den Plan eingehen, ist noch nicht sicher, da dort Neigung besteht, Bahnbauten durch die Landesverwaltung ausführen zu lassen. Aber als gewinnbringenden Unte[rnehmungen] blühen etwaigen Eisenbahnen in Island überhau[pt] keine günstigen Aussichten. Der schon vor mehreren Jahr[en] aufgetauchte Plan, eine Eisenbahn von Reykjawik bis zu[m] Fluß Thjorsaa im Rangarwallabezirk zu bauen, ist auch he[ute] noch nicht der Verwirklichung näher gekommen. Die hi[er] in Frage kommenden Gebiete, die sich an der Südküste hi[n]ziehen, gehören zu den fruchtbarsten des Landes und biete[n] Gelegenheit zu landwirtschaftlicher Entwickelung. Aber ei[ne] Eisenbahn, die hier eine Strecke von gegen 120 km Län[ge] hätte, kann auf dieser nur mit einer Einwohnerschaft v[on] etwa 25 000 Menschen rechnen. Ein Eisenbahnschriftstelle[r], der s. Z. die Verhältnisse untersuchte, Professor Kuntzmüller in Mannheim, hatte denn auch erklärt, kein ander[es] europäisches Land würde auf einer so bescheidenen Grun[d]lage den Bau einer Eisenbahn wagen. Was die geplante Ba[hn] zum Thingwallasee betrifft, so dürften hier die Verhältnis[se] insofern etwas anders liegen, als die nötigen Vorbedingung[en] in den Erzeugnissen der beabsichtigten Fabrik geschaffe[n] werden. M.

— **Die schwedischen Holzfeuerungsversuche.** Auf d[er] Eisenbahnlinie Stockholm-Nynäs, einer 55 km langen Priva[t]bahn, haben längere Zeit hindurch Versuche mit Holzfeueru[ng] auf allen Lokomotiven, sowohl für Güterzüge wie für Schnel[l]züge, stattgefunden, und da diese Versuche zu befriedigende[n] Ergebnissen führten, wird jetzt auf dieser Bahn der gesam[te] Verkehr ausschließlich mit Holzfeuerung aufrechterhalte[n]. Die Schnellzüge dieser allerdings kurzen Strecke erziele[n], ohne daß sie ein Stück Kohle benutzen, eine Geschwindigke[it] von 70—80 km in der Stunde. Dem fortgesetzten Betri[ebe] dieser Art steht nichts im Wege, solange die Wälder Ho[lz] liefern. Für den Notfall sind zwar die Lokomotiven m[it] einem kleinen Vorrat von Steinkohlen und Koks ausgerüste[t], aber bisher hat man hiervon nichts benutzen brauchen. Z[ur] Verhinderung des Funkenflugs und der damit verbunden[en] Feuersgefahr, wurden die Schornsteine mit Funkengitte[rn] versehen. Infolge des Mangels an Schmieröl machte ma[n] Versuche mit Teer, die ebenfalls gut ausfielen. Was d[ie] schwedischen Staatsbahnen betrifft, so werden seit kurze[m] die Güterzüge auf den Zweigbahnen in Nordschwede[n] mit Holz betrieben; allmählich soll die Holzfeuerung a[uf] allen Linien im Güterverkehr eingeführt werden. M.

Fremde Erdteile.

— **Beabsichtigte Verstaatlichung der Güterwagen in de[n] Vereinigten Staaten.** Wie „The Iron Age" meldet, hat d[as] Council of National Defense einen Plan von großer Bede[u]tung an die Öffentlichkeit gebracht, und der Kongreß wi[rd] sich demnächst schlüssig machen, ob er die Mittel zu desse[n] Ausführung bewilligen wird. Es handelt sich darum, da[ß] die Regierung 100 000 Güterwagen erwerben und diesen Wa[]genpark unter die Leitung des Präsidenten stellen soll, de[m] alle Eisenbahnen des Landes unterstellt werden. Für di[e] Durchführung dieser Maßnahmen wird eine Summe von 1[] Millionen Dollar als erforderlich angesehen. Mit den i[n] Frage kommenden Gesellschaften und Vereinigungen sin[d] bereits in Washington Unterhandlungen im Gange. Fall[s] der Vorschlag ausgeführt wird, würde das den ersten Schri[tt] zur Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen b[e]deuten.

Die vorgeschlagene Maßnahme hat, wie die „Zeitschr. d. V[.] Deutscher Ingenieure" schreibt, ihre Ursache in den auge[n]blicklich in den Vereinigten Staaten herrschenden Verkehr[s]schwierigkeiten. Die nordamerikanischen Eisenbahnen be[]sitzen gegenwärtig ungefähr 2 500 000 Güterwagen, die für di[e] Bedürfnisse des Wirtschaftslebens ausreichend sind; i[n] nächster Zukunft werden jedoch die Eisenbahnen 120 00[0] Güterwagen zur Beförderung der Baustoffe für die neue[n] Baracken und Einrichtungen für die aufzustellende Arme[e] gebrauchen, und ein ununterbrochener Wagenverkehr von u[nd] zu den neuen Truppenlagerplätzen wird einsetzen. Außer[]dem schätzt man den Wagenbedarf für die Herbeischaffun[g] der Baustoffe und Ausrüstungsteile zum Bau der Regierung[s]-Handelsschiffe auf 200 000 Stück. Hierzu kommen noch di[e] großen Mengen von Stahl und anderem Material, die für di[e] staatlichen Kriegsschiffbauten zu befördern sind.

Um diesen gewaltigen Anforderungen genügen zu könne[n], ist eine Neuordnung des Verkehrs geplant, die die größt[e] Ausnutzung des Laderaumes, schnellen Umlauf der Güter[]wagen und zweckmäßige Streckenausnutzung gewährleiste[n] wird. Auch soll der Personenverkehr, um Personal und Ma[]schinen zu sparen, eingeschränkt werden.

Bücherschau.

— **Winklers Eisenbahnstrecken- und Lademaß-Karte von ittel-Europa, Ausgabe 1917.** Verlag von Adolf Urban, Dresn. Preis 6 *M*, für Eisenbahnverwaltungen besonderer Vorgspreis. — Die seit 1874 in der Regel alljährlich erscheinde Karte umfaßt jetzt die Gebiete von Deutschland, Österich-Ungarn, Dänemark, Schweden und Norwegen, den Nierlanden, Luxemburg, Belgien, die Hauptteile von Frankich, ferner Italien, die Schweiz, die Balkanländer und die ter deutscher und österreichischer Verwaltung stehenden biete Rußlands. Sie enthält in übersichtlicher, schematiher Darstellung alle Haupt-, Neben- und Kleinbahnen dieser inder unter Kennzeichnung der ein- oder mehrgleisigen und r schmalspurigen Strecken und unter Angabe sämtlicher bergangs- und Abzweigstationen und der Zollabfertigungsellen. Außerdem sind bei allen Strecken die Entfernungen n einer Abzweigstation zur andern angegeben. Der Bereich r einzelnen Bahnen und Direktionsbezirke usw. ist durch bhafte Farben recht klar und anschaulich dargestellt. Deuthe farbige Zahlen ermöglichen ein rasches Auffinden von men und Sitz der einzelnen Bahnen in dem beigegebenen 'erzeichnis der Eisenbahnverwaltungen". Alle Änderungen den Bahnlinien oder in der Schreibweise der Stationen usw. d bis zu den letzten Monaten sorgfältig berücksichtigt. chade, daß bei einigen wichtigen neueröffneten Abkürzungsien, z. B. Nauen-Oranienburg und Norrköping-Nyköping, die tfernungen noch nicht vermerkt sind!). — Die in der Karte eiter enthaltene Angabe der auf den einzelnen Bahnen zussigen Lademaße ist eine für zahlreiche Dienststellen sehr llkommene Ergänzung des vom Verein Deutscher Eisenhnverwaltungen herausgegebenen Radstandsverzeichnisses V.) Doch ist leider die Unterscheidung der einzelnen Ladeaße vielfach, z. B. bei den französischen Bahnen mit bloßem ge kaum zu erkennen; bei den belgischen Bahnen ist ja f eine Trennung der Lademaße V bis XI überhaupt verhtet. Vielleicht ließe sich in dieser Hinsicht eine Versserung schaffen, wobei dann auch die sonstigen Abichungen einzelner Strecken vom gewöhnlichen Lademaß sichtlich gemacht werden könnten. (Auf den Strecken Hunn-Mücke, Villingen-Ruppertsburg und Nidda-Schotten des senbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) gilt übrigens it einigen Jahren das Lademaß I.) Auch bei dem Abdruck r Lademaße in dem beigegebenen „Verzeichnis der Eisenhnverwaltungen" möchte sich zur Vermeidung von Mißverindnissen ein Hinweis auf die im Radstandsverzeichnis entltenen Einschränkungen zu den einzelnen Lademaßen und ch eine genauere Fassung der Begleitworte zu Lademaß I d II empfehlen. Das Lademaß XX der norwegischen Bahn ist im Radstandsverzeichnis seit 1915 durch ein neues setzt.

Der unbestreitbare Vorzug, den die Winklersche Karte vor deren hat, und ihr Hauptwert liegt in der anschaulichen nnzeichnung und Abgrenzung der einzelnen Bahnbereiche d der Gemeinschaftsstrecken, sowie namentlich darin, daß die Feststellung der Entfernungen zwischen zahlreichen tionen auf den verschiedenen Bahnwegen erheblich leich- als andere Hilfmittel und verhältnismäßig genau ermöglht, was für die Zwecke des Personen-, Güterabfertigungsd des Wagendienstes von großem Werte ist. Die Karte ist rum mit Recht seit langem ein beliebtes und viel benütztes lfsmittel bei allen Eisenbahndienststellen, die die Neuaufge mit Freude begrüßen werden.

— **Verzeichnis der höheren Beamten der preußisch-hessien Staatsbahnverwaltung, des Reichseisenbahnamts und der rwaltung der Reichseisenbahnen** mit Angabe über Rang d Dienstalter (Rangliste) 1917/1918. Zusammengestellt ch amtlichen Unterlagen und durchgesehen im Geh. Peralbureau des Eisenbahnministeriums (abgeschlossen am Juni 1917). Verlag von Gebr. Jänecke, Hofbuchdruckerei Hannover.

Von diesem beliebten Nachschlagewerkchen ist vor kurzem die 17. Ausgabe in der bisherigen Ausstattung und handlichen Form erschienen. Wie in den Ausgaben der voraufgegangenen Kriegsjahre, so ist auch diesmal wieder dem Hauptinhalt des Verzeichnisses eine Ehrentafel in würdiger Ausführung vorangestellt worden, auf der sich die Namen der seit dem Beginn des Weltkrieges im Kampfe für Kaiser und Reich gefallenen höheren Beamten — es sind zurzeit 44 — verzeichnet finden. Die Namen der höheren Eisenbahnbeamten, die im Heeresdienste stehen oder der Berufung zur Teilnahme an der Verwaltung oder dem Betrieb der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten des feindlichen Auslandes gefolgt sind, wurden im Text durch ein besonderes Zeichen kenntlich gemacht. Im übrigen ist die Gliederung des stofflichen Inhaltes annähernd die gleiche geblieben wie in den Vorjahren. Nach einem an den Anfang gestellten Verzeichnis der in dem Büchlein gebräuchlichen Abkürzungen enthält der der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung vorbehaltene Teil I in Abteilung I ein Verzeichnis aller höheren Beamten dieser Verwaltung mit Angaben über deren Rang, Dienstalter, Verwaltungsstelle oder Dienstort und den Besitz preußischer Ordensauszeichnungen. In einzelnen Abschnitten (A bis N) sind der Reihe nach die bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigten höheren Beamten, die Präsidenten und Mitglieder des Eisenbahnzentralamts und der 21 Eisenbahndirektionen, die Mitglieder getrennt nach ihrer Tätigkeit als administrative oder als bau- und maschinentechnische Beamte, ferner die Vorstände von Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Abnahmeämtern, hochbautechnische Beamte, Rechnungsdirektoren, Verkehrsinspektoren, die Vorstände von Betriebs-, Maschinen- und Werkstätten-Nebenämtern, der im Zentralamte tätige Telegrapheninspektor, der Direktor der Eisenbahnversuchsanstalt, die Eisenbahnchemiker und die Hauptkassenrendanten nach ihrem Dienstalter in den verschiedenen durchlaufenen Dienststellungen aufgezählt. Abteilung II des I. Teils bringt dann eine Übersicht der bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums, beim Zentralamt, bei den Eisenbahndirektionen und der Generalbetriebsleitung West tätigen höheren Beamten, geordnet nach ihren Beschäftigungsstellen sowie nach Art und Umfang ihrer Betätigung, wobei der wesentlichste Teil der Geschäfte eines jeden Dezernenten und Hilfsarbeiters in kurzer Form angedeutet wird. Die Anhänge zum Teil I enthalten zunächst eine Übersicht der planmäßigen Stellen und der Einkommensbezüge der höheren Staatsbahnbeamten, dann ein Verzeichnis der unter der Leitung des Zentralamtes stehenden ständigen Ausschüsse, zurzeit 14, und der diesen angehörenden preußischen Mitglieder und Bahnärzte (beim Wohlfahrtsausschuß) sowie der zum Ausschuß für die Angelegenheiten des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin gehörigen 8 Herren, ferner eine Übersicht der eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen, die allerdings während der Dauer des Krieges ausgesetzt sind, und schließlich eine nochmalige Aufzählung der juristisch vorgebildeten und der bau- und maschinentechnischen höheren Beamten, geordnet nach ihrem Dienstalter als Assessor oder Baumeister. Dieser I. Teil ist der bei weitem umfangreichste, er umfaßt über 300 Druckseiten des Taschenbuches.

Teil II enthält eine Übersicht der höheren Beamten des Reichseisenbahnamtes, Teil III eine solche der höheren Beamten der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen, und zwar Abteilung I A im Reichsamt für die Verwaltung der Reichsbahnen, Abteilung I B bei der Generaldirektion zu Straßburg (Elsaß), Abteilung II eine Übersicht nach Dezernaten usw., der Anhang eine Übersicht der planmäßigen Stellen und Einkommensbezüge der höheren Reichsbahnbeamten.

Mit Hilfe eines alphabetischen Namensverzeichnisses am Schluß des Buches ist jeder der in ihm verzeichneten höheren Beamten schnell und ohne Mühe auffindbar. Im übrigen bedarf es bei der weitesten Verbreitung, die das Verzeichnis in den vielen Jahren seit seinem Erscheinen gefunden hat, kaum mehr eines empfehlenden Wortes.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind assen worden:

Nr. II 77 vom 16. November d. J. an sämtliche Vereinsverltungen, betreffend Preisausschreiben für den Zeitabschnitt vom 1. April 1913—31. März 1919 (abgesandt am 20. November d. J.).

Nr. IV 38 vom 15. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Monatsübersicht über gezahlte Entschädigungen (abgesandt am 20. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanänderungen.

Vom 22. d. Mts. ab verkehren wieder die Schnellzüge:

Nr. D 3 Cöln Hbf. ab 11.55 vorm., Hamm ab 3.01 nachm., Bielefeld Hbf. ab 4.12, Minden ab 4.51, Hannover Hbf. an 5.48, ab 5.54, Stendal ab 8[05] u. **Berlin** Schles. Bf. an 10[08] und **Nr. D 22 Berlin** Schles. Bf. ab 2.20 nachm., Stendal ab 4.30, Hannover Hbf. an 6[42] ab 6[49], Bielefeld Hbf. ab 8[33], Hamm an 9[36], **Cöln Hbf.** an 12[29] vorm.

Hannover, 20. November 1917. (1705)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Entgegen unserer Bekanntmachung vom 24. September 1917 bleibt der Saarkohlentarif Nr. 16 vom 1. März 1903 noch über den 1. Dezember 1917 hinaus bis auf weiteres bestehen. Die Frachtsätze, auch diejenigen für Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb, werden vom 1. Dezember 1917 um je 10 ₰ für 1000 kg erhöht.

Saarbrücken, 19. Novemb. 1917. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks zum Dienstgebrauch der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Mai 1916. Tfv. 2. K. 27 (alt 2 IV F).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918 wird der Ausnahmetarif aufgehoben.

Essen, den 17. November 1917. (1707)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 22. Januar 1918 tritt an Stelle und unter Aufhebung der Ausnahmetarife 2 p und 2 q ein neuer Ausnahmetarif 2 p für Sand mit durchweg erhöhten Frachtsätzen in Kraft.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Münster (Westf.), 20. Nov. 1917. (1703)
Königliche Eisenbahndirektion.

I. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Badischer Tiertarif vom 1. Dezember 1912.

In der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1917 sind hinter „Hagenau-Rastatt" folgende Gemeinschaftsstrecken nachzutragen:

Winden-Maxau,
Germersheim-Bruchsal,
Speyer-Heidelberg und
Ludwigshafen (Rhein)-Mannheim.

II. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil II, besondere Bestimmungen und Tarifsätze, vom 1. April 1896.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 erhält die Bestimmung unter B. II. E. Absatz 1, der besonderen Tarifvorschriften über die „Beförderung in Zügen, die für die betreffenden Tierarten nicht bestimmt sind" — Seite 8 des Tarifs — folgende Fassung:

Der Zuschlag für die Benutzung von Zügen, die nur gegen Zuschlagszahlung zur Viehbeförderung zugelassen sind, wird berechnet:

a) für die Gemeinschaftsstrecken
St. Ludwig-Weil-Leopoldshöhe,
Mülhausen-Müllheim,
Colmar-Freiburg (Breisgau),
Straßburg-Appenweier,
Hagenau-Rastatt,
Winden-Maxau,
Germersheim-Bruchsal,
Speyer-Heidelberg und
Ludwigshafen (Rhein)-Mannheim
mit 50 % der Fracht;

b) für die übrigen Strecken nach dem Binnentarif der betreffenden Verwaltung.

Straßburg, 17. November 1917. (1710)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnen-Gütertarif Teil II, Heft 1 und Binnen-Tiertarif, Teil II, für die vollspurigen Linien.

In Übereinstimmung mit dem deutschen Eisenbahn-Gütertarif, I B und dem Tiertarif, Teil I ist mit Gültigkeit vom 20. November 1917 hinter sämtlichen Preisen des Abschnittes I (Ziff. 1—7) im Nebengebührentarif des Gütertarifs und des Abschnitts II (Ziff. 1) im Nebengebührentarif des Tiertarifs je ein Doppelstern zu setzen und folgende Anmerkung aufzunehmen: „**) Bis auf weiteres wird das Doppelte des obigen Preises erhoben." Das unverzügliche Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Dresden, am 19. Nov. 1917. (1709)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Vom 1. Februar 1918 an werden im Verkehre mit den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn für jede Sendung

a) bei Frachtberechnung nach den Stücksätzen die um 15 km erhöhten Entfernungen zugrundegelegt,

b) bei Frachtberechnung nach den Ladungssätzen neben der Fracht 0,35 ℳ Zuschlag für das Quadratmeter Ladefläche erhoben.

Dresden, 20. November 1917. (1712)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Tarif Teil II.

Mit sofortiger Wirkung werden bis auf weiteres nicht mehr angewendet: a) im Heft 1 die Ausnahmetarife 11 B (Papier aller Art) und 31 (Weiden), b) das Heft 2 (Ausnahmetarif für Äpfel und Birnen) und c) das Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohlen usw.). Über die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, 2, Auskunft.

Dresden, 20. November 1917. (1711)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
a) Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren, Teil VIII (Verkehr mit Österreich), vom 1. Juli 1911.
b) Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Bekanntmachung (1403) in Nr. 75 dieser Zeitung vom 26. September 1917 ist bei den Frachtsätzen des Abschnittes B α Serie I, B β Serie und des Ausnahmetarifs 69, Serie I die Gewichtsbedingung „(10 000 kg)" a „(5000 kg und 10 000 kg)" abzuänder

Wien, am 16. November 1917. (170
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-, Personen- und Gepäcktarif, Teil II der Preußisch-Hessische Staatsbahnen.

Vom 1. Februar 1918 ab wird d Desinfektionsgebühr für Leichenwag — Bes. Ausf.-Best. 1 d zu § 47 E. V. — auf 2 ℳ für jeden Wagen fes gesetzt.

Die Änderung ist gemäß § 2 E. V. genehmigt.

Erfurt, den 19. November 1917. (171
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäcktarif, Teil I Heft 1.

In der besonderen Ausführungsb stimmung 1 zu § 40 der Eisenbahnve kehrsordnung (Annahme von Expre gut) ist im ersten Absatz nach de zweiten Satz einzuschalten:

„Die so berechnete Fracht wird b auf weiteres verdoppelt."

Der nächste Satz erhält folgen Fassung:

„Als Mindestgebühr wird bei Befö derung in Personenzügen 1 ℳ, bei auc nur streckenweiser Beförderung i Schnellzügen 2 ℳ erhoben."

Die Änderungen treten am 20. N vember 1917 in Kraft.

Oldenburg, 19. November 1917. (171
Namens der beteiligten Verwaltunger
Großherzogliche Eisenbahndirektion

Personen- und Gepäcktarif, Teil I Heft 1, für den Binnenverkehr d Oldenburgischen Staatsbahnen.

In der besonderen Ausführungsb stimmung zu § 40 der Eisenbahnve kehrsordnung (Annahme von Expre gut) ist im ersten Absatz nach dem dri ten Satz einzuschalten:

„Die so berechnete Fracht wird b auf weiteres verdoppelt."

Der nächste Satz erhält folgen Fassung:

„Als Mindestgebühr wird bei Befö derung in Personenzügen 1 ℳ, bei auc nur streckenweiser Beförderung i Schnellzügen 2 ℳ erhoben."

Die Änderungen treten am 20. N vember 1917 in Kraft.

Oldenburg, 19. November 1917. (171
Großherzogliche Eisenbahndirektion

Preußisch-Oldenburgisch-Sächsischer Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 23. Novemb 1917 wird die nach Ausführungsbestin mung 1, 1 berechnete Expreßgutfrac bis auf Weiteres verdoppelt. Als Mi destgebühr werden bei Beförderung i Personenzügen 1 ℳ (1,20 Kronen), b auch nur streckenweiser Beförderun in Schnellzügen 2 ℳ (2,40 Kronen) e hoben.

Halle (Saale), 19. Nov. 1917. (170
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 93. | 28. November 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Bogenweichen mit veränderlicher Krümmung.

Von Reg.-Baumeister Dr.-Ing. W. Bäseler, Cöln.

Die Anwendung der Bogenweichen oder, wie die genauere ezeichnung lautet, der Weichen mit gekrümmtem Mutterange, hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Die erhältnisse zwingen dazu, da es häufig nicht oder nur mit nz unverhältnismäßigen Kosten möglich ist, gerade Bahnfsteile von ausreichender Länge zu schaffen, in denen die eichenstraßen untergebracht werden können. Wenn man nn, vermeidet man die Bogenweichen gern. Ihr hauptsächhster Nachteil liegt in der großen Mannigfaltigkeit ihrer rmen. Diese verteuert Herstellung und Unterhaltung, erwert die Wiederverwendung und beeinträchtigt die Beebssicherheit, weil man nicht für jede Weiche alle Ersatzicke an Ort und Stelle vorrätig halten kann. Theoretisch aucht man für jeden Halbmesser, deren es unendlich viele bt, eine andere Weiche. Praktisch begnügt man sich narlich mit einer begrenzten Zahl. So gibt es bei den preusch-hessischen Staatseisenbahnen Bogenweichen für einen albmesser im Stammgleis von 1000 m, 750 m und 500 m. Da n Rechts- und Links-, Außen- und Innenbogenweichen terscheiden muß, sind dies wenigstens 12 Formen (tatchlich gibt es noch mehr, da für einen Halbmesser veriedene Herzstückneigungen in Gebrauch sind).

Andererseits ist dem praktischen Bedürfnis damit noch nicht mal vollständig genügt. Denn es kommen viele Krümmunn anderen Halbmessers vor, in die auch Weichen eingelegt erden müssen. Man vermeidet zwar bei Neuanlagen tunhst die Verwendung anderer Halbmesesr als der drei genten; aber das ist eine unerwünschte und unter Umständen hädliche Beschränkung. Sind andere Halbmesser vorhanden er nicht zu umgehen, so legt man Korbbögen ein. Diese fordern eine umständliche Berechnung; außerdem unterechen sie die Stetigkeit des Gleises in einer die Gleichmigkeit der Zugbewegung beeinträchtigenden Weise. Auch steht die Gefahr, daß die vielen Merkpfähle, die zu einer rklich genauen Erhaltung der Lage des verwickelten Korbgens (hintereinander 5 Krümmungen von verschiedenem lbmesser) nötig sind, ganz oder teilweise verschwinden, laß ein mit der Sachlage nicht genau Vertrauter sich gar nicht mehr zurechtfindet und beim Richten des Gleises erst recht Fehler hineinbringt.

Bekanntlich ist es nun möglich, in flache Bögen, etwa von 3000 m an aufwärts, gewöhnliche gerade Weichen unter entsprechender Krümmung einzulegen. Soviel mir bekannt, ist dies sogar schon bei 2000 m Halbmesser mit Erfolg ausgeführt. Es liegt nahe, auch bei Bogenweichen geringe Krümmungsänderungen anzuwenden, um die zwischen den einzelnen Formen bestehenden Lücken auszufüllen und außerdem die Zahl der Formen möglichst zu veringern. Es wird, wenn man von diesem bisher nur handwerksmäßig geübten Verfahren allgemein und planmäßig Gebrauch machen will, zu verlangen sein, daß man sich von den Veränderungen, die die Weiche bei der Verbiegung erfährt, im einzelnen Rechenschaft gibt und nötigenfalls schon in der Konstruktion der Weiche darauf Rücksicht nimmt.

Die Krümmungsunterschiede, um die es sich handelt, sind gar nicht so groß, als es auf den ersten Blick erscheinen mag. Man braucht Bogenweichen etwa zwischen 2000 m und 500 m Halbmesser. Über 2000 m kann man gerade Weichen verwenden, unter 500 m lassen sich Innenbogenweichen nicht mehr mit Nutzen ausbilden, weil die Krümmung des Zweiggleises zu stark oder die Herzstückneigung zu flach wird. Im folgenden ist angenommen, daß die ganze Spanne von 2000 m bis 500 m durch eine einzige Innen- bzw. Außenbogenweiche ausgefüllt wird. Man wird dieser die mittlere Krümmung geben, damit die Abweichungen nach beiden Seiten gleich groß werden. Die Krümmung eines Bogens von 2000 m Halbmesser ist $\frac{1}{r} = \frac{1}{2000} = 0{,}0005$, eines Bogens von 500 m Halbmesser $\frac{1}{500} = 0{,}002$. Die mittlere Krümmung ist 0,00125; dies entspricht einem Halbmesser von 800 m*). Die Krümmungsänderung beträgt nach beiden Seiten im äußersten Fall 0,00075. Da bereits jetzt

*) Will man an die vorhandenen Formen anschließen, so kann man statt 800 m auch 750 m als mittleren Krümmungshalbmesser nehmen.

mit geraden Weichen eine Krümmungsänderung von $\frac{1}{2000} - \frac{1}{\infty} = 0,0005$ erreicht ist, so wird sich eine solche von $0,00075 = 50\,\%$ mehr unschwer erzielen lassen, wenn bei der Konstruktion der Weiche darauf Rücksicht genommen wird.

Vergegenwärtigen wir uns nunmehr die Formänderungen, die die Weiche bei der Verbiegung erfährt.

Wenn die Krümmung des Stammgleises um ein bestimmtes Maß geändert wird, so ändert sich die Krümmung des Zweiggleises um den gleichen Betrag. Beim Strecken der Weiche nimmt die Krümmung im Zweiggleise bei der Innenbogenweiche ab, bei der Außenbogenweiche zu. Beim Krümmen der Weiche ist es umgekehrt. Das Herzstückverhältnis bleibt ungeändert. Für eine Herstückneigung 1 : 11 ergibt sich beispielsweise folgende Tabelle:

Krümmung	Halbmesser	Krümmung	Halbmesser	Krümmung	Halbmesser
des Stammgleises		des Zweiggleises der Innenbogenweiche		des Zweiggleises der Außenbogenweiche	
0,00200	500	0,00556	180	0,00167	600
0,00167	600	0,00523	190	0,00200	500
0,00143	700	0,00499	200	0,00224	447
0,00125	800	0,00481	208	0,00242	415
0,00111	900	0,00467	215	0,00256	390
0,00100	1000	0,00456	220	0,00267	375
0,00083	1200	0,00439	228	0,00284	352
0,00071	1400	0,00427	235	0,00296	338
0,00062	1600	0,00418	240	0,00305	328
0,00056	1800	0,00411	243	0,00312	320
0,00050	2000	0,00406	245	0,00317	317

Das Herzstück macht, weil es in sich steif ist, die Formänderung nicht mit, sondern bewahrt seine ursprüngliche

in verstärkter Form ausgeführt werden kann. Das erforder-liche Spiel beträgt in den äußeren Strängen 35 mm, in de[n] inneren 9 mm. Auch durch Einfügen verschiedener Pa[ß]stücke läßt sich die Längenänderung herstellen.

Die Schwellen wird man, wie bereits bei den jetzigen B[o]genweichen, wegen der größeren Einfachheit beim Verlege[n] und bei der Unterhaltung in zwei Gruppen anordnen, senk-recht zur Anfangsrichtung der Weiche und senkrecht zu[r] Winkelhalbierenden des Herzstückwinkels. Zwischen beide[n] Gruppen liegt die Ausgleichvorrichtung.

Der Spurerweiterung wird man im Haupt- wie im Zwei[g]gleis einen Mittelwert geben.

Das Stück des Zweiggleises von der Herzstückgeraden b[is] zum Weichenende, das im Normalzustande der Weiche gera[de] ist, wird bei der Verbiegung gekrümmt, und zwar bis a[uf] einen Halbmesser von 1333 m nach der einen oder andere[n] Seite. Diese Krümmung ist so flach, daß sie im abzweigende[n] Strang vernachlässigt werden kann. Im einen Falle tritt s[ie] als wenn auch schwache Gegenkrümmung zum Weichenbog[en] auf. Man kann dies vermeiden, wenn man das Zweiggle[is] für diesen Fall geradlinig macht; die Krümmung wird da[nn] in der anderen Endlage der Weiche doppelt so groß. Die[se] Lösung ist vorzuziehen.

Eine besondere Betrachtung erfordert die Zungenvorric[h]tung. Bei Verwendung von Weichenplatten ist die Backe[n]schiene starr und kann sich den verschiedenen Krümmunge[n] nicht anschmiegen. Die Abweichung von der theoretische[n] Bogenachse ist aber so gering, im Höchstfall 2,5 mm, da[ß] sie beim Befahren des Bogens keinen merklichen Einfl[uß] ausübt. Dafür gewinnt man den großen Vorteil, daß d[ie] richtige gegenseitige Lage von Zunge und Backenschie[ne] gewährleistet ist, auf die großer Wert gelegt werden mu[ß]

Abb. 1. Bogenweiche mit Ausgleichvorrichtung.

Form. Bei den, für die Länge des Herzstückes, sehr flachen Krümmungen spielt das aber keine Rolle.

Eine Krümmungsänderung von 0,00075 entspricht der Biegung eines geraden Gleises auf einen Halbmesser von 1333 m. Da man noch Bögen von 1000 m Halbmesser mit geraden Schienen ohne vorherige Biegung ausführt, wird sich die Krümmungsänderung der Weichenschienen ohne Schwierigkeit vollziehen.

Nicht zu vernachlässigen ist die Längenänderung der Schienen. Beim Krümmen der Weiche verlängern sich die an der Weichenspitze außenliegenden Stränge, die inneren verkürzen sich. Beim Strecken der Weiche ist es umgekehrt. Wenn die Schienen keine Ausgleichvorrichtungen besitzen, werden die Stöße der Weiche schief zur Gleisachse stehen. An der Weichenspitze ist außerdem eine gegenseitige Verschiebung der Zungenspitzen damit verbunden, die bis zu 16 mm beträgt. Dies erfordert eine schiefe Lage des Hakenschlosses und mindestens der Schwellen, die unter den Zungen liegen. Die ganze Weiche zerrt sich, wenn auch in geringem Maße, schief. Um dies zu vermeiden, wird man für die Schienen an der in Abb. 1 mit a bezeichneten Stelle eine einfache Ausgleichvorrichtung vorzusehen haben, am besten wohl mittels einer Auflauflasche oder nach Art eines Blattstoßes, der, weil nur als Einzelausführung vorkommend,

und die beim Biegen der Weiche leicht in Mitleidensch[aft] gezogen werden könnte.

Aber auch ohne Weichenplatten und mit federnden Zunge[n] wie bei den derzeitigen Bogenweichen, dürfte eine betrieb[s]sichere Ausbildung möglich sein. Die Backenschienen kö[n]-

Abb 2a.

Abb. 2b.

nen und werden alsdann genau die jeweilige Krümmung [er]halten. Für die geometrische Form der Zungen gibt es [in] diesem Falle zwei Möglichkeiten:

1. Man krümmt die Zunge nach dem größten vorkommend[en] Halbmesser (vergl. Abb. 2a und 2b). Beim Biegen d[er] Weiche hebt sie sich dann von den Stützknaggen ab und

ur an der Spitze und der Wurzel seitlich gestützt. Beim Befahren wird sie im ablenkendem Strang mehr oder weniger an die Stützknaggen herangeschoben werden, ein Klaffen an der Spitze ist davon nicht zu befürchten, da die Zunge, venn sie an den Stützknaggen anliegt, erst die ihr jeweils ukommende Form und Lage hat. An der Wurzel bildet sie nit der Schiene einen Winkel; dieser ist mit 20′ kleiner als lie kleinsten Anfallwinkel der Zungen und somit unschädich, namentlich bei Federweichen, wo der federnde Teil der Zunge eine Ausrundung bewirkt; außerdem verschwindet der Winkel, wenn die Zunge beim Befahren an die Stützknaggen eranbewegt wird. Wenn man Bedenken hat, daß die Bewegung der Zunge unter dem Rade eine frühzeitige Abnutzung der Zunge und Gleitstühle herbeiführt, so sind

Abb. 3 a

Abb. 3 b.

egelbare Stützknaggen angezeigt. Die fehlende Seitentützung der Zunge bei Punkt b kann durch eine Vermehrung er Stützknaggen ersetzt werden.

2. Man krümmt die Zunge nach dem kleinsten vorkommenen Halbmesser. Dann wird sie beim Biegen der Weiche eim Anliegen an der Backenschiene gestreckt werden nüssen (vergl. Abb. 3a und 3b). Das Maß y, um das die ungenspitze bei ungestreckter Zunge von der Backenschiene bstehen würde, ist 48 mm. Von diesen 48 mm können etwa 8 von dem federnden Teil am Ende der Zunge übernommen werden, die restlichen 30 müssen durch Biegung der Zunge selbst gewonnen werden. Dies dürfte ohne ernstliche Anstände zu erreichen sein. Wenn die Stellbewegung dadurch zu sehr erschwert wird, müßte man der Zunge selbst noch einen federnden Teil geben.

Zwischen beiden Lösungen ist auch ein Mittelweg möglich, der von beiden Gebrauch macht.

An Stelle der oben genannten 12 Weichenformen ergeben sich auf diese Weise nur vier. Wenn sich die Formänderungen in der Praxis aus irgendwelchen Gründen als zu groß herausstellen sollten, steht nichts im Wege, die Spanne von 2000 m bis 500 m in zwei Teile zu teilen; man erhält dann immer erst 8 Formen statt 12. Zur Verwendung der Weichen beim Aufzeichnen von Gleisplänen würde man ihre Linienbilder für alle praktisch vorkommenden Halbmesser in einer Tabelle zusammenstellen.

Biegsame Weichen würden dem Praktiker zweifellos sehr bequem sein, da er sie in allen Bögen unverändert verwenden und der Krümmung des Hauptgleises, auch in den Übergangsbögen, genau anpassen kann, sicher zum Vorteil der Lage des Hauptgleises. Auf diese kommt es aber in erster Linie an. Die im ganzen richtige und gleichmäßige Krümmung der Gleise, namentlich der Hauptgleise, ist wichtiger, als daß die Krümmung im einzelnen theoretisch auf Millimeter genau ist; denn die tatsächlichen Ausführungsfehler sind oft viel größer.

Die konstruktiven Einzelheiten werden an Hand der Erfahrung durchgebildet werden müssen; grundsätzliche Schwierigkeiten dürften jedenfalls nicht bestehen. Die wirtschaftlichen Vorteile dieser vereinheitlichten Weichenform lassen sich nicht ohne weiteres in Geldwert ausdrücken, werden aber nicht unbedeutend sein. Ein entscheidendes Hindernis für die Verbreitung der Bogenweichen wäre damit aus dem Wege geräumt und für die Entwurfsbearbeitung gekrümmter Bahnhofsteile eine große Beweglichkeit gegeben.

Durchführung der Verkehrssteuer und von Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr der deutschen Eisenbahnen.

Am 16. Oktober d. J. tagte in Heidelberg ein Unterausschuß er ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen, er sich mit der Durchführung der Verkehrssteuer und der n Zusammenhang damit geplanten Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr der deutschen Eisenbahnen beaßte. Es wurden u. a. folgende Beschlüsse von allgemeinem nteresse gefaßt:

1. Die Verkehrssteuer ist bei allen steuerpflichtigen eträgen, dem Gesetz entsprechend, einzurechnen; es soll uf dem Titelblatt des Tarifs ein dahingehender Vermerk agebracht werden; von der Anbringung von Hinweisen bei en einzelnen Gebühren, wie z. B. „steuerfrei", „einchließlich Verkehrssteuer" usw. wird als entbehrlich abgeehen. 2. Die Beförderungsgebühren für Sonderzüge ür Einzelbesteller (Ausführungsbestimmung A. I a u § 12 EVO.) und die Bahnbewachungsgebühr erden einschließlich Verkehrssteuer um 50 %, die Leerlaufgebühr für besonders bezeichnete Wagen von 7 ₰ uf 10 ₰ für die Achse und das Tarifkilometer erhöht; mindestens sind künftig 6 ℳ für das Tarifkilometer und 150 ℳ n ganzen (bisher mindestens 4 ℳ für das Kilometer u. 100 ℳ n ganzen) zu erheben. Die als Reugeld steuerfreie Gebühr ür die Abbestellung von Sonderzügen (bisher 1,20 ℳ für die okomotive und 7 ₰ für jede Achse eines Wagens) soll mit ücksicht auf die erheblichen Unzuträglichkeiten und Unosten, die eine Abbestellung solcher Züge der Eisenbahn erursacht, mit den entsprechenden Beförderungsgebühren leichgehalten werden und wird dementsprechend auf 1,80 ℳ ür die Lokomotive und 10 ₰ für jede Achse eines Wagens stgesetzt. 3. Für Gesellschaftssonderzüge (Ausührungsbestimmung A 1. b) zu § 12 EVO.) werden einschließch Steuer folgende Einheitssätze vorgeschlagen: in 1. Klasse ₰ (bisher 4 ₰), 2. Klasse 4 ₰ (bisher 2,5 ₰), in 3. Klasse 3 ₰ (bisher 1,75 ₰); zur Deckung der Mindesteinnahme die ebenso wie bei Sonderzügen für Einzelbesteller auf mindestens 6 ℳ für das Tarifkilometer und 150 ℳ im ganzen festgesetzt wird, sind zukünftig mindestens Fahrkarten zu lösen: in 1. Klasse 100 Stück (bisher 100), in 2. Klasse 150 Stück (bisher 160), in 3. Klasse 240 Stück (bisher 230). 4. Für Feriensonderzüge (Ausführungsbestimmung A. II. zu § 12 EVO.) betragen die neuen Einheitssätze einschließlich Verkehrssteuer fortan in 2. Klasse 9,2 ₰ (bisher 6,75 ₰), in 3. Klasse 6 ₰ (bisher 4,5 ₰). 5. Angehörige der freiwilligen Kriegskrankenpflege (Ausführungsbestimmung C XIII zu § 12 EVO.) werden künftig bei Fahrten in der 3. Klasse zum halben Fahrpreise dieser Klasse unter Gewährung von je 25 kg Freigepäck (bisher auf Militärfahrkarten mit je 25 kg Freigepäck) befördert. 6. Der Schnellzugzuschlag beträgt künftig einschließlich Steuer:

von 1—75 km	1,00 ℳ in 1./2. Kl.,	bisher	0,50 ℳ in 1./2. Kl.,
	0,50 „ „ 3. Kl.,	„	0,25 „ „ 3. Kl.,
„ 76—150 „	2,00 „ „ 1./2. Kl.,	„	1,00 „ „ 1./2. Kl.,
	1,00 „ „ 3. Kl.,	„	0,50 „ „ 3. Kl.,
„ 151—350 „	3,00 „ „ 1. 2. Kl.,	„	2,00 „ „ 1./2. Kl.,
	1,50 „ „ 3. Kl.,	„	1,00 „ „ 3. Kl.
über 350 „	4,00 „ „ 1./2. Kl.,	„	
	2,00 „ „ 3. Kl.	„	

7. Der bisherige Gepäckzonentarif mit 14 Entfernungszonen wird beibehalten, dagegen tritt eine Änderung in der Anordnung und Abstufung der Gewichtsstufen sowie eine Erhöhung der Gepäcksätze ein. Der jetzige Gepäcktarif enthält ausgerechnete Gepäckfrachtsätze für Gewichte bis 200 kg (eine Vorstufe und 8 Gewichtsstufen), der künftige zur Vereinfachung nur für Gewichte bis 100 kg (eine Vorstufe und 7 Gewichtsstufen) und Anstoßfrachten für Sendungen über 100 kg. Im Durchschnitt tritt eine Erhöhung

der Gepäckfrachten um 40 % (einschließlich Verkehrssteuer) ein. 8. Die Mindestfracht für Fahrräder, die auf Gepäckschein aufgegeben werden, erhöht sich einschließlich Steuer von 30 ₰ auf 60 ₰; für Fahrräder, die auf Fahrradkarte befördert werden, wird die Gebühr von 20 ₰ auf 50 ₰ einschließlich Steuer für das Rad erhöht. 9. Für die Ausfertigung eines Anerkenntnisses bei dem Verlust des Gepäckscheines wird künftig eine Gebühr von 25 ₰ erhoben (bisher gebührenfrei). 10. Die Gebühr für die Aufbewahrung von Gepäck beträgt fortan für ein Stück für die ersten beiden Tage zusammen 20 ₰ (bisher 10 ₰), für jeden folgenden Tag, wie bisher, 10 ₰ mehr, für jedes weitere Stück für die ersten beiden Tage zusammen 10 ₰, für jeden folgenden Tag 10 ₰ mehr (wie bisher). Für die Aufbewahrung von Motorfahrrädern werden für die beiden ersten Tage zusammen 1 ℳ (bisher 75 ₰), für jeden folgenden Tag, wie bisher, 75 ₰ mehr erhoben. 11. Die Beförderungsgebühren für Leichen betragen künftig einschließlich Steuer bei Beförderung in Personenzügen 0,50 ℳ (bisher 40 ₰), in Schnellzügen 0,80 ℳ (bisher 60 ₰) für das Tarifkilometer, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 9 ℳ (bisher 6 ℳ) für den Wagen. Bei streckenweiser Beförderung, teils mit Personenzügen, teils mit Schnellzügen werden für jedes Kilometer der Schnellzugstrecke 0,30 ℳ (bisher 20 ₰) zum Personenzugsatze zugeschlagen. 12. Die zurzeit noch im Personen- und Gepäcktarif, Teil I, enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Fahrzeugen auf Beförderungsschein (Gebühr 40 ₰ in Personenzügen und 60 ₰ in Schnellzügen für 1 km, in beiden Fällen mit Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für jeden Eisenbahnwagen) werden als entbehrlich gestrichen. Fahrzeuge, die nicht im Packwagen untergebracht werden können, sind somit künftig auf Aufgabe als Frachtgut oder Eilgut verwiesen.

Sämtliche Beschlüsse unterliegen geschäftsordnungsgemäß vor ihrer Durchführung noch der Genehmigung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, die im Dezember d. J. stattfindet.

Die Heizmaterialien der rumänischen Staatseisenbahnen.

Von Friedrich Meinhard - Sofia.

Die unter der Überschrift: „Der Holzhunger der russischen Eisenbahnen“ in Nr. 74 d. Ztg. vom 22. September 1917 erschienene Mitteilung gemahnt an ähnliche Verhältnisse der Eisenbahnen in Rumänien. Wie in Rußland, so wurde auch in Rumänien infolge mangelhafter Forstgesetze und deren willkürlicher Außerachtlassung durch die einflußreichen großen Waldbesitzer der Waldbestand durch Raubwirtschaft völlig verwüstet. Bis zum Jahre 1831 unterstand das rumänische Forstwesen keiner Regel; den Besitzern war völlige Freiheit gelassen, über ihre Waldungen zu verfügen. Dadurch ist es erklärlich, daß das früher so waldreiche Land waldarm geworden ist. Rumänien besaß vor dem Ausbruch des Weltkrieges einen Waldbestand von 2 755 900 Hektar einschließlich der im Waldinnern befindlichen Blößen. Insgesamt betrugen letztere 15 % der 1 065 530 ha umfassenden Staatswaldungen. Im Verhältnis zur gesamten Landfläche machten die Waldungen 21 % aus. Ein Vergleich mit anderen Ländern zeigt die Waldarmut Rumäniens. Rußlands Wälder nehmen 38, Bulgariens 30, Ungarns 29, Österreichs 33 und Deutschlands 26 % der gesamten Bodenfläche des Landes ein. An Holzarten enthalten die Wälder Rumäniens: Eiche 30,7 %, Buche 26,3 %, Nadelbäume 16 % und verschiedene andere 27 %. Zwar wurden Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts durch das sog. „Reglement organic“ gewisse Bestimmungen zum Schutze der Wälder getroffen, doch bei der uneingeschränkten Willkürlichkeit der Großbojaren und dem Mangel an Forstbeamten ging die planlose Abschlachtung der Wälder weiter, ohne daß für eine entsprechende Aufforstung Sorge getragen worden wäre.

Der Bau der rumänischen Eisenbahnen*) (im Jahre 1868 begonnen) benötigte viel Holz. Für Bau- und Werkholz, Schwellen und Brennholz für die Lokomotiven wurden von den Eisenbahngesellschaften gute Preise gezahlt. Das Pariser Leben der Bojaren war kostspielig. Den Aufwand mußten daher zum größeren Teil die Wälder bestreiten, weil die in der Erde Schoß schlummernden Bodenschätze an Petroleum und Lignit noch nicht ausgebeutet und der Getreidebau nicht wie jetzt in so umfangreichem Maße betrieben wurde. Besonders die Lokomotivfeuerung erheischte große Mengen Holz. Zu Beginn der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde zunächst für die Lokomotivheizung Cardiff-Kohle verwendet. Bald jedoch wurde für die Güterzugslokomotiven Holzfeuerung eingeführt, ungeachtet dessen, daß einer jeden zwei Heizer beigegeben werden mußten. Während des russisch-türkischen Krieges 1877/78, nachdem die Dardanellen gesperrt worden waren, mußte oberschlesische Kohle anstatt englischer in Verwendung gezogen werden. Die Holzfeuerung dauerte aber auf Kosten des schon spärlicher gewordenen Waldbestandes unausgesetzt weiter. Eine neue Zeit der rumänischen Forstwirtschaft begann mit dem Jahre 1881 infolge des neuen Forstgesetzes, durch welches endlich halbwegs Ordnung in den Betrieb der Wälder gebracht wurde. Die Mehrzahl der in Betrieb genommenen Wälder befindet sich zwar in der Ebene, aber sie sind verhältnismäßig weniger ergiebig an wertvolleren Hölzern als die Gebirgswälder, wo der Hochwaldbetrieb vorherrscht.

*) Ende 1914 waren 3549 km zum Teil zweigleisige Linien vorhanden.

Inzwischen nahm in Rumänien, nach Beendigung des russisch-türkischen Krieges, die Petroleumindustrie und die Ausbeute der Lignitlager anläßlich der Herstellung neuer Eisenbahnlinien, die gegen den Süd- und Ostabhang der Karpathen führen, einen bedeutenden Aufschwung und es wurden diese Erzeugnisse dem Eisenbahnbetrieb dienstbar gemacht. Dem entsprechend ging man, schon mit Rücksicht auf die bereits in großem Umfange stattgefundene Abholzung der den Verkehrswegen näher liegenden Waldungen, zur Petroleumheizung über. Die Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen ließ im Jahre 1888 fünf Lokomotiven für Petroleumheizung einrichten. Im Jahre 1913/14 waren bereits für diese Art Heizung 973 Lokomotiven ausgerüstet. Der Verbrauch an Heizmaterial in den Jahren 1900/01 und 1913/14 ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Inländisches Brennmaterial	
	im Jahre 1900/01	im Jahre 1913/14
Holz (cbm)	223 847	54 941
Lignit (t)	87 515	181 105
Petrol.-Rückst. (Pakura) (t)	20 869	198 086
	Ausländisches Brennmaterial	
Cardiff-Kohle (t)	26 559	67
Schlesische Kohle (t)	8 082	38 085
Westfäl. Kohle (t)	10 222	73 111
Briketts (t)	—	65

Während der Verbrauch des Holzes durch die Eisenbahnverwaltung beträchtlich zurückging, ist die Holzausfuhr bedeutend gestiegen. Im Jahre 1903 erreichte sie an Wert die Höhe von 19½ Millionen Franken, während sie sich 10 Jahre früher kaum auf 3¼ Millionen Franken bezifferte. Die gesteigerte Ausfuhr hatte zur Folge, daß sehr bedeutende Waldbestände, insbesondere Eichen- und Nadelhölzer ausgeholzt wurden, so daß die Gefahr nahe lag, daß schließlich eine vollkommene Vernichtung der Werk- und Bauholzbestände eintreten werde. Wie die Verhältnisse in Rumänien lagen, ließ sich selbst durch die strengsten Gesetze und Verordnungen der Raubwirtschaft der privaten Forstbesitzer nur schwer steuern, so daß der Staat, der in Rumänien der größte Waldbesitzer ist, sich veranlaßt sah, wenigstens für seinen Teil eine Anzahl von Maßregeln zu ergreifen, um seinen Bestand an Nutzholz zu sichern. Es wurde daher für Eichen- und Nadelwälder, deren Ausholzung insbesondere im Jahre 189[illegible] unter dem Einflusse der damaligen finanziellen Notlage in sehonungslosester Weise erfolgte, der 100jährige Schlag eingeführt.

Da sich die Lignitlager und Petroleumquellen, die ersteren insgesamt, die letzteren zu ⁶/₇ (mit Ausnahme jener des Bezirks Bacau) zurzeit im Besitze der Mittelmächte befinden, und der Nachwuchs an Holz entfernt keinen genügenden Ersatz bietet, da das angrenzende Rußland selbst für sich nicht genügende Mengen an Feuerungsmaterial beschaffen kann, so ist auf den Eisenbahnen in der nördlichen Moldau, soweit sie sich noch in den Händen der Rumänen und Russen befinden, in kurzer Zeit eine gänzliche Einstellung des Eisenbahnbetriebes zu gewärtigen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Leitungsvorschriften.** Der preußische Eisenbahnminister at, nachdem die durch Erlaß vom 2. August 1917 angeordnete achprüfung der preußisch-hessischen Leitungsvorschriften tattgefunden, das Königliche Eisenbahnzentralamt beauftragt, die ausgearbeitete „bildliche Darstellung der Leitungswege für den Fernverkehr" nach Einarbeitung der noch chwebenden Anregungen den Königlichen Eisenbahndirek-.onen zu übersenden. Dem Königlichen Eisenbahnzentralamt ällt in Zukunft die Aufgabe zu, die oben genannte Darstellung sorgfältig auf dem laufenden zu halten. Zu diesem .wecke haben die Königlichen Eisenbahndirektionen die in-.olge anderweiter Benutzung oder Zusammenstellung der)urchgangs- und Ferngüterzüge im Laufe der Zeit sich ergebenden Änderungen stets sofort dem Generalverkehrsamt iitzuteilen, das seinerseits für Einarbeitung in die oben enannte bildliche Darstellung zu sorgen hat. Die Berichtigung der einzelnen Leitungsvorschriften bleibt Sache der önigliehen Eisenbahndirektionen.

Nach dem Vorschlage des Königlichen Eisenbahnzentralamts hält der Minister es ferner für geboten, daß auf geeigneten Knotenstationen örtlich geprüft wird, ob in den rachtbriefen und Beklebezetteln die richtige Leitungsvorschrift angegeben ist, sowie ob die Wagen auf dem vorgechriebenen Wege und in den vorgeschriebenen Zügen laufen. r nimmt an, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen iese Anregung inzwischen durchgeführt haben. Endlich ist n Benehmen mit den geschäftsführenden oder den berichtstattenden Verwaltungen alsbald zu veranlassen, daß in em Verbandsverkehr die Wagenladungen auf den preußisch-essischen Strecken von und zu den Leitungsübergangs-ationen (zwischen preußischer und fremder Bahn) nach den ir den Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatseisen-ahnen jeweilig geltenden Leitungsvorschriften geleitet erden.

— **Kohlenladungen in laufunfähigen Wagen.** Nach einem hreiben des preußischen Eisenbahnministers an das Rheische Braunkohlenbrikett-Syndikat G. m. b. H. sind die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, für Kohlen-dungen in laufunfähig gewordenen Eisenbahnwagen zuichst die Verfügung des Versenders einzuholen und nach eser Weisung zu verfahren. Es wird sich empfehlen, daß om Versender die Verfügung so getroffen wird, daß die agenladungen nach Möglichkeit an Ort und Stelle durch uführung an ortsansässige Betriebe oder Private, insbesonre auch an Eisenbahnmagazine, Verwendung finden, damit mladungen und Weitersendung vermieden werden. Im Falle e Verfügung des Versenders nicht oder nicht rechtzeitig langbar ist, sind die Wagenladungen nach den einzuholenden eisungen des Beauftragten des Reichskohlenkommissars, m die Beschlagnahme zusteht, zu behandeln.

— **Die Bestimmungen über die Gewährung von Fahrpreis-mäßigung zum Besuche Kranker oder Verwundeter oder r Beerdigung verstorbener deutscher Kriegsteilnehmer** sind r die preußisch-hessischen Staatsbahnen geändert worden. is jetzt genügte zur Erlangung der Fahrkarten zum eräßigten Preise ein Ausweis der Ortspolizeibehörde. Da doch diese Vergünstigung jetzt sehr stark in Anspruch geommen und vielfach zu Geschäftsreisen nach den Stationsten der Kranken und darüber hinaus benutzt wird, ohne daß e Lazarettkranken besucht werden, ist es notwendig georden, diesem Mißbrauch zu steuern, um so mehr als alle cht notwendigen Reisen unterbleiben müssen. Um auch cht gewünschte, vielleicht die Kranken schädigende Besuche verhindern, ist jetzt bestimmt worden, daß zur Erlangung r Fahrpreisermäßigung neben dem Ausweise der Ortspolizei och eine mit Siegel oder Stempel versehene Bestätigung oder n Telegramm der Lazarettverwaltung oder des behandelnden rztes über die Erkrankung, Verwundung oder das Ableben s Kriegsteilnehmers vorgelegt werden muß. In dieser Betätigung muß ausdrücklich gesagt sein, daß einem Besuche s Verwundeten oder Kranken nichts entgegensteht. Diese ißnahme ist in Österreich gleichzeitig mit der Einführung r Fahrpreisermäßigung eingeführt worden. Wie wir hören, ll sie auch von den übrigen deutschen Bundesstaaten mit aatsbahnbesitz eingeführt werden.

— **Fahrplanänderungen.** Die seit 5. d. M. ausgefallenen hnellzüge: D 22 Berlin Schles. Bf. ab 2.20 nachm., Cöln Hbf. 12.29 nachts und D 3 Cöln Hbf. ab 11.55 vorm., Ankunft in erlin Schles. Bf. 10.08 abends, verkehren seit 22. d. M. wier regelmäßig (s. Bekanntmachung in Nr. 92 S. 780 d. Ztg.).

Seit 24 d. M. fallen vorübergehend aus die Züge: Muz. 7 Aachen West ab 5.10 früh, Berlin Schles. Bf. an 5.52 nachm. und Muz. 21 Cöln-Deutz ab 7.00 vorm., Berlin Schles. Bf. an 6.48 abends, ferner Vorzug D 7 Cöln Hbf. ab 9.43 vorm., Berlin Schles. Bf. an 8.23 abends; Vorzug D 9 Cöln Hbf. ab 10.13 abends, Berlin Potsd. Bf. an 9.19 vorm.; D 12 Berlin Schles. Bf. ab 7.04 vorm., Cöln-Deutz an 5.21 nachm.; D 4 Berlin Schles. Bf. ab 10.46 vorm., Cöln Hbf. an 9.49 abends; Muz. 8 Berlin Schles. Bf. ab 8.38 abends, Aachen Hbf. an 9.15 vorm.; Vorzug D 10 Berlin Potsd. Bf. ab 8.47 abends, Cöln Hbf. an 8.17 vorm. (vergl. Bekanntmachung S. 788 d. Ztg.).

— **Einschränkung der Personenbeförderung auf der Eisenbahn.** Vom Deutschen Handelstag wurde am 20. November an dessen Mitglieder das folgende Schreiben gerichtet: „Über die zur Einschränkung des Personen- und Güterverkehrs getroffenen Maßregeln haben wir kürzlich eine Besprechung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten gehabt. Hinsichtlich des Personenverkehrs brachten wir namentlich zur Sprache, daß Beschwerden über die ungleichmäßigen Zuschläge zu den Fahrpreisen der Schnell- und Eilzüge immer von neuem erhoben würden. Die Berechtigung dieser Beschwerden wurde anerkannt, und es ist inzwischen von der preußischen Eisenbahnverwaltung bei den übrigen Verwaltungen angeregt worden, demnächst einen gleichmäßigen 100prozentigen Zuschlag in der Weise zu erheben, daß jeweils zwei Fahrkarten für eine Reise genommen werden müßten. Hiervon habe man ursprünglich Abstand genommen, um an Pappe für die Fahrkarten zu sparen. Dieser Gesichtspunkt habe aber jetzt nicht mehr so viel Bedeutung, da die Benutzung der Schnell- und Eilzüge in außerordentlichem Maße abgenommen habe. Hinsichtlich der seit dem 20. September bestehenden Sperre für den Stückgutverkehr, soweit nicht für bestimmte Güter Ausnahmen getroffen sind, sprachen wir die Hoffnung aus, daß die Dauer dieser Sperre bald vorüber sein möge. Es wurde uns erwidert, daß dies nicht möglich sei, solange die Eisenbahn nicht nur für Zwecke der Militärverwaltung, sondern auch für den Kartoffelverkehr in so hohem Maße in Anspruch genommen werde, wie es zurzeit der Fall sei. In einiger Zeit werde der Kartoffelverkehr beendigt sein, und es könne dann vielleicht die Sperre aufgehoben werden. Inzwischen könnten, soweit weitere Ausnahmen für bestimmte Güter allgemein erforderlich erschienen, bei dem Ministerium, soweit Ausnahmen zur Verhütung schwerer Notstände in einzelnen Betrieben erforderlich erschienen, bei den Direktionen Anträge in dieser Richtung gestellt werden."

— **Expreßgutfracht.** Im Verkehr zwischen den preußisch-hessischen, sächsischen, württembergischen und bayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches Netz) ist, wie der Staatsanzeiger für Württemberg meldet, die Expreßgutfracht einschließlich der Mindestfracht verdoppelt worden. Die vorgenannten Eisenbahnverwaltungen, mit Ausschluß der württembergischen, haben in ihrem Binnenverkehr die Expreßgutfracht verdoppelt, weil sich das Bedürfnis ergeben hat, zur Erleichterung der Betriebsverhältnisse nicht dringliche Güter von der Expreßgutbeförderung zurückzuhalten und die Tarifverhältnisse den gleichzeitig eintretenden Änderungen des Tarifs für den Gepäckverkehr anzupassen. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat ebenso wie die badischen Staatsbahnen sowie die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die bayerischen Staatsbahnen (pfälzisches Netz) vorläufig für ihren Binnenverkehr von einer entsprechenden Erhöhung des Expreßguttarifs abgesehen. Weiterhin haben die badischen Staatsbahnen den ermäßigten Expreßguttarif für landwirtschaftliche Erzeugnisse außer Kraft gesetzt; die württembergischen Staatsbahnen wollen ihn für ihren Binnenverkehr und für den bayerisch-württembergischen Verkehr zunächst beibehalten.

— **Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft.** Diese übernimmt am 1. Januar k. J. den Speise- und Schlafwagenverkehr auf den österreichischen Staatsbahnen. Bei der Südbahn bleibt vorläufig der Vertrag mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehen.

— **Der deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsverband** tagte am 16. und 17. November in Hamburg. Geheimrat Paasche eröffnete die Tagung mit einigen Begrüßungsworten, in denen er seiner Freude Ausdruck gab, daß trotz der Ungunst der Zeiten ein so großes Interesse für die Förderung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und Österreich-Ungarns zutage trete. Redner schloß mit einem Hoch auf den Deutschen Kaiser und Kaiser Karl, an die Huldigungstelegramme abgesandt wurden. Fernere Telegramme wurden an die Reichsregierungen und Parlamente Deutschlands und Österreich-Ungarns gesandt. Der Präsident des österreichisch-deutschen Wirtschaftsverbandes

Reichsratsabgeordneter Max Friedmann und der Präsident des ungarisch-deutschen Wirtschaftsverbandes Reichstagsabgeordneter Dr. Madarassy-Beck, Budapest, betonten in Ansprachen das dringende Bedürfnis nach einem engeren wirtschaftlichen Zusammenschluß Deutschlands, Österreichs und Ungarns. Dann nahm Wasserbaudirektor, Geheimer Baurat Dr. Bubendey-Hamburg das Wort zu einem Vortrage über den Großschiffahrtsweg Elbe-Oder-Donau, in dem er die Notwendigkeit einer westöstlichen wie einer nordsüdöstlichen Wasserstraße durch den Rhein-Main-Donau-Kanal sowie eines Elbe-Oder-Donau-Kanals begründete. Hofrat Otto Schneller, Edler von Morthal, Wasserstraßenbaudirektor in Wien, beleuchtete die beiden Schiffahrtswege vom österreichischen Gesichtspunkt aus.

Am Schluß des ersten Verhandlungstages der deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbände wurde einstimmig eine Entschließung angenommen, in der betont wird, daß nach dem Kriege ungesäumt an die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßenverbindungen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn geschritten werden müsse. Als wirtschaftlich wichtigste und dringendste Verbindungen kommen der Elbe-Oder-Donau- und der Rhein-Main-Donau-Kanal in Betracht. Für den Großschiffahrtsweg von der Elbe nach der Donau ist der Kanal Pardubitz-Prerau zum Anschluß an den Oder-Donau-Kanal als die beste Lösung anzusehen. Die Niederwasserregelung der Elbe ist auf das schleunigste zur Durchführung zu bringen.

Österreich.

— **Erhöhung der Personentarife der österreichischen Staatsbahnen.** Amtlich wird mitgeteilt: „Mit Rücksicht auf die durch die kriegerischen Ereignisse hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse wird mit Wirksamkeit vom 1. Dezember d. J. im Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen ein 50prozentiger Zuschlag zu den gegenwärtig bestehenden tarifmäßigen Fahrpreisen zur Einhebung gelangen. Frei von diesem Zuschlag bleiben Arbeiterwochen- und Arbeiterrückfahrkarten sowie Schülermonatskarten. Ungeachtet dieser Tariferhöhung werden die Fahrpreise der österreichischen Staatsbahnen noch immer zum Teile billiger sein als die neuen Fahrpreise der ungarischen Staatseisenbahnen sowie der Bahnen im Deutschen Reiche. Die für das Jahr 1917 ausgegebenen Jahresstreckenkarten können bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer ohne Aufzahlung benutzt werden."

Zu dieser amtlichen Mitteilung bringt die „N. Fr. Pr." folgende Ausführungen: Bei den österreichischen Staatsbahnen gelangt mit 1. Dezember ein 50prozentiger Zuschlag zu den tarifmäßigen Fahrpreisen zur Einführung. Diese Maßregel stellt sich als die zweite Erhöhung des Personentarifs der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges dar. Die erste Steigerung erfolgte mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. und betrug einschließlich der gleichzeitig durchgeführten Erhöhung der Fahrkartensteuer ungefähr 30 % der früheren Fahrpreise. Ungeachtet dieser Erhöhung ist der Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen im laufenden Jahre um etwa 30 % gewachsen. Die Tariferhöhung und die Zunahme des Personenverkehrs haben bewirkt, daß die Einnahmen aus dieser Quelle im ersten Halbjahre um rund 40 Millionen Kronen gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres in die Höhe gegangen sind. Diese außergewöhnliche Verkehrssteigerung ist nicht nur auf die Ausdehnung des Lebensmittelverkehres, sondern unzweifelhaft auch auf das größere Reisebedürfnis weiterer Kreise, insbesondere der landwirtschaftlichen Bevölkerung, zurückzuführen. Infolge des bedeutend stärkeren Verkehrs sind die Betriebsausgaben gerade bei der Beförderung von Personen derart angewachsen, daß, wie erklärt wird, die Kosten trotz der früher erwähnten Mehreinnahme das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen in ungünstiger Weise beeinflußt haben und daher jetzt mit einer neuerlichen Fahrpreiserhöhung vorgegangen wird. Die Steigerung der Betriebskosten hat nicht nur die feindlichen Staaten, sondern auch die verbündeten und neutralen Länder im Laufe des Krieges wiederholt zu einer Erhöhung ihrer Personentarife veranlaßt. Zuletzt haben die ungarischen Staatseisenbahnen mit dem 15. November l. J. eine Steigerung ihres Personentarifes um 70 bis 120 % durchgeführt. Die deutschen Bahnen taten dies vornehmlich zu dem Zwecke einer Eindämmung des Reiseverkehres. Da die Fahrbetriebsmittel für die Bewältigung des Güterverkehrs, insbesondere zur Lebensmittel- und Kohlenversorgung, unerläßlich waren, haben die deutschen Bahnen mit Wirksamkeit vom 18. Oktober laufenden Jahres zu den Schnellzugfahrpreisen Zuschläge von rund 100 % eingeführt.

In welchem Ausmaße die Fahrpreise durch diese Maßnahmen bei den österreichischen, ungarischen und deutschen Bahnen erhöht wurden, ist an nachstehenden Beispielen zu ersehen:

Wien-Brünn (144 km).	I.	II.	III.
	Kronen		
Österreichische Staatsbahnen vor dem 1. Februar 1917	17,90	10,90	7,—
gegenwärtig	22,50	13,50	9,—
ab 1. Dezember 1917	33,75	20,25	13,50
Ungarische Staatsbahnen für 144 km	38,90	22,80	15,80
Deutsche Staatsbahnen für 144 km	39,60	24,60	12,40*
Wien-Salzburg (314 km).			
Österreichische Staatsbahnen vor dem 1. Februar 1917	38,—	23,20	14,80
gegenwärtig	45,25	27,15	18,10
ab 1. Dezember 1917	67,88	40,83	27,15
Ungarische Staatsbahnen für 314 km	76,30	44.80	31,—
Deutsche Staatsbahnen für 314 km	86,70	56,90	36,45
Wien-Tetschen (457 km).			
Österreichische Staatsbahnen vor dem 1. Februar 1917	54,40	33,10	21,—
gegenwärtig	61,25	36,75	24,50
ab 1. Dezember 1917	91,88	55,13	36,75
Ungarische Staatsbahnen für 457 km	84.50	49,80	34,40
Deutsche Staatsbahnen für 457 km	119,30	67,40	54,—

*) Umrechnung: 100 M = 153 K. 8 h.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Die Einnahmen betrugen im Oktober auf den Linien des alten Netzes 1 271986 K (+ 110 544) und vom 1. Januar bis Ende Oktober 10 782 876 K (— 689 887). Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurden im Oktober 421 496 K. (+ 88 058) und vom 1. Januar bis Ende Oktober 3 588 579 K. (+ 438 630) vereinnahmt.

— **Buschtiehrader Bahn.** Die Entwicklung des Verkehrs auf dieser Eisenbahn im Oktober zeigt dasselbe Bild wie in den vorangegangenen Monaten: starke Steigerung des Personenverkehrs und einen Rückgang des Güterverkehrs, den diesmal nicht die Kohle, sondern die verschiedenen Güter betraf. Die Zahl der beförderten Reisenden stieg im Oktober um rund 165 000 oder 37 %, woraus eine Mehreinnahme von etwa 254 000 K. geflossen ist. In den ersten zehn Monaten hat sich der Reiseverkehr um rund 1,4 Millionen Personen oder 34 % gesteigert, wodurch die Einnahmen um 1,8 Millionen Kronen gehoben wurden. Dieser Aufschwung des Personenverkehrs wird auf die Suche des Publikums nach Lebensmitteln auf dem flachen Lande und auf die Reisen der Urlauber zurückgeführt. Die Kohlentransporte sind auf der B-Strecke um etwa 18 000 t gestiegen, waren dagegen auf der A-Strecke um 6700 t schwächer. Einen Rückgang weisen die verschiedenen Güter auf, und zwar bei A-Netz um etwa 32 000 t und beim B-Unternehmen um 16 000 t. Im ganzen ergab der Verkehr der beiden Netze ein Weniger von 231 000 K. und ein Mehr von 253 000 K. aus dem Personen- und Gepäckverkehr. Die Monatseinnahmen verzeichnen somit ein Mehr von 22 000 K.

Übrige europäische Länder.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Angesichts der Unzuträglichkeiten, die für zahlreiche Berufskreise mit der am 22. Oktober in Kraft getretenen Einschränkung des Eisenbahnbetriebes verbunden sind, steht in der Schweiz gegenwärtig im Vordergrund des Interesses die Frage, wie sich weitere Fahrplanverschlechterungen vermeiden und ähnliche Beeinträchtigungen des Verkehrs für die Folgezeit hintanhalten lassen. Bei dem Reichtum des Landes an Wasserkräften liegt es nahe, die Abhilfe in einer weitgehenden Elektrisierung zu suchen und die Verwirklichung der in dieser Beziehung seit langem bestehenden Pläne tunlichst zu beschleunigen. Über diesbezügliche Absichten bei Vollbahnen ist schon früher berichtet worden. Inzwischen haben sich auch die Nebenbahnen zu entsprechenden Schritten entschlossen, da nach einer Berner Meldung kürzlich im Bundeshaus unter dem Vorsitz des Chefs der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft eine von Vertretern der Nebenbahnen, der Konstruktionsfirmen (Maschinenfabrik Oerlikon, Brown-Boveri), der Wagenfabriken, des Eisenbahndepartements und der Bundesbahnen beschickte Ingenieurkommission zur Besprechung der Elektrisierung der schweizerischen Nebenbahnen getagt hat. Die Meinung ging allgemein dahin, daß die Elektrisierung mit allen Mitteln zu fördern sei, und zwar unter Hinzuziehung der Bundesbahnen und des Eisenbahndepartements. Die Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft wird in Verbindung mit dem Eisenbahndepartement und der Generaldirektion di

nötigen Vorarbeiten demnächst an die Hand nehmen. Im Anschluß an diese Meldung brachte die „N. Z. Z." einen Aufsatz, der zur gleichen Frage etwa folgendes ausführte: Bekanntlich haben sich alle Kohlenverbraucher, deren Jahresbedarf 5 t übersteigt, an der Beschaffung des auf 50 Millionen Franken bezifferten Stammaktienkapitals der Kohlenzentrale A.-G. in Basel zu beteiligen, die die Durchführung der sich aus dem schweizerisch-deutschen Abkommen vom 20. August 1917 ergebenden Kreditoperationen übernommen hat. Einer Anzahl Kohlenverbraucher fällt die Erfüllung dieser Verpflichtung schwer. Zu diesen zählen auch Privatbahnen mit ungünstigen Erträgnissen. Manche dieser Gesellschaften können entweder gar keine oder nur geringe Dividenden ausrichten und daher die Anforderungen der Kohlenzentrale A.-G. nur unter großen Schwierigkeiten erfüllen. Könnten sie das gar nicht, so müßten sie vom Kohlenbezug ausgeschlossen werden, was die Einstellung des Betriebes zur Folge haben würde. Dieser Umstand hatte zur Folge, daß man eine beschleunigte Elektrisierung privater Bahngesellschaften ins Auge faßte. Es kommt hinzu, daß die Schweiz voraussichtlich hinsichtlich der Kohlenzufuhr aus Deutschland Enttäuschungen erleben wird, die um so größer sein werden, je länger der Krieg dauert. Mangel an Kohlen werden wir aber auch noch nach Friedensschluß haben. Während im ersten schweizerisch-deutschen Wirtschaftsabkommen vom 2. September 1916 die von Deutschland zu liefernde Kohlenmenge 253 000 t monatlich betrug, hat Deutschland im dritten Wirtschaftsabkommen vom 20. August 1917 nur eine monatliche Kohlenmenge von 200 000 t in Aussicht gestellt. Erhalten hat die Schweiz indessen im Monat Oktober nur etwa 160 000 t, und wie die Einfuhr sich in Zukunft gestaltet, ist vorderhand nicht abzusehen, da eine deutsche Auslassung jüngst ausdrücklich auf die ungünstigen Verhältnisse hinsichtlich Kohlenförderung und Kohlentransport hingewiesen hat. Bei dieser Sachlage besitzt die Elektrisierung der Nebenbahnen erhöhte Bedeutung. Ein Teil der Gesellschaften verfügt jedoch nicht über die Mittel zur Einführung des elektrischen Betriebes und kann sie auch nicht durch Vermehrung des Gesellschaftskapitals oder auf dem Anleihewege beschaffen. Die Elektrizitätsgesellschaften, die sich mit der Elektrisierung von Bahnen befassen, würden aber natürlich nur mit zahlungsfähigen Bahngesellschaften Verträge abschließen. Dies wurde auch von dem Vertreter einer großen Elektrizitätsgesellschaft in der oben erwähnten Berner Konferenz betont. Das Finanzdepartement nahm an der Konferenz nicht teil, da es sich nur um eine vorläufige Besprechung handelte. Möglicherweise würden sich außer dem Bund auch die beteiligten Kantone an der finanziellen Hilfeleistung beteiligen. Vorläufig werden sich die Bahnen zu äußern haben. Wie verlautet, hat die Bahn Yverdon-St. Croix Vorstudien betreffend die Elektrisierung gemacht, ebenso die Rhätischen Bahnen. Man meint, daß für den elektrischen Betrieb zunächst die Strecke Bevers-Filisur in Betracht käme. Mit Bezug auf die bernischen Nebenbahnen, deren Betrieb und Verwaltung die Lötschbergbahn besorgt, hat diese Bahngesellschaft Vorstudien gemacht. Die Bahngesellschaften werden nun Eingaben an den Direktor der industriellen Kriegsbetriebe des Volkswirtschaftsdepartements richten, der in der Berner Konferenz mit eindringlichen Worten vor Vertrauensseligkeit hinsichtlich der Kohlenzufuhr gewarnt hat. — Die Ausführungsbestimmungen zu den neuen provisorischen Tarifmaßnahmen der schweizerischen Bundesbahnen sehen bis auf weiteres eine starke Einschränkung der Ausgabe direkter Fahrkarten nach dem Ausland vor. Nach Österreich ist die Ausgabe vollständig eingestellt, für Italien ist sie beschränkt auf die Stationen Balerna bis Bellinzona, Ranzo Gerra und Locarno bis Cadenazzo sowie Brig bis Villeneuve. Für Deutschland dürfen nur noch direkte Fahrkarten für den Verkehr nach Waldshut von den Stationen der Linien Koblenz-Turgi, Koblenz-Basel Schweiz. Bundesbahnen, Koblenz-Bülach-Winterthur und Eglisau-Altenburg-Rheinau ausgegeben werden. Im Verkehr mit Frankreich werden die direkten Karten einfacher Fahrt wie bisher ausgegeben. — Die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes für den Gesamtverkehr auf der elektrischen Schmalspurbahn Langenthal-Melchnau hat am 6. Oktober d. J. stattgefunden. Der Betrieb ist der Langenthal-Jura-Bahn übertragen. An der 11,92 km langen Linie befinden sich die Stationen Langenthal L J B (Gemeinschaftsstation mit der Langenthal-Jura-Bahn), Roggwil-Dorf, St. Urban, Untersteckholz und Melchnau sowie verschiedene unbediente Haltestellen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 153 vom 19. November d. J. an die zurzeit noch am Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend Austritt der Niederlausitzer Eisenbahn aus dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 23. November d. J.).

Nr. II 78 vom 17. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend besondere Aufgaben für das Preisausschreiben (abgesandt am 23. November d. J.).

Nr. IV 39 vom 20. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kündigung des Art. 13 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement — Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen — (abgesandt am 24. November d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. November 1917 verschied in Kreuznach der

Geheime Baurat **Klimberg**

im 70. Lebensjahre.

Der Verstorbene war im Staatseisenbahndienst vom 1. September 1885 bis zum 31. März 1917 tätig, während der letzten 12 Jahre als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Kreuznach.

Die Verwaltung besaß in ihm eine wertvolle Arbeitskraft von großer Pflichttreue, reicher Erfahrung und unermüdlicher Schaffensfreudigkeit.

Er war uns stets ein hochgeschätzter Mitarbeiter und Freund, seinen früheren Untergebenen ein ihre Interessen allzeit wahrnehmender gerechter und fürsorglicher Vorgesetzter.

Sein Andenken wird in Ehren gehalten werden.

Der Präsident (1724)
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz.

2. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Haltepunkt Mechern an der neueröffneten Bahnstrecke Bettsdorf-Merzig dient nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Für den Eilstückgutverkehr ist er nicht eröffnet. Die gegenteilige Angabe in der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1917 trifft nicht zu.

Straßburg, 17. November 1917. (1726)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.
Am 24. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif 2a (Zuckerrüben usw.) außer Kraft.
München, 22. November 1917. (1732)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden zu § 49 der Eisenbahn-Verkehrsordnung besondere Ausführungsbestimmungen über die Beförderung von Sendungen zwischen Stationen der im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Stationen eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, 24. November 1917. (1733)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

4. Fahrplanänderung.

Vom 24. d. M. ab fallen vorübergehend folgende Züge aus:

Muz.	7	Aachen-West	5^{10}	vorm.	Hannover	1^{05}	nachm.	Berlin Schles. Bf. an	5^{52}
„	21	Cöln-Deutz	7^{00}	„	„	1^{40}	„	„ „	6^{48}
Vorzug	D 7	Cöln Hbf.	9^{43}	„	„	4^{08}	„	„ „	8^{23}
„	D 9	„ „	10^{13}	nachm.	„	4^{05}	vorm.	„ Potsd. „	9^{19}
„	D 12	Berlin Schles. Bf.	7^{04}	vorm.	„	11^{33}	„	Cöln-Deutz „	5^{21}
„	D 4	„ „ „	10^{46}	„	„	3^{38}	nachm.	Cöln Hbf. „	9^{49}
Muz.	8	„ „ „	8^{38}	nachm.	„	1^{32}	vorm.	Aachen Hbf. „	9^{15}
Vorzug	D 10	„ Potsd. „	8^{47}	„	„	2^{09}	„	Cöln Hbf. „	8^{17}

Hannover, den 23. November 1917.

Königliche Eisenbahn-Direktion. (1728)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 sind die Bestimmungen unter F. c./A. „Zuschlags- und Anstoßfrachten usw." auf Seite 130 des Gemeinsamen Heftes des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II wie folgt zu ändern:

3. C r e f e l d e r E i s e n b a h n.

Neben der Fracht und von dieser getrennt werden bis auf weiteres zugunsten der Crefelder Eisenbahn folgende Zuschläge — einschließlich Verkehrssteuer — erhoben:

Bei Eilstückgut . . . . 24 Pf.
„ Frachtstückgut . . . . . 12 „
für 100 kg.

Bei Wagenladungen:

a) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art für den Wagen . . . . 2,25 ℳ,
b) für alle übrigen Güter . 2,50 ℳ.

Bei Verwendung eines Schemelwagenpaares werden, sofern das Gesamtgewicht der auf das Schemelwagenpaar verteilten Ladung 15 t nicht übersteigt, nur 2,50 ℳ erhoben.

Cöln, den 22. November 1917. (1730)

Königliche Eisenbahndirektion

Bad. Binnengüterverkehr.
Bad. Staatsb.-Nebenbahnverkehr.
Anhang zu den bad. Gütertarifen.
Bad.-württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918 ab wird die Anwendung des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) auf bestimmte Arten von Holzwaren beschränkt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. November 1917. (1723)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1 — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 15. November 1917 rückwirkend werden für das Umladen der in Nordhausen und Wernigerode von Bahn zu Bahn übergehenden Güter die Umlade- und Rollbockgebühren erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. November 1917. (1725)

Königliche Eisenbahndirektion

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 7. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif 2 c (Kies und Sand) außer Kraft.

München, 5. November 1917. (1729)

Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A — Tfv. 5 —,
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200 —,
c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 wird zu § 49 und 67 (2) der EVO. eine besondere Ausführungsbestimmung über den bei der Beförderung zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Stationen zu benutzenden G r e n z ü b e r g a n g eingeführt. Näheres enthält der am 26. November erscheinende Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 22. November 1917. (1717)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Tarif Teil II, 1. Heft.

Mit Ablauf des 31. Januar 1918 werden die Ausnahmetarife 13 A (Hohlglaswaren aller Art usw.), 17 (Benzin), 19 (Sprit und Spiritus), 21 (Wollgarn) und 28 (Getreide usw.) aufgehoben. Über die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II Auskunft.

Dresden, 22. November 1917. (1718)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Zum Tarifheft 1 für den **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau** tritt am 1. Dezember 1917 der VIII. Nachtrag in Kraft. Er enthält außer einer Anzahl bereits veröffentlichter Änderungen und Ergänzungen namentlich noch neue Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife. Der Nachtrag kann von den beteiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, 22. November 1917. (1719)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.

Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. August 1899.

A u f h e b u n g v o n F r a c h t s ä t z e n.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918 werden die Frachtsätze für Säcke, leere, gebrauchte, bei Aufgabe als S t ü c k g u t im Ausnahmetarif 131 B des Tarifes Teil II, Heft 1 und im Ausnahmetarif Nr. 1, Abt. C des Tarifes Teil II, Heft 3 aufgehoben.

Wien, am 17. November 1917. (1722)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt-Hessisch-Württembergische Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. April 1918 tritt ein neue Tarif in Kraft. Nähere Auskunft e teilt das Verkehrsbüro.

Mainz, den 20. November 1917. (1731

Königl. Preuß. u. Großh. Hess. Eisenbahndirektion.

Binnen-Personentarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vom 20. November 1917 ab bis au weiteres werden die zu berechnende Frachten für Gepäck (ausschl. Militä gepäck) und Expreßgut verdoppelt, min destens wird 1 ℳ erhoben.

Sommerfeld, 20. November 1917. (172

Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Tarife für die Beförderung von Pe sonen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich Ungarn und Balkanzugtarif.

In den vorstehenden Tarifen ist m. sofortiger Gültigkeit folgender Ve merk anzubringen:

„Für die deutschen Strecken wir das Doppelte der in diesem Tarif an gegebenen Gepäckfracht — mindesten 1 ℳ = 1,55 K. — bis auf weiteres e hoben."

Im sächsisch-österreichischen un preußisch-sächsisch-böhmischen Ve kehr sind auch die Zuschläge für de Verkehr über Niedergrund und Zittau Landesgrenze zu verdoppeln.

Breslau, 22. November 1917. (1720

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltunge

Am 15. November tritt zum Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktari Teil 1, vom 1. Mai 1916 der Nach trag VI in Kraft. Er enthält Ände rungen und Ergänzungen der Bestin mungen im § 30 EVO., insbesondere Be stimmungen über Gewichtsbeschrän kung für Reisegepäck. Druckabzüg der Nachträge können vom 15. Novem ber d. J. an von den deutschen Eisen bahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftsbureau (Bahnhof Alexander platz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 12. November 1917. (1721

Königliche Eisenbahndirektion, als Geschäftsführende Verwaltung.

I. Deutscher Eisenbahn-Personen- un Gepäcktarif, Teil I.
(Allgemeine Ausführungsbestimmunge zu § 32 E. V. O.)
II. Preußisch-hessischer Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.
(Besondere Ausführungsbestimmunge zu § 40 E. V. O.)

Vom 20. November 1917 ab wird fü die Beförderung von Gepäck- und Ex preßgut d a s D o p p e l t e d e r b i s h e r i g e n F r a c h t erhoben. Al Mindestgebühr werden für jede Sen dung erhoben:

a) im Gepäckverkehr 1 ℳ,
b) im Expreßgutverkehr bei Beförd derung in Personenzügen 1 ℳ, bei Beförderung in Schnellzüge 2 ℳ.

Nähere Auskunft erteilen die Abfer tigungen.

Berlin, den 17. November 1917. (1716

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 94. | 1. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Schnellstraßenbahnen.

Anlaß zu den nachfolgenden Mitteilungen gab das Erschei-en einer tiefgründigen verkehrs- und bautechnischen Unter-uchung[1]), welche dazu berufen erscheint, durch Verbesserung er Verkehrsbeziehungen zwischen den großstädtischen Innen-nd Außengebieten fördernd auf die Besiedlung der letzteren inzuwirken. Mit der näheren Schilderung des Inhalts, der ür den Verkehrspolitiker eine Fundgrube an bautechnischen nd verkehrlichen Tatsachen bildet, verbindet sich die ingehendere, kritische Besprechung des Werkes, die wir am chluß der Besprechung in der Bücherschau von Nr. 20 d. Ztg. ereits angekündigt haben. Dazu erscheint es nützlich, inige Betrachtungen über das Wesen moderner Großstadtbil-ung und ihrer Verkehrsansprüche vorauszusenden. Der Groß-tadtbildungsprozeß läßt sich auffassen als die „wohnsitz-näßige Menschenanhäufung um die geschlossenen Arbeits-stätten des gewerblichen Groß- und Massenbetriebes, wie des it Rohstoffbezug und Vertrieb der Erzeugnisse verbundenen roßhandels und seiner Verkehrseinrichtungen". Die Ergeb-isse der deutschen Berufs- und Gewerbezählungen von 1882 is 1907, wie die gleichartigen Erhebungen anderer Kultur-inder geben als vornehmstes Kennzeichen des gewerblichen roßbetriebes, des Großhandels und der Verkehrsentwicklung ines Landes die Bevölkerungsanhäufung in den Städten. eben der jährlichen Bevölkerungszunahme vollzieht sich tets das schnellere Wachstum der beiden Berufsabteilungen Industrie" und „Handel und Verkehr" gegenüber der „Land-nd Forstwirtschaft", sodann aber zeigen die Gewerbezäh-ungsziffern stets neben der Größensteigerung der Betriebe ie wohnsitzmäßigen Veränderungen der Erwerbstätigen, den ug vom Lande in die Städte, der in den Hauptstädten am ichtbarsten zutage tritt. Innerhalb des Industrialisierungs-rozesses aber ist von besonderer Bedeutung für die Verkehrsbeziehungen und das Verkehrsbedürfnis der Großstädte die Umwandlung des dichtbevölkerten Stadtkernes zur Geschäftsstadt und, als Folge davon, der Vorgang des Abstoßens der Wohnbevölkerung in die Außenzonen. Dieser letztere setzte in London bereits 50 Jahre früher ein als in Berlin. Während das alte Weichbild Londons schon seit 1860 einen Stillstand, seit 1890 einen Rückgang in der Bevölkerungsziffer aufwies, ergriff der „zentrifugale" Abstrom seit 1905 den Grafschaftsbezirk; in der Gegenwart findet nur noch eine Bevölkerungszunahme in den Außenbezirken Londons statt. Trotzdem diese Entwicklung in Berlin noch in den Anfängen steht, sind auch hier schon erhebliche Bevölkerungsmengen aus dem Stadtinnern in die Vororte gedrängt, um dem Geschäftshausbau Platz zu machen, so daß die Bevölkerungszunahme bald nur noch den Außengebieten zugute kommen wird[2]). Ein zuverlässiger Maßstab für den „Aushöhlungsprozeß" der großstädtischen Innenkerne ist der Umfang des werktäglichen Berufsverkehrs vom Äußern nach den Arbeitsmittelpunkten der Innenstadt mit ihren den Leitern der Schnellverkehrsbetriebe nur zu bekannten Sturmflutwellen dieses Berufsverkehrs. Dieser natürliche Aushöhlungsprozeß der Innenstadt ist die eigentlich treibende Ursache der immer vollkommeneren Trennung des innenstädtischen Arbeits- vom außenstädtischen Wohngebiet geworden. Diese Trennung hat nicht nur das hochbauliche Siedlungsproblem der Bereitstellung der notwendigen Anzahl von Klein- und Mittelwohnungen an dem Um-

[1]) „Schnellstraßenbahnen. Eine Untersuchung über Anlage, Haltestellenabstände, Haltestellenaufenthalte, Höchst-nd Reisegeschwindigkeiten von Schnellbahnen, Straßen-ahnen (insbesondere auf besonderem Bahnkörper) und chnellfahrenden Straßenbahnen unter besonderer Berücksich-igung der Verhältnisse in Groß-Berlin. Vom ord. Profes-or a. D. Dr.-Ing. Erich Giese, Verkehrstechnischer Ober-eamter des Verbandes Groß-Berlin. Mit 100 Textabbildungen nd 4 Tafeln. Berlin 1917. Verlag von W. Moeser, Buchhand-ung, Hofbuchhandlung Sr. Maj. des Kaisers und Königs."

[2]) Die Einwohnerzahl Berlins betrug im Jahre 1905: 2 040 148, 1910: 2 071 275 (Zunahme 31 109), 1913: 2 095 030 (Zunahme 23 773). Die Zunahme von 31109 Köpfen aber setzte sich zusammen aus einem Zugang von 151 285 Köpfen, die vorwiegend in den äußeren Stadtvierteln Berlins angesiedelt wurden, und einem Wegzug von 120 176 Einwohnern, die in der Hauptsache aus den inneren Stadtgebieten durch den vorgenannten Umwandlungsprozeß verdrängt wurden. Der Abstoßungsvorgang hielt sich in den folgenden 3 Jahren bei bereits stark ermäßigtem Zustrom (der sich direkt in die Vorortsgebiete gewendet hatte) über der alten Höhe, indem einem Zuzug von 63 223 ein Abzug in die Vorortszonen von 39 450 Köpfen mit dem verbleibenden Nettoüberschuß von 23 773 Seelen gegenüberstand. Der Zuzug Groß-Berlins wird in Kürze lediglich den Vorortsgebieten, verstärkt durch die aus dem Inneren abgestoßenen Bevölkerungsziffern, zugute kommen.

kreis der Großstadt erzeugt, sondern in enger Wechselwirkung damit auch die sozialpolitische Verkehrsforderung auf Bereitstellung leistungsfähiger und billiger Schnellverkehrs-Möglichkeiten nach sich gezogen. Die Denkschriften und Vorschläge[3]) der Groß-Berliner Bebauungspolitik laufen stets auf die Ziele hinaus, welche zur Schaffung des Zweckverbandes Groß-Berlin führten, auf: 1. die Aufstellung und Durchführung weiträumiger Bebauungspläne für gesunde Kleinwohnungen, 2. den Ausbau des Schnellbahnnetzes bei billigen Tarifen, 3. auf die Schaffung leicht erreichbarer Parkanlagen und Freiflächen.

In ihnen kommen die sozialpolitischen, gesundheitlichen und sittlichen Aufgaben zum Ausdruck, die der Trennungsprozeß von Arbeits- und Wohnstätte den Bevölkerungsmassen auferlegt, welche die moderne Wirtschaft in den Bannkreis der Großstädte hineinzwingt. In diesem Zusammenhange sind von Bedeutung zunächst Forderung 2 und innerhalb ihrer die billigen Tarife. Punkt 2 sollte überhaupt an der Spitze des Gesamtprogrammes stehen, da die Schnellverkehrsmöglichkeiten Voraussetzung für die Durchführung des Siedlungsprogrammes sind. Denn eine wohnhausmäßige Besiedlung der entfernteren Vorortzonen mit ihrem billigeren Baugelände erfordert leistungsfähige Schnellverkehrswege. Für Schnellverkehrsunternehmungen[4]) aber liegt der Anreiz einzig und allein in einer Rente, welche mindestens die ortsübliche Verzinsung des Anlagekapitals verbürgt. Eine solche aber ist erst viele Jahre nach erfolgter Besiedlung jener Gebiete zu erwarten, welche man durch die Verkehrswege erst erschließen will. So überließ man bei dem hohen Anlagekapital der von der Straßenoberfläche losgelösten Schnellbahnen die Sorge um den Ausbau meistens dem Staat oder den Gemeinden, gewöhnlich in der Form der Übernahme von Zinsgarantien oder von „verlorenen einmaligen Zuschußleistungen". Es bildete sich die Anschauung heraus, die öffentlichen Körperschaften schlechthin als die Träger aller sozialpolitischen Pflichten anzusehen, wobei gewöhnlich unbeachtet blieb, daß der Staat keineswegs der „Jupiter donans" mit dem unbeschränkten Geldsäckel ist, als den Sopialpolitiker und Sozialfanatiker verschiedenster Grade ihn gemeiniglich in ihre Rechnungen einführen. Anderseits kommt das Geschenk ermäßigter Ausnahmetarife, der Arbeiterwochenkarten, der Monatskarten und anderer indirekter Tarifvergünstigungen keineswegs den breiten Schichten der werktätigen Bevölkerung, denen es zugedacht war, voll zugute. Das Preisbildungsgesetz aus Angebot und Nachfrage bewahrte vor dem Kriege bei dem geringeren Angebot von Wohnungen meistens nur zugunsten des Hauseigentümers seine Gültigkeit. So wurden die Vorteile der Fahrgeldermäßigung vielfach dem beabsichtigten Nutznießer durch den Haus- und Grundbesitz, mehr noch durch den unberechtigten Grundstückshandel derart vorweggenommen, daß die Wohnungsmiete des Vorortes sich „ceteris paribus" nur um den reichlichen Unterschied der kapitalisierten Fahrgeld- und Transportaufwendungen niedriger stellte, als die im städtischen Hochbauordnungsgebiete.

Verfehlten aus diesen und ähnlichen Gründen hei aus billige Tarife zwischen Arbeitsstätte und Außen siedlung oft ihr sozialpolitisches Ziel, so trete die Bedingungen für den Bau von Vorortschnell bahnen durch die gewaltige Schuldenlast, mit denen de Krieg das Reich, die Bundesstaaten und die Gemeinden au lange Zeit hinaus belastet, in einen noch ungünstigeren Stan Die jährlichen Mehrausgaben des Reiches werden nach den Kriege von namhaften Finanzpolitikern auf mindestens 7½ Milliarden Mark veranschlagt. Die Zeit des Baues und Betrie bes von Bahnen, welche infolge niedriger Ausnahmetarife die, wie bei der Berliner Stadtbahn, die Selbstkosten de Transportgeschäfts nicht decken, dürfte endgültig vorbe sein, da die harte Notwendigkeit alle Verwaltungen, in erste Linie die Staatseisenbahnverwaltung zu größerer Sparsamkei nötigt; der fiskalische Charakter wird mehr denn zuvor be tont werden müssen, weil diese Betriebe größere Reinerträg für andere Staatszwecke abwerfen müssen als früher. D solche Aufgaben sich aber bei den mächtig gesteigerten An lage- und Betriebskosten der Einzellinien nicht mit Ausfällen der Verkehrseinnahmen infolge ermäßigter Tarife vertragen so müssen die Erschließungsmittel der Außensiedlung, di Schnellbahnen, mehr als bisher versagen.

An den Tatbestand dieser Sachlage knüpfen, wenn auc nicht von ihnen ausgehend, in der Sache die Reformvorschläg

Abb 1.

des Verfassers an, welche eine neue Gattung de Straßenbahnen auf Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Ge schwindigkeit, und nicht zuletzt auf ihre Anlage- und Be triebskosten untersuchen. Diese Gattung, eine Abart de Straßenbahn, erweist sich verkehrspolitisch als das geeignet ste Mittel zur Erfüllung der Schnellverkehrsaufgaben, be gleichzeitiger Ermäßigung ihrer Anlage- und Betriebskosten

[3]) Es sei hier erinnert an die „Anregungen zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Groß-Berlins, gegeben von der Vereinigung Berliner Architekten und dem Architekten-Verein zu Berlin", an den nachfolgenden großen Wettbewerb um einen Bebauungsplan für Groß - Berlin, der seinen Niederschlag in den preisgekrönten Wettbewerbsentwürfen der besten Berliner Architekten und Verkehrsingenieure gefunden hat, und die auf der Wettbewerbsausstellung in Berlin der Öffentlichkeit zugänglich gemacht waren, ferner an die Vorschläge des Propaganda-Ausschusses für Groß-Berlin und eine Anzahl sich um diese Bewegung gruppierender Aufsätze, kritischer Beurteilungen u. dergl. mehr, die die Groß-Berliner Wohnungs- und Bebauungspolitik zum Gegenstand hatten.

[4]) Die stark besiedelten Vorortsstrahlen Groß-Berlins verdanken ihr Dasein einer gänzlich anderen Entwicklung, sie sind als Abkömmlinge der Fernverkehrslinien zu betrachten, die aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen von jenen als selbständige Gleispaare abgezweigt werden mußten. Ohne diesen Werdegang würden sie als selbständige Pioniere der Vorortssiedlung ausgeschieden sein.

ıuf $^1/_6$ bis $^1/_{10}$ der zeitigen Schnellbahngattungen. Geben wir lem Verfaser dieser Vorschläge nunmehr selbst das Wort zur Berichterstattung über die Ergebnisse seiner Untersuchung. Der Stoffeinteilung der 86 Großoktavseiten starken, mit graphischem Schaubildmaterial ausgestatteten Arbeit liegt eine Dreiteilung zugrunde, in der die Verkehrswerte A der Schnellbahnen, B der Straßenbahnen und C des neuen Verkehrsgliedes, der Schnellstraßenbahn, eingehend in bezug auf die Größen untersucht werden, die auf die Reisegeschwindigkeiten dieser Bahnen bestimmend einwirken; das sind: die Gestaltung des Bahnkörpers (die allgemeine bauliche Anlage), die Haltestellenabstände, die Haltestellenaufenthalte, Höchstgeschwindigkeit, Anfahrbeschleunigung, Bremsverzögerung und die aus diesen Elementen sich ergebenden Reisegeschwindigkeiten. Nach den Untersuchungen ist eine nur wenig verbesserte Straßenbahnanlage infolge ihrer wesentlich geringeren Bau- und Betriebskosten sehr wohl in der Lage, in den Außenbezirken der Großstädte mit der Schnellbahn erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Auf eigenem Bahnkörper als Plan- oder Einschnittsbahn verlaufend, nähert sich diese Straßenbahn mit einer Reisegeschwindigkeit von 22,5 km/Std. bei 500 m Haltepunktentfernung nach Abb. 1 stark derjenigen

Abb. 2.

er Schnellbahn von 24,9 km/Std. bei 769 m Abstand der Haltestellen, während sie der innerstädtischen Straßenbahn von 4,1 km/Std. bei 297 m mittlerem Abstand weit überlegen ist. ie erfordert unter gleichen örtlichen Verhältnissen etwa ⅕ is $^1/_{12}$ der Herstellungskosten einer zweigleisigen Untergrundbahn und etwa ⅕ bis ⅙ einer Hoch- oder Schwebebahn. ie läßt sich nach Maßgabe zunehmender Bebauung, also mit er Erfüllung ihres eigentlichen Siedlungszweckes, bei Haltestellen-Gradientenwechseln, welche dem Bebauungsplan weitschauend Rechnung tragen, durch Über- und Unterführung er Querstraßen so zur Ausführung bringen, daß ohne beträchtliche Erhöhung der Anlage- und Betriebskosten die Unabhängigkeit vom Straßennetz und damit ihre hohe Leistungsfähigkeit auch im Zustande spätester Besiedlung aufrechtzuerhalten ist. Die verkehrstechnischen Untersuchungen sind m Hauptabschnitt C durch 2 wichtige Unterabschnitte über en Anschluß der Schnellstraßenbahnen an das übrige Verkehrsnetz und über Tariffragen ergänzt. Dringt man tiefer n das Wesen dieser schnellfahrenden Straßenbahn, kurz chnellstraßenbahn genannt, ein, so ergibt sich zunächst, daß ie keine ganz neue Bahnart darstellt, vielmehr als Überlandbahn in ähnlichen Anordnungen und mit ähnlichen Eigenschaften vielfach ausgeführt ist; aber in den Großstädten, und gerade in Groß-Berlin, das ein segensreiches Feld für solche Anlagen bieten würde, ist sie abgesehen von wenigen Straßenbahnstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 0 km/Std., noch unbekannt. Zur allgemeinen baulichen Anlage ist zu sagen: für den besonderen, etwa 9 m breiten Bahnkörper, den die schnellfahrende Straßenbahngattung bei einer

Einfassung mit Baumreihen erfordert, ist die vollkommenste Ausführung mit Gleisen in der Mitte zwischen den beiderseitigen Straßendämmen, etwa nach Abb. 2 zu wählen. Die Übergänge über diesen Bahnkörper sind auf die geringste zulässige Anzahl zu beschränken[5]), die in neuzeitlichen Bebauungsplänen durchgeführte strenge Unterscheidung zwischen Verkehrs- und Wohnstraße bietet die Möglichkeit, einen neuen Bebauungsplan von vornherein auf die Anlage einer Schnellstraßenbahn zuzuarbeiten, wie auf S. 69 des Buches an der Hand eines Schulbeispiels, des Bebauungsplanes Rudow-Nordwest, nachgewiesen wird. Dort kreuzen die Verkehrsstraßen den selbständigen Bahnkörper in Abständen von 640, 760 und 480 Meter. Erscheint die Strecke zwischen zwei Haltestellen zu lang, so wird nicht ein fahrbarer Übergang, sondern eine billige eiserne Fußgängerüberführung (3500 ℳ) oder ein schmaler Fußgängertunnel (8—10 000 ℳ, je nach dem Grundwasserstande) angeordnet. Die geringe Zahl von Überfahrten in Schienenhöhe nötigt zu einer Zusammenfassung des Querverkehrs an diesen wenigen Punkten. Wächst die Größe dieses Querverkehrs mit zunehmender Besiedlung, so wird es im Interesse der Reisegeschwindigkeit der Bahn wie des Querverkehrs nötig, den Planübergang zu ersetzen durch eine Unter- oder Überführung, deren Kosten auf 100 000 bis 140 000 Mark veranschlagt werden, sofern die Gradienten der Bahn wie der Querstraße und ihrer Leitungsanlagen von vornherein auf diesen späteren Fall Rücksicht nehmen. Die Haltestelle ist bei einer Unterführung der Bahn in jeder der beiden Fahrrichtungen etwa 100 m vor der Querstraße anzuordnen, bei einer Überführung der Bahn liegt sie dagegen über der Querstraße auf dem Brückenbauwerk. In beiden Fällen erfolgt das Anhalten nach durchfahrener Steigung, die Wiederanfahrt im Gefälle (von z. B. 1 : 20).

Die Haltestellenabstände können in den Außenbezirken größer gewählt werden als im Stadtinnern mit seinem dichteren Verkehr und seiner engeren Zugfolge von 5 bis 10 Min. Während für verkehrsschwächere Strecken schon jetzt 400 bis 500 m angemessene Abstände bilden, darf man bei der neuen Bahngattung die mittleren Haltestellenabstände anstandslos auf 627 m, auf das Maß bemessen, welches dem Schulbeispiel Rudows zugrunde lag.

Als mittlere Haltestellenaufenthalte werden 7 Sekunden zugrunde gelegt, wie bei den Straßenbahnen mit Höchstgeschwindigkeiten v^{max} von 30 km und selbst von 35 km/Std. Die letzteren werden in allen Teilen Deutschlands ohne besondere Betriebseinrichtungen, wie Schranken und

[5]) Der Verfasser führt zu dieser Forderung aus, daß sie für die Außenbezirke unbedenklich und erträglich erscheinen müsse, wo ja im Stadtinnern über 1000 m lange Eisenbahndämme die Stadtteile ohne Übergangsmöglichkeiten durchqueren.

Signale (nur Warnungstafeln und Läutetafeln vor den Überfahrten) und meist auch ohne besondere Regelung der Zugfolge betrieben. Nach dem Vorbilde mehrerer deutscher Bahnen (Bonn-Mehlem; Rhein-Hardtbahn; Gotha-Friedrichroda) wird in den übersichtlichen Streckenteilen ein v^{max} von 35, auf den übrigen von 30 km/Std. zugelassen, natürlich unter Ermäßigung der Geschwindigkeit in scharfen Krümmungen, starken Steigungen und vor Straßenkreuzungen. Zu

Abb. 3.

den Abhängigkeiten der Grund- und mittleren Reisegeschwindigkeit von den Höchstgeschwindigkeiten wird an der Hand einer lehrreichen, als Abb. 3 wiedergegebenen, graphischen Darstellung gezeigt, daß bei der Berliner Straßenbahn das v^{max} von 30 km/Std. höher (mit 68,3 %) als das v^{max} von 50 km bei den Schnellbahnen (mit 49,8 %) ausgenutzt wir weil bei den geringen Haltestellenabständen und den ungü stigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der letzter das v^{max} doch nur vereinzelt erreicht wird, also wirtschaf lich nicht ausgenutzt werden kann, während bei den Straße bahnen seine Erhöhung auch eine wesentliche Erhöhung d Reisegeschwindigkeit nach sich zieht[6]). Der Verfasser spric aus diesen Gründen einer mäßigen Erhöhung des v^{max} d Straßenbahnen Berlins das Wort, und das um so mehr, als d Straßenpublikum sich auf die zwar ungesetzlichen, aber do tatsächlich beträchtlich höheren Höchstgeschwindigkeiten d Autofahrzeuge in den Straßen Berlins eingerichtet habe. Zu Erzielung günstiger Verkehrsgelegenheiten werden möglich viel einzeln fahrende Triebwagen in enger Zugfolge, b starkem Ausflügler- und Sonntagsverkehr eine Kupplun mehrerer Triebwagen zur Erzielung großer mittlerer Anfah beschleunigung (p_a = 0,75 m/Sek.) empfohlen. Die Bremsve zögerung wird mit dem bescheidenen Erfahrungswerte d Straßenbahnen zu p^b = 1,1 m/Sek. eingeführt. Der größere Geschwindigkeit und der besseren Bahnanlage hat ei Wagengattung größeren Fassungsraumes, kräftigerer Baua mit guten Drehgestellen, Rechnung zu tragen. Eine Gege überstellung der Reisegeschwindigkeit (v^r in km/Std.) d Straßenbahnen, der Schnellbahnen und der geplanten Schnel straßenbahn, endet mit außerordentlich günstigem Ergebn für die letztere: Auf einer Schnellstraßenbahn kann man b Haltestellenabständen unter 665 m im Mittel schneller fahre als auf den Berliner Schnellbahnen; bei größeren Halt stellenabständen bleibt v^r ihnen gegenüber etwas zurüc Diesem Ergebnis stellen sich nun an die Seite die viel g ringeren Bau- und auch Betriebskosten solcher Schnel straßenbahnen. Die Baukosten sind auf etwa

8 % der Damm- oder Einschnittsbahnen,
4 % der Hochbahnen und
1,2 bis 4,8 % der Untergrundbahnen[7])

berechnet. Aber auch die Betriebskosten sind infolge For falles jeder Stationsbedienung erheblich geringer als b diesen.

(Schluß folgt.)

[6]) Die stündlichen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straße bahnlinien halten sich je nach der Straßengattung in d Grenzen von 16, 20 und 25 km, welche aber infolge der eng Lage der vielen Haltestellen innerhalb Berlins und eines T les der Vorortstrecken auf mittlere Reisegeschwindigkeiten v unter 15 km herabsinken, während auf den elektrischen Hoc und Untergrundbahnen eine solche von 24 km (bei einem mi leren Stationsabstand von 700 m) vorherrscht.

[7]) Hierbei sind (ausschl. Betriebsmittel, Kraftwerke und B triebswerkstätten) für 1 km Bahnstrecke folgende Preise z grunde gelegt für: Schnellstraßenbahnen einschl. Oberl tungsanlagen 120 000 M, Damm- oder Einschnittsbahnen m reinem Schnellbahnbetrieb 1,5 Millionen Mark, Hochbahn auf eisernem Viadukt 2,2—3,0 Millionen Mark, Untergrun bahnen 2,5—10 Millionen Mark.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Stückgutsperre.** Aus Kreisen der Industrie, des Handels und der Verbraucher werden lebhafte Klagen laut über die seit dem 20. September d. J. auf den deutschen Eisenbahnen getroffenen Verkehrsbeschränkungen für Stückgüter. Für die Einführung dieser Stückgutsperre waren folgende Erwägungen maßgebend: Die Ansprüche, die in diesem Herbst an den Wagenpark der Eisenbahn, besonders an die für Stückgut in Frage kommenden bedeckten Wagen, gestellt werden, sind ebenso außerordentlich groß wie dringend. Abgesehen von den rein militärischen Anforderungen, die mit der Ausdehnung des Kriegsgebiets und den dauernden gewaltigen Kampfhandlungen sich immer mehr gesteigert haben, müssen die bedeckten Wagen für die Lebensmittelversorgung des deutschen Volkes gerade in den Herbstmonaten im weitesten Umfange verwendet werden. In erster Linie gilt dies von den Winterkartoffeln, für die beispielsweise täglich bis zu 80 Wagen gestellt worden sind, während der Bedarf ein no viel höherer war. In den Monaten August, September u Oktober wurden in diesem Jahre allein auf den preußisc hessischen, den oldenburgischen und mecklenburgischen Staa bahnen 400 430 Wagen zu 10 t für Kartoffeln gestellt, geg 201 613 Wagen zu 10 t in der gleichen Zeit des Vorjahre das bedeutet eine Steigerung von rund 100 %. Dazu komm noch die Obst- und Gemüsesendungen. Bei allen diesen A forderungen handelt es sich um Güter, für deren Beförderu nur eine bestimmte Zeit zur Verfügung steht, und die Ermangelung rechtzeitiger Beförderung unter Umständen de deutschen Volke verloren gehen. Auch der Versand v Futtermitteln muß, zumal bei der außerordentlich knapp Ernte in den einzelnen Bezirken und zur Vermeidung von N ständen befriedigt werden, und endlich sind es die Düng mittel, die im Interesse der nächstjährigen Ernte gleichfa nicht unberücksichtigt bleiben dürfen. Gegenüber diesen g ßen und verantwortungsvollen Aufgaben sieht sich die pre ßische Staatsbahnverwaltung zu ihrem lebhaften Bedauern

he Notwendigkeit versetzt, die Beförderung aller anderen Güter, soweit wie nur möglich, zeitweise zu sperren. Aus diesen zwingenden Erwägungen heraus mußte der Stückgutverkehr stark eingeschränkt werden. Hierdurch werden täglich 2000 bis 3000 Wagen für den Ladungsverkehr gewonnen. Die Eisenbahnverwaltung verkennt durchaus nicht die großen Härten und die großen Schwierigkeiten, die für Industrie, Handel und Verbraucher durch die Maßnahme entstehen. Angesichts der unbedingten Notwendigkeit, alle Wagen für die oben bezeichneten dringenden Aufgaben, insbesondere die der Lebensmittelversorgung, verfügbar zu machen, mußte sie sich zur Durchführung der Sperre entschließen, da andernfalls die Gefahr vorlag, daß die Heranschaffung der notwendigen Lebensmittel, namentlich für die Großstädte, vor dem Winter nicht mehr durchgeführt werden konnte.

Auch augenblicklich ist die Inanspruchnahme des Wagenparks für Lebensmittelsendungen noch so groß, daß die vollständige Aufhebung der Sperre die Wagengestellung für Lebensmittel gefährden würde. Die Eisenbahnverwaltung hat jedoch die Liste der freigelassenen notwendigsten Güter nach und nach schon erheblich erweitert. Ferner sind die Königlichen Eisenbahndirektionen jetzt ermächtigt worden, unter Berücksichtigung der besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Bezirke und nötigenfalls in Fühlungnahme mit den Handelskammern bei Bewilligung von Ausnahmen weiteres Entgegenkommen zu zeigen sowie auch den Versand solcher Güter, die zur Zeit noch allgemein gesperrt, jedoch stark begehrt sind, in mäßigem Umfange freizugeben. Hierfür kommen in erster Linie in Betracht: für die Volkswirtschaft wichtige Waren, Gegenstände des täglichen Bedarfs, Textilwaren, Kurzwaren, Steingut, Porzellan und dergleichen sowie auch Weihnachtswaren (Spielwaren, Christbaumschmuck, Geschenkgegenstände und dergleichen). — Sobald die Anforderungen, die die Lebensmittelbeförderung an die deutschen Bahnen stellen, merklich nachlassen, soll die Sperre weiter gemildert und endlich ganz aufgehoben werden.

— **Eisenbahnunglück bei Posen.** Aus Posen, 24. November, wird gemeldet: Der Personenzug 660 (Schneidemühl-Posen) fuhr heute 7 Uhr 30 Minuten vormittags zwischen Sedan und Posen, in der Nähe der Abzweigung Posen-Schneidemühl, in eine zur Arbeit gehende Bahnmeisterrotte hinein. Hierbei wurden vier Männer und vier Frauen sofort getötet, eine Frau schwer verletzt. Bezüglich der Schuldfrage ist die amtliche Untersuchung eingeleitet.

— **Fahrpreisermäßigung für Kriegsblinde.** Die „B. B. Ztg." schreibt: In einem Ausschusse des preußischen Abgeordnetenhauses befaßte man sich mit einer Eingabe des Bundes erblindeter Krieger wegen Gewährung einer Fahrpreisermäßigung für Kriegsblinde. Ein Vertreter des preußischen Eisenbahnministers erklärte, daß schon jetzt den Kriegsblinden unter gewissen Voraussetzungen Fahrpreisermäßigung gewährt werde. So werden mittellose Blinde, die in eine öffentliche Anstalt aufgenommen sind, bei Urlaubsreisen usw. mit ihren Begleitern in der dritten Klasse zum halben Fahrpreis befördert. Kriegsblinde genießen, wenn sie in die Fürsorge einer öffentlichen Organisation für Kriegsbeschädigte aufgenommen sind, die 50prozentige Preisermäßigung auch in der zweiten Klasse.

— **Die Preisaufgaben für das Schinkelfest des Architektenvereins in Berlin im Jahre 1919** sind jetzt festgesetzt worden. Im Gebiet des E i s e n b a h n b a u e s wird ein „Entwurf zu einer viergleisigen Untergrundbahn für Vorort- und Stadtverkehr", der für 1917 schon einmal gestellt war, aber keine Bearbeitung gefunden hat, wiederholt. Die Bahn soll die dicht bebauten Gebiete von Berlin und Charlottenburg zwischen der Stadtbahn und dem Nordring durchqueren. Verlangt werden die im Jahrgang 1916, Nr. 9, S. 103 d. Ztg. angegebenen Ausarbeitungen.

— **Weitere Kriegshilfe für Beamte und Arbeiter der württembergischen Verkehrsanstalten.** Die württembergische Staatsregierung hat mit Rücksicht auf die fortschreitende Teuerung den staatlichen Beamten für das Rechnungsjahr 1917 eine auf 1. Dezember zahlbare einmalige Kriegsbeihilfe von 200 ℳ bewilligt. Infolgedessen ist die auf den gleichen Zeitpunkt vorgesehene Auszahlung des weiteren Teilbetrags der besonderen Kriegszulage auf den 1. Januar 1918 verschoben worden. Für den Staatshaushaltplan des kommenden Rechnungsjahres ist ein weiterer Ausbau der Teuerungsbezüge der Beamten, soweit als tunlich im Anschluß an die in den anderen größeren und mittleren Bundesstaaten getroffene Regelung, in Aussicht genommen. Den Arbeitern der staatlichen Verkehrsanstalten ist mit Wirkung vom 1. Oktober ab eine Erhöhung ihrer täglichen Kriegszulage um 50 ₰ bewilligt worden.

— **Bescheinigung der Kriegsnotwendigkeit für Eisenbahnwagen.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Alle Wagenfabriken sind zum Teil ganz erheblich mit ihren Lieferungen für die Staatsbahnverwaltung im Rückstand und die bezüglich Material, Arbeitskräfte und Kohlenversorgung bestehenden Schwierigkeiten geben so gut wie keine Aussicht, diese Rückstände in absehbarer Zeit einzuholen. Jeder neue kurzfristige Auftrag muß daher die Ablieferung der bereits übernommenen Wagen notwendigerweise weiter verzögern. Nach wie vor laufen Anfragen wegen Beschaffung eigener Wagen, die meist dem Kohlentransport für eine bestimmte Industriestätte dienen sollen, ein unter Beibringung der von hier geforderten Bescheinigung der Kriegsnotwendigkeit. Wenn auch nicht verkannt werden soll, daß die Beschaffung solcher Wagen im Interesse des betreffenden Werkes und der Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit liegt, so muß doch mit Rücksicht auf die eingangs angedeuteten Verhältnisse die jeweilige Prüfung durch die Kriegsamtstellen in äußerst eingehender Weise vorgenommen werden. Es ist bei dieser Prüfung zu berücksichtigen, daß alle Ablieferungen von Eisenbahnwagen an Private die Ablieferungen dieser Wagen für den Staat beeinträchtigen. In erster Linie muß aber darauf Bedacht genommen werden, eine möglichst große Wagenzahl dem allgemeinen Verkehr zuzuführen. Die Kriegsamtstellen sind daher ersucht worden, die Beschaffung nur in solchen Fällen zu befürworten, in denen tatsächlich eine dringende Kriegsnotwendigkeit vorliegt und die Wagen gänzlich unentbehrlich erscheinen.

— **Die Leistungen der deutschen Wagenbau- und Lokomotivbau-Industrie.** Ungeachtet der denkbar größten Schwierigkeiten, die auf Schritt und Tritt besonders auf dem Gebiet der Rohstoffbeschaffung die Arbeit erschweren und verzögern, hat die deutsche Wagenbauindustrie fast 100 000 Eisenbahnwagen in 3 Kriegsjahren geliefert und damit eine Leistung, die in keinem Lande ihresgleichen hat, zustande gebracht. Diese glänzende Anerkennung ist der deutschen Wagenbauindustrie aus dem berufensten Munde, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten Dr. v. Breitenbach, zuteil geworden, der in der verstärkten Staatshaushaltskommission des Abgeordnetenhauses anläßlich der Verhandlungen über die Kohlenversorgung und die Sicherstellung der Volksernährung über die Neubautätigkeit zur Beschaffung der Betriebsmittel im Etatsjahr 1917 ausgeführt hat:

Es sei beabsichtigt gewesen, rund 40 000 Wagen zu beschaffen. Heute, nach dem ersten halben Jahre, seien die Wagenbauanstalten mit 7700 Wagen im Rückstande; das würde für das Jahr wenigstens 15 000 Wagen bedeuten. Rund 2200 neue Lokomotiven seien in 1917 zur Lieferung vorgesehen. Bis zum Beginn des Etatsjahres hätten die Lokomotivbauanstalten prompt geliefert, seien aber jetzt mit 246 Lokomotiven im Rückstande. Es werde befürchtet, daß wir Ende des Etatsjahres mit 500 bis 600 Lokomotiven im Rückstande sein würden. Daraus folge nicht, daß dieser Industrie ein Vorwurf zu machen sei; sie tue, was sie könne, habe wohl auch keinen Personalmangel, aber die Beschaffung der Rohstoffe mache so ungeheure Schwierigkeiten, daß diese Verzögerungen einträten. Sie würde also das nicht erfüllen, was man erwartet habe; weder die Eisenbahnverwaltung sei schuld daran noch die Industrie, sondern lediglich die Kriegsverhältnisse. Am Schlusse des Etatsjahres würden etwa 25 % weniger an Wagen zur Verfügung stehen, als bestellt seien. Immerhin sei doch festzustellen, daß der Park der preußischen Eisenbahnverwaltung allein im Kriege um fast 100 000 Wagen zugenommen habe, eine Leistung, die kein Land der Welt, weder ein verbündetes noch ein feindliches, aufweisen könne.

Es ist heute nicht an der Zeit, des näheren die Schwierigkeiten zu besprechen, mit denen bei der Durchführung der ihr zugegangenen Aufträge gerade die in ganz besonderem Maße auf gelernte Arbeiter angewiesene Wagenbauindustrie zu kämpfen hat. Wenn unter diesen Umständen eine Arbeitsleistung, die über die der Industrie in Friedenszeiten gezogenen Grenzen weit hinausgeht, nicht ganz erreicht werden kann, so kann das in keiner Weise überraschen. Auf der einen Seite steht eine Betriebsleistung, die nach ihrem vollen Werte nur dann gewürdigt werden kann, wenn man sich der entscheidenden Bedeutung bewußt ist, die die Transportfrage für das gesamte deutsche Eisenbahnwesen mit der fortschreitenden Dauer des Krieges erlangt hat. Von dem Umfange und dem Tempo der Wagenbeschaffung wird die Versorgung der entfernten und ungeheuer weit gedehnten Front mit dem gesamten Kriegsbedarf, wird die Ernährung und die gesamte Arbeitsleistung der Heimat entschieden beeinflußt. Durch ihre überlegenen Leistungen hat die deutsche Wagenbauindustrie unserem Erwerbs- und Wirtschaftsleben auch die Vorteile verschafft, die das Land erwarten darf, das mit dem besten und stärksten Fuhrpark aus dem Kriege hervorgeht. Die Verdienste der deutschen Wagenbauindustrie um das Vaterland sind deshalb gar nicht hoch genug zu veranschlagen.

Österreich.

Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen. War schon im Gebarungsjahre Juli 1915 bis Juni 1916 in den Transporteinnahmen eine stark ansteigende Bewegung wahrnehmbar, die nach dem Rückschlag dieser Einnahmen im ersten Kriegsjahr im Vergleich zu dem Erfolg des letzten Friedensjahres eine Besserung von rund 68 Millionen Kronen zeitigte, so brachte das Gebarungsjahr 1916/17 mit der Gesamteinnahmeziffer von rund 930,8 Millionen Kronen (Personen- und Gepäckverkehr 274,3 Millionen, Güterverkehr 656,5 Millionen Kronen) gegenüber dem Vorjahre eine abermalige Zunahme von rund 66 Millionen Kronen. Diese Ziffern übersteigen die Einnahmen des letzten Friedensjahres (1913) um 132 Millionen Kronen und stellen die höchste Einnahme der österreichischen Staatsbahnen seit ihrem Bestande dar. Diese stetige Steigerung der Einnahmen hält, begünstigt durch die im Laufe des Jahres 1917 getroffenen Tarifmaßnahmen, auch in den bisher zur vorläufigen Ermittlung gelangten Einnahmen der Monate Juli bis September 1917 in erfreulicher Weise an, indem die bisherige Ausweisung mit dem Gesamtbetrag von 247,9 Millionen Kronen (Personen- und Gepäckverkehr 77,3 Millionen, Güterverkehr 170,6 Millionen Kronen) gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 21,5 Millionen Kronen, darunter im Monat September allein eine solche von 12,8 Millionen, ergibt.

— **Der Ausbau der Nordbahnlinien.** Der Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans hat kürzlich erklärt, daß in seinem Auftrag ein großes Investitionsprogramm ausgearbeitet worden sei, und daß er ein Verzeichnis der verschiedenartigsten Bauten, die nach Friedensschluß ausgeführt werden sollen, dem Investitionskomitee des Eisenbahnausschusses vorgelegt habe. Die Herstellung des zweiten Gleises von Prerau nach Olmütz werde er in ernste Erwägung ziehen und ebenso die Errichtung einer Umfahrungslinie, die nördlich von Prerau direkt in die Linie Prerau-Olmütz einmünden solle, wodurch der Bahnhof in Prerau entlastet werden würde. Die Zeit der Inangriffnahme hänge nicht nur von der Verfügung über genügende Arbeitskräfte, sondern auch von der Sicherstellung der für diese notwendigen Nahrungsmittel und naturgemäß auch des Baumaterials ab. Grundsätzlich sprach sich Freiherr v. Banhans für diesen Bau aus, da der Verkehr, der in Zukunft einerseits von Galizien nach Böhmen, anderseits von Böhmen nach Galizien und Russisch-Polen in verstärktem Maße gehen würde, es notwendig machen werde, den Ausbau der zweigleisigen Linie von Olmütz nach Prerau durchzuführen.

— **Ausbau der Vintschgaubahn.** Der Kaiser hat einer Abordnung der Stadt Meran den baldigen Ausbau der Vintschgaubahn zugesagt und das Armeeoberkommando hat bereits Anordnungen für die Inangriffnahme der Fortsetzung des Baues getroffen. Die Vintschgaubahn wird Meran über Mals mit Landeck verbinden und damit nicht nur bisher sehr verkehrsarme Gegenden Südtirols erschließen, sondern auch ei[ne] wesentlich verkürzte Verbindung Südtirols mit Vorarlbe[rg] herstellen. Die Teilstrecke Meran-Mals ist bekanntlich se[it] längerer Zeit bereits im Betrieb. Die Trassierungen reich[en] schon bis Nauders. Nun soll der nördliche Flügel Landec[k-] Pfunds gebaut werden, so daß zum vollständigen Ausbau n[ur] das Verbindungsstück über Finstermünz-Reschenscheide[ck] fehlt. Die volkswirtschaftliche und nicht minder die to[u]ristische Bedeutung der neuen Bahn liegt klar zutage und i[hr] Bau wird einen langgehegten Wunsch des Landes Tirol e[r]füllen und mit dazu beitragen, die schwere wirtschaftlich[e] Schädigung Tirols durch den Krieg zu mildern. Begreifliche[r]weise wird die Nachricht vom Ausbau der Vintschgaubah[n] von Tirol mit dankbarer Freude aufgenommen werden.

Ungarn.

— **Bildung eines Wirtschaftsamtes bei der Direktion d[er] ungarischen Staatsbahnen.** Der im Vorjahre infolge de[r] durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse zustande g[e]kommene Wohlfahrtsausschuß der Direktion der ungarische[n] Staatsbahnen hat seine Arbeiten eingestellt und an desse[n] Stelle wurde ein Wirtschaftsamt gebildet, welches den Zwec[k] verfolgt, bei den mittlerweile noch schwieriger gewordene[n] wirtschaftlichen Verhältnissen den mit ihnen kämpfende[n] Angestellten die Anschaffung von wichtigen Bedarfsgegen[-] ständen und Lebensmitteln in einem weitern Umfange z[u] ermöglichen. Die Tätigkeit dieses Amtes wird sich in Zu[-] kunft auf die lebhafte Ausnutzung der im Besitze der u[n]garischen Staatsbahnen befindlichen Grundstücke, ferner a[uf] Förderung der Bienenzucht, der Gartenwirtschaft und Vieh[-] zucht erstrecken.

Übrige europäische Länder.

— **Die Zustände auf den finnischen Eisenbahnen.** „Stoc[k]holms Dagblad" berichtet nach Mitteilung von Reisenden, d[ie] in Haparanda eingetroffen sind, über die Zustände auf de[n] finnischen Eisenbahnen:

Auf allen finnischen Staatsbahnen herrscht die bedauerlichst[e] Unordnung. Die Stationen haben weder Stationsmeister noc[h] Telegraphisten. Züge kommen und gehen auf Verantwortun[g] der Lokomotivführer. Die Bahnwärter kontrollieren d[ie] Linien nicht mehr. Die Telegraphisten telegraphieren nic[ht] mehr und nehmen Befehle über Abfahrt der Züge nicht meh[r] entgegen. Beschlußgemäß soll Eisenbahnerstreik herrsche[n]. Einem Norweger gelang es durch private Freigebigkeit, de[n] Petersburger Zug durch ganz Finnland bis nach Tornea gehe[n] zu lassen. Er hatte den Lokomotivführer angeworben und be[-] zahlte eine gewisse Summe, worauf der Zug fuhr. Bei de[r] nächsten Station wiederholte sich die Geschichte und schlie[ß]lich gelangte der Zug in der Tat nach vielen Extrabezahlunge[n] bis Tornea.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Sammlung von Vereinskilometerzeigern.

Der Kilometerzeiger Nr. 27 (Oldenburgische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Sächsische Staatseisenbahnen) ist der I. Nachtrag und zum Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen) der II. Nachtrag erschienen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 129 vom 24. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 70 des Satzungsausschusses (Breslau, 8./9. November d. J.) (abgesandt a[m] 28. November d. J.).

Nr. III 130 vom 17. November d. J. an sämtliche Verein[s]verwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüs[se] des Satzungsausschusses zu den Ziffern II, V sowie VI u[nd] VII der Niederschrift Nr. 70, Breslau, 8./9. November d. [J.] (abgesandt am 28. November d. J.).

Nr. V 233 vom 22. November d. J. an sämtliche Verein[s]verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilomete[r]zeigern (abgesandt am 25. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Vom 1. Dezember d. Js. ab werden die Haltepunkte Horburg Hirsch, Fortschweier und Markolsheim (Els.) Rathaus bis auf weiteres aufgehoben.

Straßburg, 27. November 1917. (1753)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1918 wird der zwischen den Stationen Buchholz (Zauche) und Beelitz Stadt rechts der Bahnstrecke Jüterbog-Nauen gelegene Haltepunkt Elsholz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eilstückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeuge[n,] Sprengstoffen und Gegenständen, [zu] deren Ver- und Entladung eine Ram[pe] erforderlich ist, ist bis auf weitere[s] ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Elsholz [in] den Staats- und Privatbahngütertar[if] aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geb[en] die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Nov. 1917. (174[.])
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Nachruf.

Am 27. ds. Mts. verschied zu Stuttgart im Alter von 68 Jahren nach längerer Krankheit das Mitglied unserer Generaldirektion

Herr Oberbaurat **Ott.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen tüchtigen, kenntnisreichen Beamten und liebenswürdigen Berufsgenossen.
Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Stuttgart, den 27. November 1917.

Der Präsident, [1755]
die Mitglieder u. Hilfsarbeiter der Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenb.

4. Güterverkehr.

[St]aatsbahn - Privatbahn - Güterverkehr und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der an der Strecke Jüterbog-Nauen, [z]wischen den Stationen Buchholz [(Z]auche) und Beelitz Stadt gelegene [H]altepunkt Elsholz, der bisher nur [fü]r Abfertigung von Personen, Ge[pä]ck und Expreßgut diente, wird am [1.] Januar 1918 auch für die Abferti[gu]ng von Eilstückgut eröffnet und in [di]e oben bezeichneten Verkehre einbe[zo]gen. Die Abfertigung von Fahr[ze]ugen, Sprengstoffen und Gegenstän[de]n, zur deren Ver- und Entladung eine [R]ampe erforderlich ist, ist bis auf [w]eiteres ausgeschlossen. Über die [H]öhe der Tarifsätze geben die Dienst[st]ellen Auskunft.

Halle (Saale), 27. Nov. 1917. (1761)
Königliche Eisenbahndirektion.

[N]r. 1269. Oberschlesisch-Österreichi[sc]her Kohlenverkehr. Eisenbahngüter[ta]rif Teil II, Heft 4 vom 1. September [19]13. Festsetzung einer Umwegsfracht [fü]r Kohle-, Koks- und Brikett[se]ndungen bei Leitung über den Hilfs[we]g Oswiecim anstatt über den planmäßigen Weg Myslowitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 [bi]s auf Widerruf, längstens bis 1. Fe[br]uar 1919 wird für Kohlen-, Koks- und [Br]ikettsendungen von sämtlichen Ver[se]ndstationen und Gruben, ausnahm[lic]h Myslowitzgrube (lfd. Nr. 54), [Fü]rstengrube, Heinrichsfreudegrube bei [Ro]stow (lfd. Nr. 57 a) und Annagrube [be]i Pschow (lfd. Nr. 68) nach sämt[lic]hen planmäßig über Myslowitz lei[ten]den Bestimmungsstationen des oben [be]zeichneten Heftes ausnahmlich Alt [Be]udez, Granica, Klaj, Niepolomice, [Po]dgorze-Bonarka, Szczakowa und [T]rzebinia Nordbahnhof bei Eintritt [ei]nes Verkehrshindernisses auf dem [lei]tungsberechtigten Weg Myslowitz der [Hi]lfsweg über Oswiecim festgesetzt.

Für die Beförderung auf dem Hilfs[we]g Oswiecim wird nebst den über den [be]hinderten Weg geltenden tarifmäßi[ge]n oder im Verlautbarungsweg einge[fü]hrten Frachtsätzen eine Umwegs[fra]cht und zwar im Verkehr von den [Ve]rsandstationen und Gruben Birken[ha]i, Neue Przemsagrube, Cons. Wanda[gr]ube (lfd. Nr. 55) und Karlssegengrube [(M]arthaschacht) (lfd. Nr. 56) von 31 h [un]d von den übrigen, in den Hilfsweg[ve]rkehr einbezogenen Versandstationen [un]d Gruben von 50 h für 1000 kg be[rec]hnet, in welcher die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag bereits enthalten sind.

Diese ermäßigte Frachtberechnung erfolgt, sobald das Beförderungshindernis den Versandstationen bekanntgegeben ist, nur dann, wenn der Absender die Anwendung dieser Frachtberechnung und die Beförderung über den Hilfsweg im Frachtbrief vorschreibt. Unterläßt der Absender diese Vorschreibung, so wird die Fracht zu den über den tatsächlich benützten Weg geltenden Tarifen berechent.

Im Falle der Beförderung über den Hilfsweg Oswiecim wird die Lieferfrist und die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung über den Hilfsweg ermittelt.

Betriebskohlensendungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen sind von der Beförderung über den Hilfsweg ausgenommen.

Kattowitz, 28. November 1917. (1744)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preuß.-Hess.-Schweiz. Güterverkehr.

Der Tarif Teil II, Heft 9 wird auf 1. Dezember 1917 unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs neu ausgegeben. Der Tarif kann von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Karlsruhe, 24. November 1917. (1754)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 K 7 —.

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1917 werden Frankfurt (Main) Hbf., Frankfurt (Main) Ost, Frankfurt (Main) Süd, Frankfurt (Main) West, Frankfurt Bonames, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt-Rödelheim als Empfangstationen unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. November 1917. (1760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr mit der luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn.

Vom 1. Februar 1918 ab werden die Frachten auf den Strecken der Prinz Heinrich-Bahn um 25 vom Hundert erhöht. Es wird zu diesem Termine ein neuer Saarkohlentarif ausgegeben werden. Bis dahin erteilen die beteiligten Verwaltungen Auskunft.

Saarbrücken, 26. Nov. 1917. (1747)
Königliche Eisenbahndirektion

Erhöhung des Frachtzuschlages bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.

Der bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden zu erhebende Frachtzuschlag wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 an von 80 auf 100 v. H. erhöht.

Diese Erhöhung gilt für alle deutschen Binnen- und Wechselverkehre, in denen bisher der Zuschlag von 80 v. H. galt. Die beschleunigte Durchführung der Maßnahme ist vom Reichs-Eisenbahn-Amt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 E. V. O. genehmigt. (R. G. Bl. 1914, Seite 455.)

Berlin, den 29. November 1917. (1758)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

**Bad. Binnengüterverkehr.
Bad. Staatsb. — Nebenbahnverkehr.
Bad.-Württ. Güterverkehr.
Bad.-Pfälz. Güterverkehr.
Anhang zu den bad. Gütertarifen.**

Auf 1. Februar 1918 werden die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. November 1917. (1741)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Sämtliche Frachtsätze des Abschnittes II 1 b auf den Seiten 12—22 des Tarifes (Tarifsätze für den Verkehr von den 8 rheinisch-westfälischen Gruppen) werden vom 1. Dezember 1917 an aufgehoben. An ihre Stelle treten Stationsfrachtsätze für Vamdrup.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, 28. November 1917. (1748)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Magermilch bis zu höchstens 0,3 % Fettgehalt, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 K 7.

Vom 1. Dezember d. Js. an werden als Empfangsstationen aufgenommen:
Halle (Saale), Leipzig Berl. Bf., Leipzig Eilenb. Bf., Leipzig M. Th. Bf. und Leutzsch.

Halle (Saale), 24. Nov. 1917. (1745)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1918 werden folgende Ausnahmetarife ohne Ersatz aufgehoben und zwar:

- 1 b für Stammholz usw. der Hefte 5 und 8,
- 1 c für Holzwaren aller Art des Spez.-Tar. II des Hefts 8,
- 1 d für Bau- und Nutzholz des Spez.-Tar. II des Hefts 6,
- 2 a für bestimmte Stückgüter als Düngemittel des Hefts 5,
- 2 c für Zuckerrüben usw. des Hefts 5 und 8,
- 5 b für Steine des Spez.-Tar. III, Ziff. 1 des Hefts 5,
- 5 h für Kalksteine usw. des Hefts 5,
- 23 c für Papier aller Art aus der Schweiz zur Ausfuhr nach dem Zollauslande der Hefte 5 und 7.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt (M.), 20. Nov. 1917. (1742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1918 wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1 die Abteilung III (Holzwaren aller Art usw.) gestrichen. Die Stelle „Geltungsbereich" dieses Ausnahmetarifs erhält infolgedessen gleichzeitig die nachstehende Fassung: „Geltungsbereich: Allgemein".

Stuttgart, 24. November 1917. (1752)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. — Tfv. 5 —.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1918 wird die besondere Bestimmung zum Nebengebührentarif über Erhebung eines ermäßigten Wägegeldes beseitigt und stets das volle Wägegeld berechnet.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. November 1917. (1759)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1918 wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1 die Abteilung II (Holzwaren aller Art usw.) gestrichen. Die Stelle „Geltungsbereich" dieses Ausnahmetarifs erhält infolgedessen gleichzeitig die nachstehende Fassung:

„Geltungsbereich: Allgemein".

Stuttgart, 24. November 1917. (1751)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

1. **Tfv. 580. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.**
2. **Tfv. 580 a. Deutsch-dänischer Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw.**
3. **Tfv. 580b. Deutsch-dänischer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl usw. von oberschlesischen Stationen.**
4. **Tfv. 1840. Deutsch-dänischer Tiertarif.**
5. **Tfv. 574. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.**

Für alle Sendungen, die zwischen Stationen in Deutschland einerseits und Stationen in Dänemark sowie Stationen in Schweden und Norwegen anderseits bei Leitung über Dänemark nach den Frachtsätzen vorgenannter Verbandstarife abgefertigt werden, werden vom 1. Dezember 1917 an neben der Fracht nach den in den Tarifen enthaltenen Frachtsätzen und neben der deutschen Reichsabgabe Zuschläge zugunsten der dänischen Staatsbahnen und der lolländischen Eisenbahnen in Höhe von etwa 25 % bzw. 20 % der in den Tarifen für den Leitungsweg angegebenen dänischen Schnittfrachtsätze berechnet. Über den Leitungsweg erteilen die Dienststellen Auskunft. Die Zuschläge werden lediglich von den nordischen Dienststellen berechnet auf Grund einer Zuschlagstafel, die den deutschen Dienststellen in den nächsten Tagen zur Auskunfterteilung zugehen wird. Außerdem werden Druckstücke an den üblichen Stellen zum Verkauf aufliegen.

Altona, den 28. November 1917. (1749)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

1. Böhmisch-Bayrischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II vom 1. Januar 1910.
2. Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1915.

Wegen der Aufhebung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren im Braunkohlenverkehr von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen ist mit Ablauf des 31. Dezember 1917
zu 1: Ziffer 4 der Besonderen Bestimmungen (Nachtrag VII),
zu 2: Ziffer 2 der Anwendungsbestimmungen,
zu streichen. Die folgenden Ziffern sind entsprechend zu ändern.

München, 22. November 1917. (1734)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Nr. 2 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 an wird in den Abschnitt A des Warenverzeichnisses aufgenommen:

„Phonolith (Klingstein) ungemahlen; gültig bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges."

Berlin, den 26. November 1917. (1739)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses).

Am 1. Dezember 1917 tritt eine Neuausgabe des Gemeinsamen Heftes in Kraft. Bei den Gebühren ist die Verkehrssteuer berücksichtigt.

Berlin, den 26. November 1917. (1738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Dezember 1917 wird die Station Rosengarten (Kr. Lebus) des Direktionsbezirks Posen in den Tarif aufgenommen. Näheres im preußischen Tarifanzeiger.

Erfurt, 24. November 1917. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 K 26 für Steinkohlen usw. nach Ostpreußen.

Mit dem 1. Februar 1918 wird die Frachtermäßigung von 50 % auf 20 % herabgesetzt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 26. November 1917. (1740)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages I zum Lokal-Gütertarife (Teil II).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 gelangt zu unserem am 1. Februar l. J. in Kraft getretenen Lokal-Gütertarif der Nachtrag I zur Ausgabe, welcher außer den bereits im Kundmachungswege eingeführten Änderungen, die teilweise Abänderung bzw. Außerkraftsetzung einzelner Ausnahmetarife und andere Tariferhöhungen enthalten wird.

Dieser Nachtrag wird nach dessen Erscheinen beim Zentralverkaufsbüro für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, um 2 Kronen pro Exemplar erhältlich sein.

Teschen, 15. November 1917. (1736)
Die Betriebsdirektion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eise bahn.
Einführung eines neuen Anhanges zu Lokal-Gütertarif.

Am 1. Januar 1918 tritt zu dem vo 1. Februar 1917 gültigen Lokal-Güte tarif der k. k. priv. Kaschau-Oderbe ger Eisenbahn ein neuer „Anhang" Kraft, welcher für einzelne Artik Frachtermäßigungen enthalten wird.

Der Nachtrag wird beim Zentralve kaufsbureau für Tarife in Wien Biberstraße 16, um 1 Krone pro Exen plar erhältlich sein.

Teschen, 15. November 1917. (173
Die Betriebsdirektion.

Österreichisch - ungarisch - schweize rischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif, Teil VI, für miner lische Kohlen und Koks, vom 1. Jänner 1905.
Aufhebung einer Tarifbe stimmung.

Mit Ende Dezember 1917 wird d Tarifbestimmung, Punkt II, auf Seite des vom 1. Juli 1909 gültigen I. Nac trages zum obengenannten Tarife au gehoben.

Wien, am 24. November 1917. (175
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

Österreichisch-Lindauer Eisenbahn-verband.

Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 15. April 1917.
Tarifänderung.

Mit Ende Dezember 1917 ist im Au nahmetarif 125 auf Seite 117 unter A wendungsbedingungen der vorletz Absatz zu streichen.

Wien, am 24. November 1917. (175
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

5. Personen- und Güterverkehr.

Reichseisenbahnen; Kilometerzeige für den Binnenverkehr vom 1. Mai 189

Mit Ablauf des 31. Januar 1918 trete die in der Tabelle II (Seite 366 des Kil meterzeigers) enthaltenen besondere Entfernungen für den Güter- und Tie verkehr, die Beförderung von Leich und Fahrzeugen als Gepäck zwische den Stationen der Linie Barr-Molshein Wasselnheim einerseits und den an d Linie Benfeld-Straßburg-Mommenhei gelegenen Stationen sowie den Stati nen Lingolsheim und Holzheim ande seits außer Kraft.

Vom 1. Februar 1918 an gelten f diese Stationsverbindungen die in d Tabelle I enthaltenen regelrechten En fernungen.

Straßburg, 27. November 1917. 175
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringe

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Ost- und Mitteldeutsch-Schweizerisch Grenzverkehr.

Vom 1. Dezember 1917 an bis a weiteres wird die nach dem Tarif f die deutsche Strecke berechnete G päckfracht in doppelter Höhe erhobe

Erfurt, den 26. November 1917. (174
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 95. | 5. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 30000 ℳ zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen:

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 7500 ℳ und im Mindestbetrage von 1500 ℳ verliehen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit
   vom 1. April 1913 bis 31. März 1919
   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckexemplaren beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1918 bis 15. April 1919

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W. 9, Köthener Straße 28/29 eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1920.

Berlin, im November 1917.
W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schnellstraßenbahnen.

(Schluß aus Nr. 94.)

Zum Anschluß der Schnellstraßenbahnen an das übrige Verkehrsnetz wird ausgeführt: Da eine Einführung der Schnellbahn als solche in die Innenstadt mangels eines selbständigen Bahnkörpers nicht angeht, so ist der Anschluß an die Endpunkte der Schnellbahnlinien zu suchen. Solche Anschlüsse, die zugleich befruchtend auf die kostspielige städtische Schnellbahn wirken und am besten schon bei Aufstellung des Bebauungsplanes ins Auge zu fassen sind, können an der End- oder an einer Zwischenstation der Schnellbahn nach drei Anschlußmöglichkeiten gesucht werden.

a) Die Straßenbahnwagen können unmittelbar auf die Schnellbahngleise übergehen. Diese Übergangsart hat auf Grund von Versuchen in Boston versagt, weil der unterirdische Schnellbahnbetrieb hierdurch auf den weniger leistungsfähigen unterirdischen Straßenbahnbetrieb herabgedrückt wird. Dies führte in Buenos Aires zur Anwendung eines veränderten Systems. Es wurde eine Reihe von Straßenbahnlinien auf einer Endstation der Schnellbahn so zusammengeführt, daß die Wagen der ersteren zu einem Dreiwagenzuge der letzteren geformt wurden. Aber auch diese Art hatte schwere betriebliche und sonstige Mängel, durch die der Verkehrsvorteil der Reisenden, wie in einem Kurswagen der Fernbahn sitzen bleiben zu können, überzahlt wurde.

b) Die Straßenbahn wird so an die End- oder Zwischenstation der Schnellbahn herangeführt, daß sich ein Umsteigebahnhof im Richtungsbetrieb für beide Bahnanlagen (etwa wie auf Bahnhof Bismarckstraße der Berliner Hochbahn) ergibt, der das Umsteigen an demselben Bahnsteig ermöglicht. Ein solcher Umsteigebahnhof ist dann im Bebauungsplan von vornherein sicherzustellen.

c) Die Schnellstraßenbahn führt nach dem Linienschema der Abb. 4 zwar bis zu dem Übergangsbahnhof der Schnellbahn, welche die beschleunigte Weiterfahrt der umsteigenden Reisenden durch die Innenstadt ermöglicht, geht selbst aber als gewöhnliche Straßenbahn mit verminderter Geschwindigkeit in das Stadtinnere hinein. Die Lösung b) schließt die bequemste und schnellste Übergangsmöglichkeit des Reisenden in sich. Der Zeitverlust gegenüber dem Aufenthalt eines Durchganszuges stellt sich auf gut ausgebildeten Umsteigestationen (Bismarckstraße) auf 25 Sekunden. Bei Lösung c) kommt noch der Zeitaufwand hinzu, den der Weg von der Straßenbahnhaltestelle bis zur Bahnsteigmitte der Schnellbahnstation dem Reisenden auferlegt (bei 70 m Wegelänge rund 80 Sekunden). Während Lösung a) für deutsche Verhältnisse ausscheidet, kommen b) und c) je nach den örtlichen Verhältnissen für Berlin beide in Betracht, wobei der Verfasser sich von c) die leichtere Verwirklichung verspricht. Der in Abb. 5 wiedergegebene Lageplan zeigt, daß in Groß-Berlin reichlich Gelegenheit zur Verwirklichung solcher radialer Schnellstraßenbahnstrecken besteht. Diese durch starke Linienzüge hervorgehobenen Bahnstrecken haben eine Gesamtlänge von 110 km und schließen überall an einen vorhandenen oder geplanten Bahnhof einer Schnellbahn oder an einen Ring- oder Vorortsbahnhof an.

Abb. 4.

Die Anwendung von Schnellstraßenbahnen mit der Übergangsmöglichkeit auf innenstädtische Verkehrsmittel hat gewisse Tarifmaßnahmen zur Voraussetzung. Zunächst erscheint, unabhängig von den Besitzverhältnissen der einzelnen Bahnlinien, die Ausgabe von Übergangsfahrscheinen geboten, wie sie schon beim Übergang von der Flachbahn Warschauer-brücke-Lichtenberg auf die Berliner Hochbahn, aber auch beim Übergang gewisser Zubringer-Autobus-Linien zur Hochbahn in Anwendung stehen. Solche Übergangstarife liegen auch im direkten Interesse der beiden beteiligten Einzelgesellschaften, da die Schnellbahn einen Zubringer erhält und der in die Außenzonen führenden Straßenbahn von der Schnellbahn wiederum Fahrgäste zugeführt werden. Diesen Schritt zur tarifarischen Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen werden heute leider noch zu sehr formale, un-

icht zu sagen partikularistische Schwierigkeiten des Abechnungswesens und Besorgnisse über die richtige Ertragserteilung bei einer pauschalen Ordnung dieser Dinge entegenhalten. Aber die Not der Zeit und der Zukunft, elche gebieterisch auf Vereinfachung und Vereinheitlichung ringt, werden auch diese Bedenken überwinden lehren.

Wir beschließen diese Berichterstattung über Schnellraßenbahnen mit dem Urteil, daß in ihnen ein hervorwirtschaftliche Sparsamkeit aber kommt es gerade an, im Gegensatz zu allen finanztechnischen und finanzpolitischen Reformen, durch die günstigere Gegenwartsergebnisse auf Kosten der Zukunft (Steuern oder Anleihepolitik) oder durch Abwälzung der Lasten von den Privaten auf öffentliche Schultern (Zinsgarantien) erstrebt werden. Die wahre Sparsamkeit wendet sich stets an diese innere Wirtschaftlichkeit, sie hat im Verkehrsgewerbe unnötige Ausgaben, unberech-

Abb. 5.

agendes Werkzeug echter Sparsamkeit sich anubieten scheint, die Transportleistungen zwischen Außenone und Innenkern der Großstädte mit den geringsten bauichen Aufwendungen und einem Mindestmaß an Betriebsosten zu bewirken. Das Verhältnis zwischen verkehrlicher utzarbeit und betrieblicher Bruttoarbeit stellt sich im traßenbahnverkehr bekanntlich viel günstiger als bei der Hochbahn und sehr viel günstiger als bei den derzeitigen rtsbahnen auf Dampfbetrieb. Auf solche innere volkstigten Transportluxus zu vermeiden, die Herbeiführung günstiger Ausnutzungsgrade der Betriebsmittel zu erstreben, lauter Maßregeln, die sich auf die Dauer in einer Senkung der Ausgabeziffern und in einer Hebung der Rente äußern müssen. In den Dienst dieser inneren Wirtschaftlichkeit stellt sich das neue Schnellverkehrsmittel, das wie kein anderes zur Förderung außenstädtischer Wohnungssiedlung berufen scheint.

Dr. Bi—.

Luftverkehrsfragen.

Im Luftverkehr regt es sich auf allen Seiten. Nach Italien, Ungarn und Deutschland, über die wir kürzlich in diesem Zusammenhang berichteten, wird nun auch in Frankreich, Spanien, Schweden und selbst in der Türkei die Einrichtung von Luftverkehrslinien teils zur Beförderung der Post, teils für Personenfahrten geplant. In Frankreich tragen die zuständigen Postbehörden sich nach Berichten der Tagespresse mit der Absicht, zwischen dem Festland und der Insel Korsika eine regelmäßige Luftverbindung herzustellen. Als Grund wird angegeben, daß die deutschen U-Boote im Mittelmeer den dortigen Postdampferverkehr nach Korsika so sehr erschweren, daß von einer regelmäßigen Zustellung der Postsendungen keine Rede mehr ist. Man will deshalb die Postsachen durch Wasserflugzeuge befördern lassen, die im Hafen von Marseille oder Toulon aufsteigen und bei Ajaccio auf Korsika landen sollen; von dort will man die Sendungen auf den üblichen Landwegen über die Insel verteilen. Nach der „Automobilwelt" ist dies der erste Fall, in dem ausgesprochne Wasserflugzeuge für Postzwecke herangezogen werden.

Auch in Spanien handelt es sich um Pläne der Postverwaltung, die ihren Ursprung nach unserer Quelle hauptsächlich darin haben, daß die Post stark an Personalmangel leidet und infolge der durch den Krieg geschaffenen Kohlennot nicht mehr über genügend schnelle und häufige Eisenbahnverbindungen verfügt. Da die spanische Flugzeugindustrie noch ganz in den Kinderschuhen steckt, hat sich das Postministerium mit der Vereinigung französischer Luftfahrzeugfabriken in Verbindung gesetzt, um von ihr die zur Einrichtung eines ständigen Flugzeug-Schnellpostverkehres erforderlichen Apparate zu erhalten. Die französischen Fabriken werden jedoch gegenwärtig kaum in der Lage sein, Flugzeuge ins Ausland zu liefern, da die gesamte Leistung dringend für Kriegszwecke benötigt wird. Eine Verwirklichung des Planes vor Kriegsschluß liegt deshalb kaum im Bereich der Möglichkeit, und nach dem Kriege werden wohl die Eisenbahnverbindungen bald wieder zur Abwicklung des Postverkehrs genügen.

Aus Schweden wurde schon vor einiger Zeit gemeldet, daß die schwedische Aeronautische Gesellschaft die Errichtung eines regelmäßigen Luftverkehrs plane. Nach einem neuerlichen Bericht der „N. Z. Z." sind diese Pläne jetzt auf dem Wege, verwirklicht zu werden, und zwar gedenkt man zunächst auf den Strecken Stockholm-Malmö, Stockholm-Gotenburg, Gotenburg-Malmö den Luftverkehr zu eröffnen. Auf diesen Strecken werden verschiedene Zwischenstationen errichtet. Die Gesellschaft wird anfänglich eine Fahrt täglich in jeder Richtung ausführen lassen, und zwar gedenkt sie sowohl Personen wie Güter- und Postsendungen zu befördern. Die Flugzeuge sollen sehr kräftig gebaut und mit zwei Motoren von je 20 PS. (?) versehen sein, damit sie je vier bis sechs Personen oder ein entsprechendes Gewicht von Gütern oder Post mit sich führen können. Für die Zeit nach dem Kriege ist die Ausdehnung der Fahrten nach Kopenhagen und Berlin geplant. Malmö würde in diesem Fall ein wichtiger Knotenpunkt für den Luftverkehr werden. Die Flugzeuge und ihr Zubehör sollen im Lande gebaut werden, und zwar gedenkt man die Apparate von der „Nordischen Aviatikgesellschaft" in Stockholm und von den Werkstätten für Flugmaschinen in Landskrona herstellen zu lassen. Die Motoren hingegen will man von der großen Maschinenfabrik Scania-Vabis beziehen. Zum Betrieb der Motoren will man von Anfang an einheimisches Betriebsmaterial, insbesondere den aus der Sulfitablauge der Papierfabrikation erzeugten Sulfitsprit verwenden, der sich bei den letzten großen Militärmanövern in Schweden im Herbst d. J. als ein vorzügliches Betriebsmittel für Explosionsmaschinen erwiesen hat. Die Verkehrsgeschwindigkeit wird auf 150 km in der Stunde angegeben, so daß die Zurücklegung der Strecke Malmö-Stockholm etwa 5 Stunden beanspruchen würde. Der Flug könnte auch ohne Unterbrechung durchgeführt werden, doch hat man, um die Betriebssicherheit möglichst zu erhöhen, verschiedene Zwischenlandungsstationen mit Ersatzflugzeugen, Schuppen, Werkstätten usw. in Aussicht genommen. An den Endstationen sollen große Landungsplätze von etwa 300 m Länge angelegt werden.

Was schließlich die Türkei angeht, so weiß die osmanische Zeitschrift „Die Verteidigung" von dem Plane einer Luftverbindung zwischen Konstantinopel und Hamburg zu berichten, die durch Luftschiffe bewirkt werden soll. Es handelt sich dabei um einen Teil des schon früher an dieser Stelle besprochenen Projekts der „Internationalen Luftverkehrsgesellschaft" (Ilag), die bekanntlich die vielen nach dem Kriege freiwerdenden Heeresluftschiffe zu Luftverkehrszwecken nutzbar machen will, um das darin steckende, sonst unverwertbare Kapital einer nutzbringenden Tätigkeit zuzuführen. Die Durchführung dieser an sich sehr guten Pläne wird sich indessen sicher nicht so rasch vollziehen, wie manche meinen. Insbesondere wird es sicher noch geraume Zeit dauern, ehe der Balkanzug einen fliegenden Wettbewerber besitzt.

F. R.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung.** Zu § 67 EVO. „Art und Reihenfolge der Beförderung", Abs. 2, ist mit Gültigkeit vom 1. d. M. im Heft A des Staats- und Privatbahn-Güterverkehrs sowie im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander folgende neue Ausführungsbestimmung aufgenommen worden: Im Verkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen anderseits kann, soweit Tarife zur unmittelbaren Abfertigung nicht bestehen, der Absender den zu benutzenden Grenzübergang im Frachtbrief angeben. Die Militär-Eisenbahnen sind jedoch berechtigt, aus Betriebsrücksichten einen andern Übergang zu wählen. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen verfahren bei Beförderunghindernissen, solange sich das Gut auf ihren Strecken befindet, nach den für sie maßgebenden Bestimmungen. In Ermangelung einer Angabe des Grenzübergangs wählt die Eisenbahn nach ihrem Ermessen ohne Rücksicht auf die Fracht den für die Beförderung freien kürzesten Weg. Aus den Folgen einer unrichtigen Wahl können Ansprüche gegen die Eisenbahn nicht hergeleitet werden. Soweit für den Verkehr mit den im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes Tarife zur unmittelbaren Abfertigung bestehen und Beförderungshindernisse ihre Anwendung nicht ausschließen, wird nach den Bestimmungen und Frachtsätzen dieser Tarife, im übrigen im gebrochenen Verkehr auf die vom Absender angegebene oder von der Eisenbahn gewählte Grenzübergangsstation abgefertigt. Die Frachten des gebrochenen Verkehrs werden stets über den bei der Beförderung benutzten Grenzübergang berechnet.

Diese neue besondere Ausführungsbestimmung ist auch in den Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II, übernommen worden, sie bezieht sich dort auf § 49 EVO. „Beförderung".

— **Güterverkehrssteuer.** Zu den die Besteuerung des Güterverkehrs betreffenden Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1917 sind nach einer Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers am 29. August d. J. neue, vom Bundesrat genehmigte „Ausführungsbestimmungen" in Kraft getreten, die in Nr. 22 des E.-Verordn.-Bl. vom 13. Oktober d. J. veröffentlicht sind. Diese Ausführungsbestimmungen umfassen sieben Abschnitte: I. Öffentlicher Eisenbahngüterverkehr; II. Öffentlicher Güterverkehr auf Wasserstraßen; III. Nichtöffentlicher Güterverkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen; IV. Güterverkehr auf Landwegen; V. Allgemeine Bestimmungen; VI. Erhebung und Verrechnung der Abgaben; VII. Schlußbestimmungen. — Die ersten Paragraphen des Abschnitts I enthalten Begriffserläuterungen: Im Sinne der steuergesetzlichen Bestimmungen gehören zu den Eisenbahnen auch Klein- und Straßenbahnen; auf den letzteren unterliegt die Güterbeförderung indessen nicht der Besteuerung, soweit es sich lediglich um die Ab- und Zufuhr von Gütern von und zu den Bahnhöfen oder Schiffsladeplätzen oder sonst um einen nicht dem allgemeinen Verkehr eröffneten Betrieb handelt und in beiden Fällen die Beförderung nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht planmäßig stattfindet. Abgesehen von Expreßgut mit Einschluß des nach den Sätzen des Expreßguttarifs abgefertigten Reisegepäcks und Leichen gilt der Gepäckverkehr nicht als Güterverkehr im Sinne dieser Bestimmungen. Unter die Befreiungen des Gesetzes vom 8. April fallen sowohl Betriebs- wie Baudienstgüter der Eisenbahnen. In den folgenden Paragraphen wird näher er-

utert, wie im grenzüberschreitenden Verkehre deutscher senbahnen auf ausländischem Gebiet und ausländischer ahnen auf deutschem Reichsgebiet und im Güterverkehre ischen deutschen und ausländischen Orten sowie im Verhre vom Ausland zum Ausland durch das deutsche Reichsbiet der der Abgabe zugrunde zu legende Beförderungseis zu berechnen ist. Im § 5 wird dann der Begriff des eförderungspreises" genauer festgelegt; es gelten als lcher alle tarif- oder vertragsmäßigen Gebühren, welche Eisenbahn als Gegenleistung für die Fortbewegung der ter auf dem Schienenwege von der Ver- bis zur Entladung fordern hat. Demnach gehören dazu auch besonders zu rechnende Abfertigungsgebühren, feste Frachtzuschläge ch §§ 40 und 60 der EVO., Anschluß- und Bahnhofsfrachten. e übrigen Paragraphen des Abschnitts I enthalten ausrende Bestimmungen betreffs Einrechnung der Verkehrsgabe in die Tarife und Abrundung, über den Kreis der gabenpflichtigen Güter, über das Abrechnungsverfahu. a. m. — Aus den erläuternden Bestimmungen in schnitt II (Öffentlicher Güterverkehr auf Wasserstraßen) re hervorzuheben, daß der Fährbetrieb der Eisenbahnen uergesetzlich als Teil des Eisenbahnverkehrs gilt. — Nach Begriffsbestimmung in Abschnitt III der Ausführungsstimmungen liegt eine Beförderung von Gütern im nichtentlichen Güterverkehr auf Eisenbahnen und Wasseraßen insoweit vor, als die Beförderung nicht im Betrieb es Beförderungsgewerbes erfolgt. — In den Schlußbemmungen wird der Reichskanzler ermächtigt, die Ausfühgsbestimmungen, soweit sie die Form der Erhebung der gaben und die Buchführung betreffen, nach Bedürfnis abindern oder zu ergänzen.

— **Die Reform der Schnellzugzuschläge.** Der „Köln. Ztg." d aus Dresden, 28. v. M., folgendes von der Telegraphenion gedrahtet: „Die Reform der Schnellzugzuschläge, die on seit einiger Zeit zwischen den deutschen Eisenbahnwaltungen erörtert wurde, wird am 15. Dezember in Kraft en. Alsdann soll an Stelle der Zuschläge die Bestimmung en, daß jeder Reisende für eine Fahrt im Schnellzug zwei rkarten lösen muß.

ine wesentliche Änderung gegenüber den Schnellzuggänzungskarten würde diese Neuerung nicht bringen. Auch Ergänzungskarten verdoppelten im allgemeinen den Fahris, nur mit dem Unterschied, daß der Zuschlag einigerßen willkürlich wirkte, da dieselben Zuschläge auf veriedene Grundpreise gelegt wurden und innerhalb einer chlagsspannung die billigern Fahrkarten deshalb vernismäßig stärker belasteten als die teuern. Die doppelte rkarte verteuert dagegen im allgemeinen gleichmäßig; Verbilligung bringt sie für den Schnellzugverkehr auf zere Strecken, der bisher einen Mindestzuschlag von 3 M g.

oweit sich bisher übersehen läßt, hat, wie uns von amter Seite mitgeteilt wird, die Einführung der Schnellzugsinzungskarten die gewünschte Wirkung gehabt. Nachdem Besetzung der Schnellzüge bedeutend zurückgegangen ist, nte deren Zahl wirksam eingeschränkt und dadurch eine bliche Kohlenersparnis erzielt werden. Zugleich war möglich, die Stärke der Schnellzüge, soweit nicht ein ker Militärurlauberverkehr mit aufgenommen werden lte, ganz erheblich zu verringern, die Lokomotiven zu asten und den Fahrplan pünktlicher durchzuführen. elbar sind diese Vorteile dem Güterverkehr zugute gemen, da Strecken, Material und Personal für Güterzüge wurden. Nachstehende Gegenüberstellung gibt ein Bild dem erheblichen Rückgange des Personenverkehrs auf Cölner Hauptbahnhof: Es sind verkauft worden:

Vor Einführung der Ergänzungskarten am 6. Oktober : 14 196 Fahrkarten, davon 8464 für Schnellzüge, 5732 Eilzüge; am 16. Oktober 1917: 14 892 Fahrkarten, davon für Schnellzüge, 5016 für Eilzüge.

Nach Einführung der Ergänzungskarten und Fortfall Eilzüge am 1. November 1917: 1948 Fahrkarten für ellzüge, 2. November 1582, 5. November 1885, 9. November , 13. November 1551 und 17. November 1779 Fahrkarten Schnellzüge."

— **Frachtzuschläge bei Sendungen nach dem neutralen Ause.** Der bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden rhebende Frachtzuschlag ist mit Gültigkeit vom 1. Deer d. J. ab von 80 auf 100 % erhöht worden. Diese öhung gilt für alle deutschen Binnen- und Wechseltarife, enen bisher der Zuschlag von 80 % galt.

— **Fahrkarten nach dänischen, schwedischen und norwegin Stationen.** Am 1. Dezember d. J. sind sämtliche durchnden Fahrkarten im Verkehr mit vorbezeichneten Stationen außer Kraft getreten. Zur Erleichterung des Reiseverkehrs mit diesen Stationen sind aber am gleichen Tage in verschiedenen wichtigeren Verbindungen neue, im Preise erhöhte Fahrkarten nach den Grenzzollstationen Vamdrup, Gjedser und Trälleborg eingeführt worden, mit denen zusammen auf einigen deutschen Stationen ebenfalls anschließende Fahrkarten von den Grenzzollstationen nach den wichtigeren nordischen Stationen auf Wunsch ausgegeben werden. Auf Grund beider Fahrkarten kann das Gepäck der Reisenden dann außer nach den Grenzzollstationen unmittelbar nach den nordischen Zielstationen abgefertigt werden. In den Verkehrsverbindungen, für die anschließende Fahrkarten für nordische Strecken auf den deutschen Abgangsstationen nicht aufliegen, muß die Fahrkarte für die Weiterreise auf der Grenzzollstation gelöst werden, wie auch hier das Gepäck weiter abgefertigt werden muß. Nähere Auskunft über die Preise der Fahrkarten und wo sie aufliegen, geben die Fahrkartenausgaben und die Auskunftstellen der deutschen Bahnen.

— **Zur Stückgutsperre.** Die Handelskammer zu Magdeburg beantragte am 9. November beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, die geltende Sperre des Stückgutverkehrs für die Dauer von zwei Wochen vor dem Weihnachtsfest möglichst bald aufheben zu wollen. In der Eingabe, die die Kammer dem Deutschen Handelstag am 9. November mit der Bitte um Unterstützung überreichte, wird ausgeführt: „Der Stückgutverkehr ist im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen seit geraumer Zeit grundsätzlich gesperrt und nur für eine kleine Anzahl wichtiger Waren, insbesondere Lebens- und Futtermittel, dauernd oder zeitweilig zugelassen. Die Kaufmannschaft hat sich mit dieser in das Wirtschaftsleben tief einschneidenden Maßnahme in dem Bewußtsein abgefunden, daß die starke Inanspruchnahme der Eisenbahnen zur Aufrechterhaltung ihres geregelten Betriebes außergewöhnliche Einschränkungen erfordert und rechtfertigt. Eine schwere Gefahr droht aber infolge der fast völligen Unterbindung des Stückgutverkehrs dem Weihnachtsgeschäft, das erfahrungsgemäß das lebhafteste im Jahre zu sein pflegt und die Gewerbetreibenden gerade jetzt für zahlreiche Ausfälle, die sie infolge kriegswirtschaftlicher Maßnahmen im Laufe des Jahres erlitten haben, in gewissem Umfange entschädigen sollte. Bei Aufrechterhaltung der Sperre könnte die gesteigerte Nachfrage des Publikums in der Weihnachtszeit, die sich zum kleinsten Teil auf Luxusware, in der Hauptsache auf wichtige Bedarfsartikel, wie z. B. Haushaltungsgegenstände, kleine Handwagen für Kohlen, richtet, nur in ganz unzulänglichem Umfange befriedigt werden. Hierdurch würden Verbraucher und Händler in gleichem Maße auf das empfindlichste geschädigt. Um der Kaufmannschaft die Auffüllung der stark verringerten Lagerbestände und dem Publikum die Deckung seines Bedarfs in der Weihnachtszeit zu ermöglichen, müßten für beschränkte Zeit vor dem Feste sämtliche Waren wieder zur Stückgutbeförderung zugelassen werden. Die Möglichkeit hierzu scheint uns gegeben, da die bisherige Stockung und Störung des Güterverkehrs, die nach der von Ew. Exzellenz dem Präsidenten des Deutschen Handelstags gegenüber abgegebenen Erklärung vor allem auf die Unregelmäßigkeit und Verspätung im Betrieb der Schnell- und Eilzüge zurückzuführen war, durch die vor kurzem eingeführte außerordentliche Verteuerung und die dadurch bewirkte Verringerung des Schnellzugsverkehrs in der Hauptsache behoben sein dürfte."

— **Fahrplanänderungen.** Seit 4. d. M. verkehrt wieder eine Reihe von D- und Militärurlauberzügen zwischen Aachen bzw. Cöln und Berlin, deren Verkehr vorübergehend eingestellt war (vergl. Bekanntmachung auf Seite 803 dieser Nummer).

— **Sächsische Staatsbahnen.** Der neue Etat fordert für Lokomotiven und Güterwagen 34 Millionen, für Kinderfürsorge 90 000 M, für Darlehen an gewerbliche Genossenschaften abermals 2 Millionen, zur Erwerbung neuer Kohlenfelder über 5 Millionen Mark.

— **Verpackung der Sendungen.** Der Verlust der zur Eisenbahnbeförderung aufgegebenen Güter ist nach den Beobachtungen der Verkehrsverwaltungen zum großen Teile darauf zurückzuführen, daß infolge der jetzt angewendeten schlechteren Verpackungsstoffe die äußerlich angebrachten Bezeichnungen der Güter während der Beförderung unleserlich werden oder gänzlich verloren gehen. Es fehlt daher jeder Anhalt über die Herkunft und Bestimmung und es können solche Güter nur sehr schwer, unter Umständen garnicht mehr, ihrer Bestimmung zugeführt werden. Um dem entgegenzuwirken, wird von der Eisenbahnverwaltung empfoh-

len, in die einzelnen Packstücke Zettel mit der genauen Adresse des Empfängers einzulegen, ein Verfahren, das sich im Verkehr mit Angehörigen des Feldheeres sehr gut bewährt hat.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Otto Oppermann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beauftragt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Röbe, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt 1 in Breslau, ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Versetzt sind: der Regierungsassessor Edmund Meyer, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, der Regierungs- und Baurat Rave, bisher in Gleiwitz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.) sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Brann, bisher in Görlitz, nach Gleiwitz als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst und Tetzlaff, bisher in Berlin, als Abnahmebeamter nach Görlitz. — Ernannt sind: zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Regierungs- und Baurat Wilhelm Schumacher, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Münster (Westf.); zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Wilhelm Hofmeister in Königsberg (Pr.) unter Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst, und der Geheime expedierende Sekretär und Kalkulator Alfred Stegner, bisher in Berlin, unter Versetzung nach Erfurt und Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur, Rechnungsrat Karl Lauer, bisher in Aachen, unter Versetzung nach Düsseldorf und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Geheimen Baurat und Vorstand der Betriebsdirektion Dresden-A. Wolf die nachgesuchte Versetzung in den Ruhestand bewilligt. — Ernannt sind: der Finanz- und Baurat bei der Betriebsdirektion Dresden-A. Schönherr zum planmäßigen technischen Oberrat und Vorstand der Betriebsdirektion Dresden-A. mit Titel und Rang als „Oberbaurat" und der Finanz- und Baurat und Vorstand des Oberbaubureaus Lehmann zum planmäßigen technischen Oberrat bei der Generaldirektion mit Titel und Rang als „Oberbaurat". — Versetzt sind: die Finanz- und Bauräte Rothe von der Betriebsdirektion Dresden-N. als Vorstand zum Allgemeinen technischen Bureau, Götze vom Bauamt Zittau zur Betriebsdirektion Dresden-N. und die Bauräte Friedrich vom Bauamt Riesa zur Betriebsdirektion Leipzig II, Hennig vom Neubauamt Aue als Vorstand zum Bauamt Riesa und Dettelbach vom Neubauamt Glauchau als Vorstand zum Bauamt Zittau. — Gestorben ist der Finanz- und Baurat Müller, Vorstand des Bauamts Ölsnitz (Vogtl.).

Österreich.

— **Neue Eisenbahntariferhöhungen.** „Die Zeit" schreibt: Mit dem 1. Januar 1918 werden neuerdings einschneidende Tarifmaßnahmen im Güterverkehr der Eisenbahnen zur Einführung gelangen. Sie bestehen vor allem in der sogenannten Aufklassifizierung, das heißt, es werden auf dem Gebiet des Gütertarifs, Teil I B, grundsätzlich alle Güter in die nächsthöhere Klasse versetzt. Nur in einigen wenigen Fällen, in denen eine ganz besondere Werterhöhung der Waren stattgefunden hat, zum Beispiel bei Gerbstoffen, Harzen, Garnen und Zwirnen, Häuten usw., wird eine Auftarifierung um zwei Klassen vorgenommen. Bei gewissen Gütern hinwieder findet eine Auftarifierung überhaupt nicht statt; sie werden vielmehr, teils aus volkswirtschaftlichen Gründen, teils mit Rücksicht darauf, daß ihr Wert während des Krieges nicht erheblich gestiegen ist, in ihrer bisherigen Klasse verbleiben. Hierher gehören beispielsweise Baugeräte, Düngemittel, Sensen und Sicheln, Getreide und Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Klee, Mahlprodukte, Zement, Ziegel, Zuckerrüben u. a. Die ziffernmäßige Wirkung der Auftarifierung wird bei Wagenladungen durch folgende Beispiele veranschaulicht:

	50 km	100 km	300 km
	Heller für 100 Kilogramm		
Roheisen, Tonröhren, alt . . .	46	72	133
Roheisen, Tonröhren, neu . . .	72	113	232
Holzwaren, alt	69	120	280
Holzwaren, neu	111	185	444
Kupfer, roh, alt	71	123	290
Kupfer, roh, neu	150	250	598

Entsprechende Verteuerungen werden auch in den Ansätzen des Nebengebührentarifs sowie in den allgemeinen und besonderen Bestimmungen des Gütertarifs, Teil I B, und des Tiertarifs, Teil I B, vorgenommen. So werden zum Beispiel Tiere aus der Klasse II in die Klasse I versetzt; die Ausnahmebegünstigung für Renn- und Zuchtpferde wird aufgehoben. Außerdem wird für gewöhnliches Eilgut und für die Klasse I, da bei diesen in die höchste Klasse eingereihten hochwertigen Gütern eine Aufklassifikation nicht mehr möglich ist, eine fünfzigprozentige Erhöhung der Frachtsätze vorgenommen. Die Frachtsätze für ermäßigtes Eilgut sollen wie bisher auf der gleichen Höhe bleiben wie jene der Klasse I und daher ebenfalls um 50 % erhöht werden. In der gleichen Weise werden für Stückgüter in halben und ganzen Wagenladungen die bezüglichen Ausnahmetarife um 50 % erhöht. Für einige Güter, für die die Versetzung aus der Klasse für ermäßigtes in jene für gewöhnliches Eilgut und aus der Klasse II in die Klasse I unter Hinzurechnung der vorerwähnten 50prozentigen Erhöhung der Frachtsätze eine zu starke Belastung nach sich ziehen würde, ist einvernehmlich mit Ungarn eine Begünstigung in der Weise beabsichtigt, daß diese im Gütertarif, Teil I B, namentlich anzuführenden Güter zu den bisherigen Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut und der Klasse I zu befördern sind. („Begünstigtes gewöhnliches Eilgut", „begünstigte Klasse I".)

Als eine weitere Maßnahme ist, ebenso wie in Ungarn, die Einschränkung und sogar Aufhebung mehrerer Ausnahmetarife und sonstiger Frachtbegünstigungen in Aussicht genommen. So werden beispielsweise die Ausnahmetarife für Gips, Kalk, Zement und Mörtel, für Pflanzenschutzmittel, für Emballagen und die Anhangsbegünstigungen für Glas und Glaswaren, für Packpapier und Tonwaren aufgehoben. Die Ausnahmetarife für Lebendvieh, für gewöhnliche Ziegel, für Brennholz werden erhöht usw.

Schließlich wird ein sogenannter Betriebskostenzuschlag zur Einführung gelangen. Es sollen nämlich alle Sendungen, die innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie aufgegeben werden und diese durchlaufen, einheitlich einem einmaligen Zuschlag (mit Frachtcharakter) unterliegen. Dadurch wird eine dem Gedanken des Staffeltarifs entsprechende stärkere Belastung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehr erzielt. Der Zuschlag beträgt für Eilgüter 50 Heller, für Stückgüter 30 Heller und für Wagenladungen aller Art 16 Heller für 100 kg.

Die vorstehenden Tarifmaßnahmen bewegen sich auf einer Mittellinie. Sie sind nicht bloß schematische, lineare Erhöhungen, wie sie im Februar dieses Jahres eingeführt worden sind. Sie stellen aber auch keine gründliche, sorgfältige Arbeit dar, die auf volkswirtschaftlichen Erwägungen und Berechnungen fußt. Das Eisenbahnministerium hat sich vielmehr damit begnügt, gleichsam eine Revision der Werttarifierung in rohen Zügen vorzunehmen. Dadurch wird eine Umarbeitung von Lokaltarifen und direkten Gütertarifen vermieden und — worauf es am meisten ankommt — eine rasche Durchführbarkeit der Tarifmaßnahmen gesichert. Neben der Auftarifierung wird durch die erwähnte Festsetzung einheitlicher, von der Entfernung unabhängiger, Betriebskostenzuschläge der Nahverkehr, der einen bedeutenden Teil des Gesamtverkehrs ausmacht, stärker belastet. Alle diese Maßnahmen, die ohne Zweifel den Güterverkehr sehr verteuern, werden gleichzeitig auf den Privatbahnen, dann in Ungarn, in Bosnien und in der Hercegovina, kurzum auf allen Bahnen der Monarchie zur Einführung gelangen. Sie stellen lediglich ein Provisorium dar, das hoffentlich sehr bald nach Friedensschluß einem wohldurchdachten Definitivum weichen wird. Auf Grund der Güterbewegung im letzten Friedensjahr werden die Einnahmen aus den erörterten Tariferhöhungen auf 400 Millionen Kronen geschätzt.

Außer dem Güterverkehr werden, ebenso wie in Ungarn, auch in Österreich die Personentarife durch Einführung von Zuschlägen erhöht werden.

Mit allen diesen Maßnahmen wird sich der Staatseisenbahnrat, der am 30. November zusammengetreten ist, zu befassen haben.

— **Der Eisenbahnminister über Maßnahmen zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle.** Der Eisenbahnminister Baron Banhans hat kürzlich im Abgeordnetenhause auf eine Anfrage des Abgeordneten Dr. v. Langenhan, betreffend die überhandnehmenden Eisenbahndiebstähle, unter anderm ausgeführt, daß das Eisenbahnministerium eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung ergriffen hat. Hierher gehören die Verbesserung der Einfriedungen und Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte, Überwachung der Wagen während ihres Aufenthaltes in den Stationen, die verschärfte Bewachung der Magazine, die Vornahme unvermuteter Streifungen auf den Bahnhofplätzen und unvermuteter Revisionen in den Per

sonalkasernen und Wächterhäusern, dann eine verschärfte Tätigkeit der Kontrollorgane. Ferner wurde angeordnet, daß Wagen, die mit hochwertigen Gütern beladen sind, nach Tunlichkeit mit Vorhängeschlössern oder durch Verdrahtung verschlossen werden, daß jenen bahneigenen oder auch bahnfremden Personen, die zur Entdeckung von Eisenbahndiebstählen beitragen, Prämien bis zu 300 K. für den einzelnen Fall ausgezahlt, und daß insbesondere Gendarmerie, Polizei- und Militärwachen zur Bewachung der Bahnhöfe herangezogen werden.

Die Eisenbahndiebstähle haben, wie offen zugegeben werden muß, einen solchen Umfang angenommen, daß — abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden — auch der finanzielle Erfolg der Staatsbahnverwaltung wegen der gewaltigen Höhe der zu leistenden Schadenersätze beeinflußt wird. Bei gewissen zentral bewirtschafteten Gütern, wie zum Beispiel bei Kartoffeln, wird sogar der Aufbringungs- und Versorgungsplan durch das Abhandenkommen großer Gütermengen gestört. Wie erwähnt, hat das Eisenbahnministerium kein Mittel zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle unversucht gelassen, doch hat dieses Übel infolge der Lebensmittelknappheit und der in weiteren Bevölkerungsschichten eingetretenen Mißachtung fremden Eigentums so weite Kreise gezogen, daß nicht nur bahnfremde Leute, sondern auch das Eisnbahnpersonal, ja sogar auch zur Bewachung verwendete Militärpersonen sich diebischer Eingriffe schuldig machten. Dem Eisenbahnministerium sind bei den Abwehrmaßnahmen durch gewisse Erscheinungen die Hände gebunden, die, wie der Personal- und Materialmangel, unter den gegenwärtigen Verhältnissen eben nicht behoben werden können.

Das Eisenbahnministerium hat bisher schon nicht gesäumt, den Direktionen erhebliche Mittel zur Ausgestaltung der seit mehreren Jahren bereits bestehenden sogenannten Aktivkontrolle zur Verfügung zu stellen. Diese Aktivkontrolle, der die Aufgabe zufällt, besonders krasse Fälle von Diebstählen bis ins Einzelne zu verfolgen, mit Zuhilfenahme von Vertrauensmännern und von Polizei die Diebe dingfest zu machen oder das gestohlene Gut zur Stelle zu schaffen, insbesondere aber auf künftige Verhinderung und Erschwerung der diebischen Eingriffe hinzuwirken, soll nun mit noch größerem Aufwande entsprechend ausgebaut werden. Das Eisenbahnministerium hofft, gerade auf diese Weise die von ihm selbst am meisten beklagten Übelstände, wenn schon nicht ganz beseitigen, so doch wenigstens einschränken und ihrer weiteren Ausbreitung wirksam entgegentreten zu können.

— **Südbahn.** Der Verwaltungsrat hat in seiner letzten Sitzung den bisherigen Leiter der Betriebsdirektion der ungarischen Linien, Königlichen Rat Ing. Moriz Breuer, auf sein aus Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen unter wärmster Anerkennung seiner langjährigen hervorragenden Dienstleistung und Verleihung des Titels eines Betriebsdirektors in den Ruhestand versetzt und gleichzeitig zum technischen Konsulenten der Verwaltung bestellt. An seiner Stelle wurde der bisherige Oberinspektor der königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt Ing. Robert Gordon zum Betriebsdirektor der ungarischen Linien ernannt.

In der Verwaltungsratssitzung berichtete weiter Generaldirektor Sektionschef v. Weeber über die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife. Eine Schätzung des finanziellen Ergebnisses der Tarifmaßnahmen sei wegen der großen Schwankungen im Verkehr nicht gut möglich. Im September haben die Einnahmen infolge des gesteigerten Militärverkehrs wohl zugenommen, die fortschreitende Steigerung der Ausgaben habe dagegen angehalten.

— **Personenbeförderung bei Güterzügen.** Mit Gültigkeit vom 19. November wurde bei folgenden Gütereil- und Güterzügen die Personenbeförderung in Wagen 2. und 3. Klasse eingeführt: St. Pölten-Amstetten und umgekehrt. Ab St. Pölten 7 Uhr 5 Minuten früh, an Amstetten 10 Uhr 1 Minute vormittags. Ab Amstetten 9 Uhr 10 Minuten vormittags und 6 Uhr 50 Minuten abends, an St. Pölten 11 Uhr 55 Minuten vormittags und 10 Uhr 33 Minuten abends. Neulengbach-Amstetten. Ab Neulengbach 2 Uhr 45 Minuten nachmittags, an Amstetten 7 Uhr 50 Minuten abends. St. Pölten-Wien Westbahnhof. Ab St. Pölten 1 Uhr 34 Minuten nachmittags, an Wien Westbahnhof 4 Uhr 56 Minuten nachmittags.

Übrige europäische Länder.

— **Attentatsversuch gegen Schweizer Bahnen.** Nach Meldungen Schweizer Blätter fand man dieser Tage im Eisenbahnzug Zürich-Schaffhausen Brandbomben, die nach der Untersuchung der Kantons-Chemiker eine Art hochexplosiven Petroläthers enthielten, wie er ähnlich bei den Flammenwerferangriffen verwendet wird. Man glaubt, daß es sich um einen Versuch handelt, den Zugverkehr zwischen der deutschen Grenze und Zürich zu stören.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Am 1. Dezember 1917 wird der an der Bahnstrecke Plaue (Thür.)-Themar zwischen den Bahnhöfen Manebach und Stützerbach gelegene Haltepunkt Meyersgrund für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen.

Erfurt, den 30. November 1917. (1770)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanänderungen.

Vom 4. d. M. ab verkehren wieder folgende Züge:

Muz. 7 Aachen-West ab 5.10 vorm., Hannover ab 1.05 nachm., Berlin Schles. Bf. an 5.52.

Muz. 297 Cöln-Deutz ab 6.21 vorm., Hannover ab 12.29 nachm., Berlin Schles. Bf. an 5.07.

Muz. 21 Cöln-Deutz ab 7.00 vorm., Hannover ab 1.40 nachm., Berlin Schles. Bf. an 6.48.

Vrz. D 7*) Cöln Hbf. ab 9.43 vorm., Hannover ab 4.03 nachm., Berlin Schles. Bf. an 8.22.

Vrz. D 13 Cöln Hbf. ab 1.11 nachm., Hannover ab 7.20 nachm., Berlin Schles. Bf. an 12.05 vorm.

Vrz. D 9 Cöln Hbf. ab 10.13 nachm., Hannover ab 4.05 vorm., Berlin Potsd. Bf. an 9.19 vorm.

Vrz. D 12 Berlin Schles. Bf. ab 7.04 vorm., Hannover ab 11.33, Cöln-Deutz an 5.21 nachm.

Vrz. D 4 Berlin Schles. Bf. ab 10.30 vorm., Hannover ab 3.24, Cöln Hbf. an 9.30 nachm.

Vrz. D 4 Berlin Schles. Bf. ab 10.46 vorm., Hannover ab 3.38, Cöln Hbf. an 9.49 nachm.

Muz. 298 Berlin Schles. Bf. ab 7.28 nachm., Hannover ab 12.22 vorm., Cöln-Deutz an 6.19 vorm.

Muz. 8 Berlin Schles. Bf. ab 8.38 nachm., Hannover ab 1.32 vorm., Aachen Hbf. an 9.15 vorm.

Vrz. D 10 Berlin Potsd. Bf. ab 8.47 nachm., Hannover ab 2.09 vorm., Cöln Hbf. an 8.17 vorm.

*) Für Zivilreisende ausgeschlossen.

Hannover, 2. Dezember 1917. (1773)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Mit Ablauf des Januar 1918 werden die Frachtsätze in Kronenwährung aufgehoben.

München, 25. November 1917. (1762)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

— **Bad.-Württ. Güterverkehr.**

Auf 1. Februar 1918 wird der Ausnahmetarif 2 b (Zuckerrüben, Zuckerrüben-Futterschnitzel usw.) ohne Ersatz aufgehoben.

Karlsruhe, 28. November 1917. (1768)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Pfälzischer Gütertarif vom 1. Dezember 1908.

Mit Ablauf des 31. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif 1 a für Stammholz usw. außer Kraft.

Straßburg, 28. November 1917. (1764)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen Deutscher Bahnen und Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn.

Mit Geltung vom 1. Februar 1918 werden die Einrechnungsanteile der Prinz-Heinrich-Bahn in den ordentlichen Tarifklassen und allen Ausnahmetarifen um 25 % erhöht. Nähere Auskunft durch die Direktion der Prinz-Heinrich-Bahn in Luxemburg.

Straßburg, 26. November 1917. (1765)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Ablauf des 10. März 1918 treten die in den Tarifheften 2, 3, 6 und 7 für den Verkehr nach der Schweiz

enthaltenen Frachtsätze der Abteilungen I und II des Ausnahmetarifs Nr. 27 für Holzstoff, Strohstoff usw. ohne Ersatz außer Kraft, was Frachterhöhungen zur Folge hat. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 28. November 1917. (1763)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Güterverkehr.

Auf 5. Februar 1918 werden die Ausnahmetarife 9 a (Eisen und Stahl) und 24 a (Rohzement) ohne Ersatz aufgehoben.

Karlsruhe, 1. Dezember 1917. (1779)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Der gemeinsame schweizer. Ausnahmetarif Nr. 5 für unverpackten Käse vom 1. Juli 1904, dessen Anwendung gemäß der Bekanntmachung vom 13. November d. J. mit sofortiger Wirkung bis auf weiteres eingestellt worden ist, tritt am 28. Februar 1918 ohne Ersatz endgültig außer Kraft.

Karlsruhe, 10. Dezember 1917. (1778)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Am 1. Februar 1918 treten folgende Tariferhöhungen und Einschränkungen in Kraft:

1. In der besonderen Ausführungsbestimmung 8 zur Eisenbahn-Verkehrsordnung wird die Gewichtsgrenze für Stückgutsendungen, die vom Rollfuhrunternehmer nicht zuzuführen und anzuführen sind, von mehr als 750 kg auf mehr als 500 kg für das einzelne Stück herabgesetzt;

2 im Verkehr mit den Stationen Kreßbronn und Langenargen Dampfbootstation werden Gegenstände von mehr als 500 kg Einzelgewicht (bisher 750 kg) nur nach vorheriger Vereinbarung mit der Dampfschiffahrtsinspektion in Friedrichshafen zur Beförderung angenommen;

3 im Nebengebührentarif werden die Bestimmungen über das ermäßigte Wägegeld aufgehoben und verschiedene Nebengebühren erhöht;

4. der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) wird hinsichtlich der Holzwaren auf einzelne Güter beschränkt.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 29. November 1917. (1776)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn.

Infolge Erhöhung der Frachten auf den Strecken der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn treten mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918 ab in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn vom 1. Oktober 1908 sowie in den Frachtsätzen für Rodingen franz. Grenze im Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908 für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen usw. Grenzübergangspunkten Erhöhungen ein. Bis zu weiterer Bekanntmachung erteilt unser Verkehrsbüro sowie die Direktion der Prinz-Heinrich-Bahn in Luxemburg nähere Auskunft.

Essen, den 29. November 1917. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1917 tritt der Nachtrag XI in Kraft. Er enthält außer bereits früher durchgeführten und bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers noch Entfernungen für die neu einbezogene Station Rosengarten (Kr. Lebus) des Direktionsbezirks Posen, ferner Stationsfrachtsätze zwischen der Station Lichtenfels einerseits und den Stationen Bock-Wallendorf und Taubenbach anderseits, sowie Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 13 (Rohblei), S 18 d (frische Seefische) und einige weitere Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 29. November 1917. (1766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 11. Dezember wird die Station Zittau in den Ausnahmetarif 1 für Holz von Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einbezogen. Auskunft erteilt unterzeichnete Verwaltung. Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Bromberg, 30. November 1917. (1772)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Januar 1918 tritt zu jedem der vorstehend bezeichneten Tarifhefte der Nachtrag 7 in Kraft.

Hiermit sind zum Teil Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die indessen erst am 1. März 1918 in Wirkung treten, soweit sie nicht durch besondere Bekanntmachung schon zu einem früheren Zeitpunkte in Geltung gesetzt sind.

Die Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, zu erhalten. Es kostet der Nachtrag 7 zum Tarifheft 1 25 ₰ = 38 Heller, der Nachtrag 7 zum Tarifheft 2 20 ₰ = 31 Heller für das Stück. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, 30. November 1917. (1771)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1917.

Tarifänderungen.

Mit Ablauf des 1. Jänner 1918 sind zu streichen:

1. Der Abschnitt C-I und II (Seite 17 bis 55) und im Nachtrag I auf den Seiten 2 bis 4 die unter „Zu Abschnitt C-II" enthaltenen Änderungen und Ergänzungen;

2. im Abschnitt D-I auf den Seiten 58 bis 107 und im Nachtrag I auf der Seite 5 die Frachtsätze für Eilgut gewöhnliches, Eilgut ermäßigte, für sperriges Frachtgut und für die Stückgutklassen I und II;

3. im Abschnitt D-II auf den Seiten 110 bis 143 die Frachtsätze der Serien II B, III und IV;

4. im Abschnitt D-III auf den Seiten 148 bis 172 im **Ausnahmetarif 1** die Frachtsätze der Abteilungen **a**, **e**, **f**, **g** und **h**, auf Seite 173 der **Ausnahmetarif 7**, auf Seite 176 der **Ausnahmetarif 61-A (Inlandsverkehr)**, auf Seite 177 (Nachtrag I, Seite 5 und der **Ausnahmetarif 72**, auf Seite 180 i **Ausnahmetarif 93-B** und im **Ausnahmetarif 101** die Frachtsätze der Abteilungen **I a** und **II a**, auf Seite 1 und 184 der **Ausnahmetarif 114**, a Seite 185 der **Ausnahmetarif 116** u auf Seite 186 bis 190 (Nachtrag Seite 6 bis 10) der **Ausnahmetarif 1**

Wien, am 29. November 1917. (177
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband.

Eisenbahngütertarif, Teil II vom 15. April 1917.

Tarifänderungen.

Mit Ablauf des 31. Jänner 1918 si zu streichen:

1. Der Abschnitt C-I und II (Sei 21 bis 59) und im Nachtrag I auf d Seiten 3 bis 7 die unter „Zu Abschni C-II" enthaltenen Änderungen und E gänzungen;

2. im Abschnitt D-I auf den Seit 62 bis 79 und im Nachtrag I auf d Seite 8 die Frachtsätze für E gut gewöhnliches, Eilgut ermäßigte für sperriges Frachtgut und für d Stückgutklassen I †) und II †);

3. im Abschnitt D-II auf den Seit 82 bis 99 die Frachtsätze der S rien II B, III, IV, V, XIII, XVII u XXI;

4. im Abschnitt D-III auf den Seit 102 bis 106 und im Nachtrag I auf d Seite 8, im **Ausnahmetarif 1** d Frachtsätze der Abteilung **a**, **b**, **f**, **g** und **h**, auf Seite 112 im **Ausnahm tarif 93** und auf Seite 113 im **Ausnahm tarif 101** die **Frachtsätze** der Abteilu gen **I A** und **II A** und auf Seite 1 bis 121 (Nachtrag I, Seite 9 bis 1 der **Ausnahmetarif 131**.

Wien, am 29. November 1917. (177
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage des Inkraf tretens des Gesetzes über die Besteu rung des Personen- und Güterverkeh vom 8. April 1917, soweit der Persone verkehr in Frage kommt, tritt ein neu Tarif für den Verkehr auf den Cöl Bonner Kreisbahnen, enthaltend E höhungen im Personen-, Gepäck- u Expreßgutverkehr in Kraft. Nähe Auskunft erteilt das Verkehrsbüro d Direktion in Cöln.

Cöln, den 30. November 1917. (176
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 96. 8. Dezember 1917. LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirkungen der U-Boote auf den Bestand der feindlichen Handelsflotte.

Nachtrag.

In den Nummern 89, 90 und 92 d. Ztg. habe ich in eingehenderen Betrachtungen abgeleitet, welchen Einfluß die U-Boottätigkeit auf den Bestand der feindlichen Handelsflotte bisher gehabt hat. Nachdem in Nr. 90 die Einwirkungen auf die englische Heimatflotte klargelegt worden waren, ist in Nr. 92 die Bestandsänderung der Flotte der Welthandelsdampfer durch die U-Bootwirkungen untersucht worden. Es wurde klargelegt, daß von der Gesamtflotte der Handelsdampfer von mehr als 2000 Br. R. Tonnen Raumgehalt, d. h. der 33,7 Mill. Br. R. Tonnen, die für den Überseeverkehr bei Ausbruch des Krieges in Betracht kamen, 24,67 Mill. Tonnen den jetzigen Feinden und 3,68 Mill. Tonnen den derzeitigen Neutralen gehörten. Das sind zusammen 28,35 Mill. Br. R. Tonnen, die den Feinden mittelbar oder unmittelbar dienstbar sind. Neuerdings hat England unter einem Scheingrunde, nämlich unter Berufung auf ein aus dem Staube der Jahrhunderte ausgegrabenes, längst erloschenes Recht, das jus angariae*), den Neutralen recht beträchtlichen Schiffsraum — man spricht von 2 Mill. Br. R. Tonnen — für seine Zwecke einfach weggenommen, weil es, wie Lloyd George mitteilte, mit dem dem freien Handel dienenden, noch verfügbaren Schiffsraum so gut wie zu Ende ist. Zu diesem englischen Schritte kann nur gesagt werden:

> „Man hat Gewalt, so hat man Recht. — —
> Krieg, Handel und Piraterie,
> Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“
> (Faust II. 5. Akt.).

Von den obengenannten 28,35 Mill. Br. R. Tonnen nun waren, wie ich kurz wiederholen möchte, 5,42 Mill. Br. R. Tonnen für den Eigenbedarf der englischen Kolonien, Amerikas, Japans usw. und der Neutralen erforderlich, für die Kriegführung also nicht verfügbar. Die Zahl wird sich durch die Wegnahme der neutralen Schiffe seitens der Engländer inzwischen vermindert haben. Weitere 10,5 Mill. Br. R. Tonnen standen im Heeresdienst. 1,59 Mill. Tonnen Schiffsraum der Mittelmächte sind von den Feinden beschlagnahmt, die wiederum an die Mittelmächte 0,2 Mill. Tonnen beschlagnahmte Schiffe verloren haben. Bis zum 1. August 1917 traten ferner, sehr hoch gerechnet, 5,5 Mill. Br. R. Tonnen, bis zum 1. Februar 1918 weitere 2,0 Mill. Br. R. Tonnen Neubauten, übertrieben hoch gerechnet, hinzu, während 2,1 Mill. Br. R. Tonnen ausgemustert wurden. Endlich sind gänzlich in Abgang zu stellen bis zum 1. August 1917 10,45 Mill. Br. R. Tonnen, bis zum 1. Februar 1918 noch weitere 4,2 Mill. Tonnen vernichteter Schiffsraum, so daß an diesem Tage noch 4,57 Mill. Tonnen frei verfügbar blieben, um England, Frankreich, Italien mit den Bedürfnissen der Lebenshaltung und der gewerblichen Tätigkeit zu versorgen. Hierzu würden bis zum 1. Februar 1918 gegebenenfalls noch die oben genannten 2 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum treten, die den Neutralen inzwischen abgepreßt worden sind, wahrscheinlich auch noch Schiffsraum der Mittelmächte, den die neu hinzugetretenen Feinde, Amerika, Brasilien, China u. a. etwa früher fahrbereit machen könnten, als nach dem Stande der Zerstörungen anzunehmen war, die unsere Schiffsmannschaften an den Maschinen der in den auswärtigen Häfen liegenden Dampfer angerichtet hatten. Die zum 1. Februar 1918 dem freien Handelsverkehr dienenden 4,57 Mill. Br. R. Tonnen feindlicher Schiffe über 2000 Br. R. Tonnen würden alsdann auf 6,57, vielleicht sogar auf 7,5 Mill. Br. R. Tonnen zu erhöhen sein. Diese Tonnenzahl würde sich am 1. Februar 1918 neben den im feindlichen Kriegsdienst stehenden 10,5 Mill. Br. R. Tonnen für unsere U-Boote als Jagdobjekt darstellen, während sich die englischen Kolonien, Amerika, Japan usw. und die Neutralen für ihren Eigenbedarf mit der geringfügigen Menge von nur 3,42 Mill. Br. R. Tonnen Schiffsraum der Dampfer über 2000 Br. R. Tonnen begnügen müßten. Ob und inwieweit ein derartig aufs äußerste gespannter Zustand nach dem 1. Februar 1918 durch vermehrte Neubauten, von denen unsere Feinde fabeln, verbessert werden könnte, bleibt abzuwarten. Die U-Boote würden dann aber einen etwaigen Vorsprung sicherlich bald wieder zunichte machen.

*) Zwangsleistungs- oder Notstandsrecht, das von Kriegführenden als Vorwand zur Beschlagnahme und Verwendung neutraler Privatschiffe gegen Entschädigung benutzt wurde.

Abb. 4. U-Booterfolge in den England und Frankreich begrenzenden Meeren vom 1. Februar bis 1. September 1917.

Abb. 5. U-Booterfolge im Mittelmeer vom 1. Februar bis 1. September 1917.

Bem.: Die Versenkungen von Kriegsbeginn bis zum 1. Oktober 1917 belaufen sich auf mehr als das Doppelte der in den Abbildungen 3 und 4 angegebenen Schiffe.

Einen besonders eindrucksvollen Faktor in dem vorstehend entwickelten Bilde stellen die Verwüstungen dar, die der U-Bootkrieg an dem Schiffsraum der schiffahrttreibenden Völker angerichtet hat. Um diesen Faktor noch wirkungsvoller hervortreten zu lassen, sind in den Abbildungen 4 und 5 die Bilder der gewaltigen Friedhöfe beigefügt, auf denen die weitaus größte Zahl der der Vernichtung anheimgefallenen Schiffe begraben liegen; die Schiffe sind darin an denjenigen Stellen eingetragen, an denen sie nach den eingegangenen Meldungen ihr Schicksal ereilte. Abb. 4 zeigt das Vernichtungsgebiet der England und Frankreich umgebenden Meere, Abb. 5 das Mittelmeer, ein Abschnitt der Abb. 4 den Rußland betreffenden Teil des nördlichen Eismeeres.

Die Eintragungen erstrecken sich nur auf die Zeit des uneingeschränkten U-Bootkrieges vom 1. Februar bis zum 1. September 1917. Den Bildern noch irgend eine Erläuterung beifügen zu wollen, hieße ihre Wirkung abschwächen. Nun enthalten aber die Darstellungen dem Tonnenraum nach noch nicht die Hälfte aller seit Kriegsbeginn vernichteten Schiffe. Denn es wurden versenkt in Millionen Br. R. Tonnen:

a) bis zum 1. Januar 1917 (s. oben) . . . 4,56
im Jan. 1917 laut Abb. 3 (S. 771) . . . 0,44
bis zum Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges im ganzen . . rd. 5,00

b) vom 1. Februar bis 1. Sept. 1917 laut Abb. 3 (S. 771) 0,782 + 0,885 + 1,091 + 0,869 + 1,018 + 0,811 + 0,808 = . . 6,264
dazu nachträglich gemeldete Schiffe 0,039
zusammen 6,303

c) in den Monaten Sept. und Okt. 1917 0,672 + 0,674 = ... 1,346

d) endlich sind noch hinzuzurechnen die Schiffe, die durch Minen vernichtet oder sonstwie verschollen sind. Zur Abrundung sei hierfür im vorliegenden Falle nur ein Teilbetrag eingesetzt von 0,351

im ganzen sind also von Kriegsbeginn bis Ende Oktober 1917 vernichtet worden mehr als 13,00

Von diesen 13,0 Mill. Tonnen ist in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt lediglich der Verbleib der unter b) angeführten Handelsschiffe im Raumgehalt von 6,3 Mill. Br. R. Tonnen, d. i. von nicht ganz der Hälfte der gesamten Verluste. Da außerhalb der in den Abb. 4 und 5 dargestellten Gebiete nur wenig versenkte Schiffe liegen, so ist der in diesen Abbildungen verzeichnete Schwarm verlorener Schiffe in Wirklichkeit auf etwa das Doppelte vermehrt zu denken. Und er erhält noch andauernd weiteren Zuzug durch neue Versenkungen innerhalb der durch eine Vergrößerung der Sperrgebiete stark erweiterten Jagdgründe unserer U-Boote.

Ein wahrhaft erschütterndes Bild von der Vergänglichkeit des Menschenwerks!

Kemmann.

Die Erste niederungarische landwirtschaftliche Bahn.

In Nr. 52 S. 617 Jahrg. 1916 d. Ztg. erschien unter dem Titel „Ein Gedenkblatt für die Geschichte der Feldabahn“ ein sehr interessanter Aufsatz. Es wird da die Gründung, der Betrieb, das Gedeihen und der Umbau auf Vollspur der 44 km langen Feldabahn behandelt, die Tätigkeit der Gründer gewürdigt, und als Schlußwort die Folgerung gezogen, daß: „Der alte Kampf um die Spur verstummt ist und eine Benützung der Straßen durch die Eisenbahn allgemein abgelehnt wird.“

Es dürfte von allgemeinem Interesse sein, die Entstehung und Entwicklung einer der Feldabahn ähnlichen Bahn zu veröffentlichen, bei der die Erfahrungen das Gegenteil von dem gezeigt haben, was oben angeführter und allgemein über Schmalspurbahnen ausgesprochener Satz enthält*). Die Ergebnisse zeigen, welche Bedeutung die schmalspurigen landwirtschaftlichen Bahnen für die Erzeugungssteigerung der Landwirtschaft in Ungarn haben.

Die Vizinalbahnen (Nebenbahnen) in Ungarn umfassen ein über das ganze Land verbreitetes Gesamtnetz von rund 12 000 km, von denen 9795 km (1913) im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehen, welche vertragsmäßig während der ganzen Konzessionsdauer (90 Jahre) für rund 50 % der Bruttoeinnahmen (1913 durchschnittlich 49,29 %) den Betrieb zu führen haben. Der Betrieb dieser Nebenbahnen belastet die ungarischen Staatsbahnen laut ihrer Abrechnung jährlich mit einer immer steigenden Summe von mehreren Millionen Kronen (1913 bereits 28,5 Millionen Kronen), was dazu führte, daß die Weiterentwicklung des Bahnnetzes und noch mehr die Verkehrsentwicklung der einzelnen Nebenbahnstrecken gehemmt, in vielen Fällen unmöglich gemacht wurde. Diesen Übelstand hatte der Generaldirektor der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen v. Boros mit weitem Blick schon im Jahre 1894 erkannt und im Interesse der Hebung der Landwirtschaft eine Feldbahn ins Auge gefaßt, bei der weder eine Staatsbeihilfe, noch die Betriebsführung durch die ungarischen Staatsbahnen in Ansprach genommen, dafür aber die Bahn den örtlichen Verhältnissen angepaßt, ausschließlich durch die Interessenten gegründet und in eigenen Betrieb genommen werden sollte. Vierzehn Beteiligte mit rund 2500 ha Besitz, dann die Arad-Czanáder Eisenbahn als Leiterin der ganzen Gründung, waren die ersten Teilnehmer, die den gefaßten Plan der ersten 14,5 km langen Feldbahn von Kovácsháza bis Kupapuszta um rund 200 000 K. zu bauen und in Betrieb zu setzen hatten. Nachdem die vorher genannte Bausumme durch Ausgabe von Stammaktien gesichert war, wurde die Aktiengesellschaft der „Ersten niederungarischen landwirtschaftlichen Bahn“ gegründet, die Strecke in 6 Monaten beendet und Mitte September 1894 dem Betrieb übergeben. Diese Feldbahn mit 0,76 m Spur, 9,25 kg/m Schienen für Lokomotivbetrieb mit 2,25 t Raddruck, ist teilweise auf Straßen verlegt und so gebaut, daß möglichst jeder Besitz durch die Bahn direkt berührt wird und jeder Besitz eine Verladestelle für sich bekommen hat. Außerdem wurde für jeden Gutshof eine Fernsprechstelle eingerichtet, so daß die Landwirte untereinander und mit der Anschlußstation Kovácsháza verbunden wurden.

Schon im ersten Herbstbetrieb wurde von allen Seiten der wohlbegründete Wunsch laut, daß man für jeden Gutshof Anschlußgleise bis zu den einzelnen Speichern bauen soll, um vom Wetter ganz unabhängig an Ort und Stelle verladen und verfrachten zu können. Im Jahre 1895 wurde auch dieser Wunsch erfüllt, indem man Anschlußgleise in einer Gesamtlänge von 7,8 km für weitere 25 500 K. herstellte. Somit war die erste Feldbahn von rund 22,3 km, mit 2 Lokomotiven und 40 kleinen Lastwagen (mit je 3,5 t Nutzlast) ausgerüstet, für das Kilometer mit 10 112 K. (8641 ℳ) hergestellt und in Betrieb gesetzt.

Die Ergebnisse waren, sowohl hinsichtlich der Mehrerzeugung, als auch im Betrieb so überraschend günstig, daß man kurz nach dem — im Jahre 1896 — leider sehr früh erfolgten Tode des Generaldirektors v. Boros, im Geiste seines ursprünglich gefaßten Planes und auf Grund der gemachten Erfahrungen, die Feldbahn im Jahre 1898 von Kovácsháza bis Békéscsaba mit 49 km Hauptlinie und 17,6 km Anschlußgleise verlängerte. Weiter wurde im Jahre 1903 in Zusammenhang mit dem leichten Motorbetrieb, der bei dieser Feldbahn zuerst im Lande eingeführt wurde, die Strecke Békéscsaba-Vésztö mit 39 km Hauptlinie und 20,6 km Anschlußgleise und endlich 1905 die 4,3 km lange Strecke Gézamegállo-Tótkomlós, also ein Gesamtnetz von rund 153 km Feldbahn, davon 112,2 km dem öffentlichen Verkehr und 40,86 km dem beschränkten Lastverkehr übergeben. Die 0,76 m Schmalspur ist beibehalten und der größere Teil der neuen Strecken ebenfalls auf öffentlichen Straßen verlegt.

Die Hauptstrecken der Feldbahn haben einen Oberbau von 10,9 kg/m Schienen, während die Anschlußgleise, wie im Anfang, mit 9,25 kg/m Schienen gebaut wurden. Die Betriebsmittel der Feldbahn sind: 2 Lokomotiven mit je 10 t Dienstgewicht und 3 gekuppelten Achsen, 2 Dampfmotorwagen mit je 14,5 t Dienstgewicht und 3 Achsen, von denen 2 angetrieben werden, 2 Benzinelektromotorwagen mit je 14,5 t Dienstgewicht und 3 Achsen, von denen 2 angetrieben werden, 7 Dampfmotorwagen mit je 10,5 t Dienstgewicht, 4 achsig, davon eine Achse angetrieben, 2 Benzinelektromotorwagen mit je 8,5 t Dienstgewicht und 2 Achsen, beide angetrieben, ferner 36 Personenwagen, 6 Gepäck-, 34 offene Güterwagen und 10 Rollböcke mit je 2 Achsen, sowie 26 gedeckte und 128 offene Lastwagen mit je 4 Achsen. Die ganze Feldbahn kostet mit den Betriebsmitteln ausgerüstet für das Kilometer 17 920 K. (15 310 ℳ). Es verkehren auf ihr täglich in jeder Richtung vier Personenzüge mit 20 bis 25 Stundenkilometer Geschwindigkeit, Lastzüge nach Bedarf, an Sonn- und Markttagen Sonderpersonenzüge.

Auch bei den nachträglich gebauten Strecken wurde weder bei der Gründung, noch für den Betrieb die Unterstützung des Staates und die der Staatsbahn in Anspruch genommen, vielmehr wurde der größere Teil der Bausumme gegen Stammaktien durch die Beteiligten zur Verfügung gestellt. Die fehlenden Summen für den Bau und die Erweiterung der Einrichtungen wurde durch schwebende Schulden gedeckt. Die Tabelle gibt genügend Aufschluß über die finanziellen Verhältnisse und den Aufschwung des Verkehres in den vergangenen 16 Jahren, seitdem diese Feldbahn im Dienste des öffentlichen Verkehres steht. Vergleicht man die Baukosten und Betriebszahlen der ehemaligen Feldabahn mit denen der Ersten niederungarischen landwirtschaftlichen Bahn, so sieht man, daß die Baukosten der ungarischen Feldbahn in ihrer heutigen Entwicklung noch immer ganz bedeutend niedriger sind, als die der Feldabahn bei ihrer Gründung waren*).

Die Einahmen der Feldabahn haben sich in 23 Jahren um 209 % vermehrt, die der Ersten niederungarischen landwirtschaftlichen Bahn in 16 Jahren um 617 %. Trotz dieses Aufschwunges ist noch garnicht daran zu denken, daß diese Feldbahn ihren ursprünglichen Charakter, die kleine Spur, den leichten Oberbau und ihre ganz kleine Zugeinheiten in irgend einer Richtung umändert, denn nur durch ihre außerordentliche Beweglichkeit und Anschmiegungsfähigkeit an die Verhältnisse ist es möglich, allen Forderungen der Landwirtschaft zu entsprechen, nur so ist es möglich, die finanziellen Interessen der Aktiengesellschaft zu wahren.

Die Landwirte haben durch diese Feldbahn in jeder Richtung eine Bewegungsfreiheit und eine Stütze, die ihnen keine Bahn mit Vollspur ermöglichen könnte. Der Landwirt hat seine eigene Verladestelle, kann auf seinen eigenen Feldern entsprechende Hilfsgleise haben, auf denen er direkt verladen kann, ohne selbst Kapital aufwenden zu müssen. Er kann die Personenzüge auf seiner eigenen Haltestelle im Personenverkehr benützen. Er kann seine Frachtangelegenheiten in seinem eigenen Gutshof abwickeln. Das Ergebnis dieser Einrichtung ist, daß die Landwirte an der Feldbahn ihren Ertrag, ihre Erzeugnisse verdoppelt haben.

---

*) Anm. d. Schriftleitung: Die Feldabahn war eine der ersten später „Kleinbahnen“ genannten Eisenbahnen einfachster Bauart und von hauptsächlich örtlichem Verkehr, über die am 28. Juli 1892 in Preußen ein besonderes Gesetz erlassen worden ist. Die Feldabahn ist selbst inzwischen in eine Nebenbahn umgebaut. Über die Entwicklung des Kleinbahnnetzes in Deutschland und besonders in Preußen, gibt die alljährlich in einem Ergänzungsheft zur „Zeitschrift für Kleinbahnen“ veröffentlichte Statistik Aufschluß. Die Benutzung der Landstraßen durch Kleinbahnen ist in Deutschland noch immer recht häufig, wenngleich man von ihr in den dichter besiedelten Gegenden Deutschlands mehr und mehr Abstand genommen hat, der häufigen Unfälle und Betriebsstörungen wegen. Schmalspurbahnen benutzen die Landstraßen noch jetzt vielfach, und überdies liegen die gesetzlich zu den Kleinbahnen gehörigen Straßenbahnen, wie ihr Name besagt, so gut wie ausschließlich, auf öffentlichen Straßen. In dem obigen, dem Aufsatz über die Feldabahn entnommenen Satz ist die „Eisenbahn“ im Gegensatz zu der Kleinbahn und im Sinne der deutschen Reichsverfassung gemeint.

*) Anm. d. Schriftl. Die Verhältnisse sind nicht ohne weiteres vergleichbar, da die Feldabahn durchweg in einem Gebirgstal liegt, während die ungarische Feldbahn die günstigsten Verhältnisse der Tiefebene hat.

Betriebsjahr		1899	1901	1904	1906	1908	1910	1913	1915
esamtlänge des Bahnnetzes	km	8 018	8 895	15 306	15 306	15 306	15 306	15 306	15 306
esamtbaukosten für 1 km	K	13 400	15 200	15 200	17 300	17 400	17 400	17 920	17 920
ngezahltes Stammaktienkapital	Millionen Kronen	—	—	—	1 664	1 664	1 664	1 664	1 664
hwebende Schulden	K	204 722	281 370	405 324	712 765	973 764	882 523	738 229	727 687
eserven	K	35 436	226 542	337 672	348 670	312 830	305 972	499 995	636 638
esamteinnahmen	K	47 041	103 998	252 209	328 902	305 793	439 664	557 159	688 392
triebsüberschuß	K	13 757	33 106	55 692	64 830	33 365	99 151	99 209	171 969
fahrene Personen im Jahr		11 126	47 362	395 234	552 309	533 272	645 895	834 305	1 362 024
fahrene Tonnen im Jahr		18 084	49 609	86 750	102 728	76 794	89 345	126 410	67 085
nnahmen im Personenverkehr	K	3 666	18 920	109 776	161 930	195 001	243 670	283 904	475 621

Diese Feldbahn führt mitten durch die Hauptstraßen der emeinden und wickelt einen Personenverkehr ab, wie man n bei der Gründung gar nicht hoffen konnte. Die leichten otorzüge, die im Jahresdurchschnitt — mit dem Motorwagen isammen — nicht mehr als rund 29 Bruttotonnen ewicht haben, ermöglichen es, daß man auf dem ichten Oberbau und auf Straßen mit 20 bis 25 Stunnkilometer ganz ruhig und sicher fahren kann, achen es möglich, daß man bei ganz geringen Einnahmen ich oft fahren kann. Nur auf diese Weise war es möglich, ese Feldbahn ohne jede Beihilfe des Staates zu gründen und weit zu entwickeln, daß zurzeit täglich in jeder Richtung er Personenzüge verkehren und auf ihr im Jahre 1915 beits 1 362 026 Personen gefahren wurden. In den letzten fünf hren hat sich bei dieser Bahn besonders der Personenverhr so entwickelt, daß man Erweiterungen der Ausgangsation Békés-Csaba und Vermehrung der Betriebsmittel vorhmen muß. Um das nötige Kapital dazu zu beschaffen und die schwebenden Schulden zu tilgen, wurden im Jahre 1915 5 % Prioritätsaktien ausgegeben, welche die Interessenten der Feldabahn im ganzen übernommen haben, so daß sie auch jetzt ganz aus eigenen Kräften sich weiter entwickelt.

Auf Grund der günstigen Erfahrungen, scheint es angezeigt zu sein, daß man in erster Linie in der ungarischen Tiefebene, im Interesse der landwirtschaftlichen Mehrerzeugung und um die Bewegungsfreiheit zu sichern, sehr dringend noch viele Feldbahnen baut, die es ermöglichen werden, daß die große ungarische Tiefebene ihre wahre Erzeugungsfähigkeit entfalten kann. Unseren Erfahrungen nach sollten diese Feldbahnen auch weiterhin mit Schmalspur gebaut und auf öffentlichen Straßen, wo möglich durch die Ortschaften geführt werden, wobei der leichte Betrieb mit Motorwagen und Motorlokomotiven beizubehalten wäre.

Andreas Sármezey, Dipl.-Ingenieur, Budapest, Direktor der „Alföldi elsö gazdasági vasut“ (Erste Wirtschaftsbahn des Tieflandes).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die diesjährige Generalkonferenz der deutschen Eisenhnen** ist auf den 19. Dezember nach Berlin einberufen. n Tage vorher findet eine Vorbesprechung mit den Vertern der preußischen Eisenbahndirektionen und des Eisenhnzentralamts im preußischen Eisenbahnministerium statt, i der auch die in der letzten Zeit gemachten Erfahrungen i der Behandlung von Entschädigungsansprüchen im Geck- und Güterverkehr und von Frachterstattungsanträgen r Erörterung kommen werden. Die Tagesordnung der Geralkonferenz umfaßt 28 Punkte, u. a. auch die Tarifhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr, wie sie in m Aufsatz in Nr. 93 d. Ztg., S. 783, dargestellt sind.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung r die Sitzung am 12. d. M. stehen folgende Beratungsgegenände:

1. Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr.
2. Kriegszuschläge im Güter- und Tierverkehr.
3. Aufhebung der auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Friedensausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl.
4. Anträge der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen zum deutschen Eisenbahngütertarif (für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitet):
   a) 1. Einführung von Mindestfrachten für Wagenladungen,
      2. Erhöhung der Mindestfrachten für Stückgut und Einführung einer Mindestentfernung für Eil- und Frachtstückgut sowie Expreßgut;
   b) Aufhebung der Frachtermäßigungen für Saatgut (§§ 45—47 der Allg. Tarifvorschriften).
5. Mitteilung über Kriegsausnahmetarife.
6. Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter.

— **Ein altes Eisenbahnprojekt.** Der Stadtgemeinde Breslau die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für ie vollspurige Eisenbahn vom Staatsbahnhof in Wilhelmsbrück nach Sieradz innerhalb des preußischen aatsgebiets erteilt worden. Damit nimmt die Stadtgemeinde eslau ihren seit Gründung der ehemaligen Breslau-Warauer Bahn bestehenden Plan einer direkten Eisenbahnverdung mit Warschau wieder auf, dessen Ausführung bentlich trotz mehrfacher Versuche stets an dem Widernde der russischen Regierung scheiterte. Durch die Verung des Weiterbaues der Bahn von der Grenzstation lhelmsbrück bis zum Anschluß an das russische Eisenbahnz bei Sieradz blieben die erhofften reichen russischen Zufuhren aus, infolgedessen die nur 55 km lange Bahn von Öls nach Wilhelmsbrück lediglich dem örtlichen Verkehr der von ihr durchzogenen Gegend dient und auch nur eine sehr bescheidene Rente erzielte. Im Jahre 1904 ging sie dann in den Besitz des preußischen Staates über.

— **Eisenbahnunglück zwischen Ahlen und Hamm.** Am 4. d. M. wird aus Hannover amtlich gemeldet: In der Nacht vom 3. zum 4. d. M. fuhr zwischen Bahnhof Ahlen und Hamm der Zug 22 Berlin-Cöln auf den abgerissenen, auf der Strecke zurückgebliebenen Teil eines voraufgefahrenen Sonderzuges mit italienischen Gefangenen auf. In die Trümmer, die auch das Nachbargleis bedeckten, fuhr ein Güterzug der Gegenrichtung hinein. 35 Insassen des Zuges, darunter 8 deutsche Landsturmleute, und ein Zugbeamter sind getötet und 45 Mann verletzt. Die Verletzten sind in Krankenhäusern in Hamm untergebracht. Reisende des Schnellzugs sind nicht verletzt. Die Schäden an Lokomotiven und Wagen sind erheblich. Die Strecke war 15 Stunden lang vollständig gesperrt. Schnellzüge sind umgeleitet. Der Verkehr der Personenzüge ist durch Umsteigen aufrecht erhalten.

— **Die Vorteile der Ausnutzung des Ladegewichts der Eisenbahnwagen.** Da etwa 80 % aller bedeckten und offenen Güterwagen 15 t und mehr fassen können, so leuchtet ohne weiteres die riesige Wagenverschwendung ein, die entsteht, wenn vielfach 15-t-Wagen nur mit 10 t beladen werden. Der gewöhnlich geltend gemachte Einwand, schreibt die „Landwirtschaftliche Wochenschrift“, die weite Entfernung vom Bahnhof sowie der Mangel an Pferden und Leuten mache es den Verladern meistens unmöglich, 15 t (300 Zentner) an einem Tage zu verladen, ist keineswegs stichhaltig, wenn mindestens zwei Versender am gleichen Orte wohnen, die nach derselben Bestimmungsstation und an denselben Empfänger (z. B. Rüben für die Zuckerfabrik oder Kartoffeln an die Magistrate großer Städte) zu liefern haben. Auf solche Weise wird nicht nur der Allgemeinheit außerordentlich gedient, sondern die Verlader selbst haben einen erheblichen Nutzen, weil die Eisenbahn so in den Stand gesetzt wird, die Wagenbesteller weit eher als bisher zu befriedigen. Wenn z. B. 20 000 Eisenbahnwagen zu je 15 t Ladegewicht nur mit je 10 t beladen werden, so geht ein Laderaum verloren, der dem von 10 000 Wagen zu 10 t gleichkommt; mit anderen Worten, es können dann 10 000 Versender, die je einen Wagen bestellt haben, bei der Wagenverteilung nicht berücksichtigt werden. Weitere erhebliche Vorteile für den Wagenumlauf lassen sich dadurch erreichen, daß die beladen eingegangenen Wagen in kürzester Frist entladen werden, nötigenfalls durch freiwilligen Zusammenschluß mehrerer Ortseingesessener, was stets nötig ist, wenn weite Wege mit Landfuhrwerk zurückzulegen sind.

— **Der Bau der Anschlußgleise zu den Berliner Postbahnhöfen** ist weiter erheblich gefördert worden. In der Luckenwalder Straße wie auch am Lehrter und Schlesischen Bahn-

hof sind die Gleise mit dem dazu gehörigen Unterbau und der Pflasterung bis auf wenige Meter fertiggestellt. Als Termin der Inbetriebnahme war zunächst der 15. November in Aussicht genommen; da sich jedoch der Bau der Ladegleise in den Posthöfen vor allem dadurch verzögert hat, daß die Lieferung und die Freigabe der erforderlichen Baustoffe wie Zement, Weichen, Kreuzungen usw. nicht schnell genug erfolgt, ist mit der Einhaltung des Termins nicht mehr zu rechnen. Um aber den starken Weihnachtspaketverkehr schon mit Hilfe der Straßenbahn bewältigen zu können, sollen jetzt die Gleise in den Posthöfen vorläufig mit Steinen ausgepflastert werden. Die Inbetriebnahme der Anschlüsse dürfte danach sicherlich Anfang Dezember zu erwarten sein. Wie wir von gut unterrichteter Seite erfahren, soll auch die Beförderung der Zeitungen durch die Straßenbahn erfolgen. Zu diesem Zwecke wird auch das Postzeitungsamt in der Dessauer Straße durch zwei Weichen an das Schienennetz der Großen Berliner Straßenbahn angeschlossen werden. Diese Arbeiten sind jetzt ebenfalls in Angriff genommen worden und werden beschleunigt durchgeführt.

Österreich.

— **Des Kaisers Dank an die Eisenbahner.** Der Chef des Generalstabes hat folgendes Rundschreiben an die beteiligten Bahnverwaltungen gerichtet: „Die unvergleichlichen Erfolge unserer verbündeten Heere auf den Schlachtfeldern Welschlands wurden durch einen planmäßigen, bis in die letzten Einzelheiten ausgearbeiteten Eisenbahnaufmarsch vorbereitet und gefördert. Was der Generalstab in grübelnder Kleinarbeit auf dem Gebiete der Eisenbahnmassenbewegung ersann, haben unsere Eisenbahner im Südwesten der Monarchie in nimmermüder Arbeitsfreudigkeit durchgeführt. Die alpenländischen Eisenbahner haben bei dem jüngsten Aufmarsch gegen Welschland neue Proben ihrer oft bewährten Vaterlandsliebe, ihrer selbstlosen, bis an die Grenzen menschlichen Könnens gehenden Pflichttreue abgelegt und in zähem Ausharren, das alle übermenschlichen Anstrengungen sieghaft überwand, bewiesen, daß die Führung nicht umsonst auf sie gebaut hat. Ich übermittle daher freudigen Herzens den kaiserlichen Dank allen jenen Braven, die im aufreibenden Verkehrs- und Betriebsdienste die Truppen auf den Schienensträngen sicher an ihr Ziel geführt haben, sowie allen Eisenbahnbehörden, die sich um die Durchführung des großen Werkes verdient gemacht haben. Neuerdings braust der Sieg unserer Truppen durch Welschland! Wiederum haben die Eisenbahner ihren rühmlichen Anteil daran.“

— **Die Vorlage über die Erhöhung der Gütertarife.** Den Mitgliedern des Staatseisenbahnrates ist für die Herbstsitzung die Vorlage des Eisenbahnministeriums, betreffend die mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1918 in Aussicht genommene Erhöhung der Gütertarife, zugekommen. Die Vorlage enthält wertvolle statistische Angaben, die nicht nur das unmittelbare Tarifmaterial behandeln, sondern auch eine Übersicht über die Preise der wichtigsten Güter in der Zeit vor dem Kriege und im Herbst 1917 bieten. Zunächst werden die Tariferhöhungen begründet und dargestellt, wobei die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes den Ausgangspunkt bilden. Sie sind im Jahre 1909 auf einen vorübergehenden Tiefstand gelangt, indem der Betriebsüberschuß nur 69 Millionen, die Verzinsung des Anlagekapitals 1,65 % betrug und ein Staatszuschuß von 114,6 Mill. Kronen erforderlich war. In den folgenden Jahren trat bis zum Kriege rasch eine Erholung ein, die im ersten Kriegsjahre einem Tiefstande Platz machte und aus folgenden Angaben ersichtlich ist:

	1912	1913	1914/15
Betriebsüberschuß in Mill. Kronen . .	202	196	51,5
Staatszuschuß in Mill. Kronen . . .	45,5	51	195,5
Verzinsung des Anlagekapitals in % .	3,5	3,3	- 0,87

Im weiteren Verlaufe des Krieges ergibt sich ein vollständig geändertes Bild. Die Einnahmen entwickeln sich zwar sehr befriedigend und erreichen 1915/16 978, 1916/17 nach vorläufigen Ermittelungen 1036 Millionen Kronen; die Ausgaben erreichen aber in dem letzterwähnten Zeitabschnitt die gewaltige Summe von 1046 Millionen, sind um 355 Millionen größer als im Jahre 1913, und das Ergebnis ist ein Betriebsabgang von 10 Millionen Kronen. Um ihn und das Verzinsungs- und Tilgungserfordernis zu decken, ist für 1916/17 schon ein Zuschuß von 274 Millionen notwendig, der jenen des letzten Friedensjahres (51 Millionen Kronen) um 223 Millionen Kronen übersteigt. Noch weit ungünstiger sind die Aussichten für das Verwaltungsjahr 1917/18. In dem dem Abgeordnetenhause vorliegenden Budget ist bei den Betriebseinnahmen auf den ganzjährigen Eingang aus den mit 1. Februar 1917 eingeführten Tarifmaßregeln Rücksicht genomm[en]. Die Einnahmen werden mit 1081 Millionen Kronen, die A[us]gaben mit 1184 Millionen veranschlagt, und es ergibt si[ch] ein Betriebsabgang von 103 Millionen. Der Staatszusch[uß] wird mit 371 Millionen Kronen veranschlagt, um f[ast] 100 Millionen mehr als 1916/17 und um 320 Million[en] mehr als im letzten Friedensjahre 1913. Die ungü[n]stige finanzielle Lage ist hauptsächlich auf die außerorde[nt]liche Steigerung der Personalausgaben zurückzuführen. [Sie] haben sich seit 1913 nicht viel weniger als verdoppelt, da [sie] sich seither von 343 Millionen für 1917/18 nach dem Vora[n]schlage auf 645 Millionen, das ist um mehr als 300 Million[en] erhöht haben. Die sachlichen Erfordernisse belaufen si[ch] auf 313 Millionen und sind seit 1913 um 52 Millionen g[e]wachsen. Von den erwähnten Summen haben die Krieg[s]hilfsmaßnahmen von 1915 bis einschließlich 1917 rund 26[.] Millionen beansprucht, wobei jedoch die beträchtlichen A[uf]wendungen für die Ernährungs- und Bekleidungsfürsor[ge] nicht inbegriffen sind. Mit der Erhöhung der Betriebsa[us]gaben wird insolange gerechnet, als nicht eine Wiedergesu[n]dung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, insb[e]sondere ein Abbau der Preise, eintritt. Die Grundlagen f[ür] den Voranschlag der Staatsbahnen für 1917/18 haben jedo[ch] eine einschneidende Veränderung durch die Bestimmung [des] Gesetzes vom 30. Oktober 1917 erfahren, wonach für d[as] Eisenbahnpersonal weitere 100 Millionen zu verwenden si[nd]. Der Jahreskostenaufwand der betreffenden Personalhil[fs]maßnahmen ist mit Rücksicht auf ihre Fortwirkung im re[st]lichen Teile des Verwaltungsjahres auf 130 Millionen einz[u]schätzen. Der vorhin für 1917/18 mit 371 Millionen berechne[te] Staatszuschuß wird sich nunmehr auf über 500 Million[en] stellen. Aus den gleichen Gründen wie für die Staatsbahn[en] ist auch für eine Reihe von Privatbahnen eine Tariferhöhu[ng] unvermeidlich. Da ein sehr bedeutender Teil des heutig[en] Verkehres auf Militärtransporte entfällt, wurde auch eine [Er]höhung des Militärtarifes erwogen, doch ist die Frage, [ob] und in welchem Ausmaße seine Erhöhung anzustreben i[st], noch nicht gelöst. Bei den Vorbereitungen der Gütertar[if]reform hat das Eisenbahnministerium großen Wert dara[uf] gelegt, daß in Österreich und Ungarn, wo sich gleichfa[lls] ein dringendes Bedürfnis nach einer Vermehrung der E[in]nahmen ergeben hat, einheitlich und nach gleichen Gru[nd]sätzen vorgegangen wird, nicht nur zur Ermöglichung v[on] Vereinfachungen bei der Durchführung, sondern insbesond[ere] auch wegen der für jeden der beiden Staaten aus der G[e]meinsamkeit des Zollgebietes fließenden Notwendigkeit, i[m] eigenen Interesse in grundlegenden Fragen des Eisenba[hn]tarifwesens einvernehmlich mit dem anderen Staate vor[zu]gehen. Die Vorlage enthält weiter die Mitteilung, daß sä[mt]liche besprochenen Tarifreformen als Maßnahmen, die un[ter] Ausnahmeverhältnissen anläßlich des Krieges getroffen w[ur]den, eine vorläufige Natur haben, bis es die Verhältnis[se] gestatten, eine grundlegende und planmäßige Neubearbeitu[ng] aller Gütertarife durchzuführen. Dieser vorläufige Charak[ter] wird auch den Privatbahnen gegenüber gesichert werden u[nd] in den besonderen Tarifkundmachungen zum Ausdru[ck] kommen.

— **Die Rückwirkung der Tariferhöhungen der Staatsbahn[en] auf die Privatbahnen.** In der Vorlage über die Erhöhu[ng] der Gütertarife, die den Mitgliedern des Staatseisenbahnra[tes] zugegangen ist, wird hervorgehoben, daß in gleicher We[ise] wie für die Staatsbahnen auch für den größten Teil der P[ri]vatbahnen eine Tariferhöhung unvermeidlich sei. Tatsä[ch]lich wird den Privatbahnen von den am 1. Januar 1918 e[in]tretenden Tariferhöhungen sowohl aus der Auftarifieru[ng] als auch aus dem Betriebskostenzuschlage und der Erhöhu[ng] der Nebengebühren eine ansehnliche Mehreinnahme v[er]bleiben, von der angenommen wird, daß sie zur Deckung [der] außerordentlich gesteigerten Betriebskosten ausreichen wi[rd]. Für das österreichische und ungarische Netz der Südba[hn] würde sich auf Grund der Verkehrsziffern des Jahres 19[13] eine Mehreinnahme von etwa 35 Millionen Kronen ergeb[en]. Diese Summe käme jedoch nicht ganz der Südbahn zugu[te], da sie der am 1. Februar d. J. eingeführten Verkehrsste[uer] unterliegt und um diese sowie um den Betrag des Kriegs[zu]schlages vermindert wird. Außerdem würden der Südba[hn] die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Nebengebüh[ren] zufallen. Für die in ihrem Betriebe befindlichen Eis[en]bahnen, insbesondere die Graz-Köflacher und Leoben-V[or]dernberger Bahn, wird die Südbahn den vom 1. Januar 19[18] ab einzuführenden Betriebskostenzuschlag wahrscheinlich [für] sich in Anspruch nehmen wollen. Was die böhmisch[en] Eisenbahnen betrifft, werden auf Grund der Verkeh[rs]ergebnisse des Jahres 1913 die Mehreinnahmen der Auss[ig]-Teplitzer Bahn mit 8 Millionen, jene der Buschtiehrader Ba[hn] mit 9 Millionen Kronen geschätzt. Von diesen Beträgen si[nd] jedoch die im Februar d. J. eingeführten Verkehrssteuern [...]

bzug zu bringen. Hinsichtlich des am 1. Februar d. J. neben er Frachtsteuer eingeführten Kriegszuschlages bestimmt § 13 er kaiserlichen Verordnung vom 10. Januar 1917: „Inwieeit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem riegszuschlage den Eisenbahnen, soweit es mit Rücksicht uf ihre finanzielle Lage erforderlich ist, zur Bedeckung rer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen cht bedeckten Mehrausgaben belassen werden oder dem aate ganz oder teilweise zuzufließen haben, wird von der egierung nach freiem Ermessen festgesetzt.“ Von Wichtigeit für die Privatbahnen wird es daher sein, welche Entheidung die Regierung in der Frage der Zuweisung des riegszuschlages treffen wird. In den Kreisen der Privathnen scheint man — wie die „N. Fr. Pr.“ schreibt — annehmen, daß die Regierung ihnen den Kriegszuschlag wegstens für das Jahr 1917 zubilligen wird.

— **Zugverbindung Wien-Udine.** Am 20. November wurde n Wien Südbahnhof über Bruck an der Mur-Leoben-. Michael-Villach-Pontebba nach Udine und zurück eine neue rchlaufende tägliche Zugverbindung mit Wagen I. bis I. Klasse eingerichtet. In der Strecke Wien-Villach hierfür ein Schnellzug, in der Strecke Villach auptbahnhof-Udine ein Personenzug in jeder Richng vorgesehen. Der Zug fährt in Wien um 7 Uhr 45 Min. üh ab und ist in Udine um 10 Uhr 25 Min. abends bei 20 Miten Aufenthalt in Villach. — Von Udine geht der Zug um Uhr 30 Min. früh ab und trifft in Wien um 9 Uhr 40 Min. ends ein bei einem halbstündigen Aufenthalt in Villach. r Zivilreisende ist die Benützung dieser Züge von ien Südbahnhof bis Pontafel oder umgekehrt mit der Maßbe zulässig, daß bei Fahrten in das engere Kriegsgebiet hierfür vorgeschriebenen Ausweise von Reisenden vorwiesen werden können.

— **Schnellzugverkehr Salzburg-Wien-Budapest.** In diesem rkehr sind mit 15. November eine Reihe von Änderungen getreten. U. a. ist an Stelle eines aufgelassenen ein uer Schnellzug mit folgenden Verkehrszeiten eingeführt: dapest Westbahnhof ab 3 Uhr 10 Minuten nachmittags, ien Ostbahnhof an 8 Uhr 25 Minuten abends. Dieser hnellzug vermittelt in Wien den Anschluß an den neuen n Wien Westbahnhof um 9 Uhr 40 Minuten abends abrenden Nachtschnellzug nach Salzburg und München soe an den Nachtpersonenzug nach Salzburg und Tirol. In n neu eingeführten Schnellzügen wird ein durchlaufender gen 1. und 2. Klasse zwischen München bzw. Salzburg d Budapest Westbahnhof geführt. Dieser Wagen wird n dem aus Salzburg gehenden neuen Nachtschnellzug in tteldorf-Hacking abgestellt und mit einem Verbindungsnellzug nach dem Ostbahnhof zum Anschluß an den Bupester Schnellzug gebracht. Der mit dem Schnellzug . 106 aus Budapest Westbahnhof um 8 Uhr 25 Minuten ends in Wien Ostbahnhof eintreffende durchlaufende Wagen rd mit dem Verbindungsschnellzug nach dem Westbahnhof rstellt und dort dem neuen Nachtschnellzug beigegeben rden. An den Verkehrstagen des Balkanzuges verkehrt Wagen nur in der Strecke Salzburg-Budapest. Bei den ener Verbindungsschnellzügen findet in Wien Ostbahnhof d Hütteldorf-Hacking keine Aufnahme von Reisenden tt.

— **Lebensmitteldiebstähle auf den Eisenbahnen.** Dem eisgericht Wiener-Neustadt wurden kürzlich 37 Personen er dem dringenden Verdacht eingeliefert, an den Massenbstählen, die in der letzten Zeit an der Südbahnstrecke übt wurden, beteiligt gewesen zu sein. Es handelt sich eine weitverzweigte Diebesbande, die es nicht nur auf bensmittel, sondern auch auf andere Bedarfsgegenstände gesehen hatte. Während der Nachtzeit hatte die Bande in den Stationen stehenden Wagen aufgebrochen und bebt. Die Südbahndirektion gab sich die erdenklichste Mühe, dieser gefährlichen Diebesbande auf die Spur zu kommen, es endlich gelang, in Wiener-Neustadt des Haupttäters haft zu werden.

Ungarn.

— **Aufschub der Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife.** Infolge technischer Schwierigkeiten wurde das Inslebentreten des neuen Personen- und Gepäcktarifs auf nachstehenden Eisenbahnen vom 1. auf den 15. November verschoben: 1. auf den ungarischen Staatsbahnen und auf den in deren Verwaltung stehenden Vizinal- und Lokalbahnen, 2. auf der Kaschau-Oderberger Bahn, 3. auf den Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen, 4. auf den ungarischen Linien der Südbahngesellschaft, 5. auf der Báres-Pakracer Eisenbahn und 6. auf der Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Bahn.

— **Folgen der erhöhten Personen- und Gepäcktarife auf den Bahnen.** Anläßlich des Inslebentretens des erhöhten Personentarifs am 15. November d. J. hat der Verkehr nur in geringem Maße abgenommen. Bemerkbar machte sich die Abnahme in der 1. Wagenklasse. Wie es scheint, wird sich das Publikum durch die erhöhten Tarife kaum abschrecken lassen, zu reisen, da es sich an die allgemeine Teuerung schon gewöhnt hat.

Eine namhafte Veränderung erlitt der neue Tarif dadurch, daß der Reisende in jenen Fällen, in denen er durch Belegen mit Gepäckstücken mehr Sitze in Anspruch nimmt, als er Fahrkarten gelöst hat, verpflichtet ist, den doppelten Preis der unberechtigt besetzten Sitzplätze für die ganze zurückgelegte Strecke zu bezahlen. Die Mindestgebühr ist in solchen Fällen 6 K. An diese strenge Maßregel konnte sich das reisende Publikum nur schwer gewöhnen. Besonders ist auch jene Bestimmung von Wichtigkeit, daß der Reisende, der wegen Platzmangels eine höhere Wagenklasse benutzt, als ihm auf Grund der gelösten Fahrkarte gebührt, verpflichtet ist, den Preisunterschied zu entrichten. Durch diese Bestimmung wird die Überfüllung der 1. und 2. Wagenklasse vermieden werden. Auch der Ersatzbetrag des Schadens, der infolge Beschädigung an im Eigentum der Staatsbahnen befindlichen Gegenständen entsteht, wurde dementsprechend erhöht. So sind für eine zerbrochene Fensterscheibe 24 K., für eine beschädigte Schiebetür 4 K. und für einen zerbrochenen Spiegel 11 K. zu bezahlen.

Fremde Erdteile.

— **Wilson und die Bagdadbahn.** Das dänische Blatt „Socialdemokraten“ vom 26. v. M. weist auf die bemerkenswerte Tatsache hin, daß Wilson kürzlich in einer Arbeiterversammlung über die Bagdadbahn gesprochen habe. Er sehe ein, daß es nicht länger Sinn habe, von der Demokratisierung Deutschlands als Kriegsziel Amerikas zu sprechen, besonders nicht, nachdem diese Demokratisierung im vollen Gange sei. Aber in imperialistischen Kreisen Amerikas spielt der Kampf um den chinesischen Markt und die Ausbeutung Asiens, insbesondere Klein-Asiens, eine ungeheure Rolle, und unzweifelhaft sind weite Kreise der Arbeiter hierdurch beeinflußt. Belgien, Nordfrankreich, Elsaß-Lothringen oder wie diese kleinen Länder heißen — alles dies kann ja interessant sein, aber sollen wir außer den Japanern, die schon behaupten, daß sie vor allen andern Rechte in China besitzen, uns auch einer deutschen Eisenbahnanlage aussetzen, die China mit Europa verbindet, oder sollen wir nicht jetzt, da die Gelegenheit da ist, diesen Konkurrenten niederschlagen? Das war der Sinn der Worte Wilsons, als er den amerikanischen Arbeitern erklären wollte, „weshalb man Deutschland nicht die völlige Kontrolle über Österreich-Ungarn und so gut wie die vollständige Kontrolle über die Balkanländer, die Türkei und Kleinasien lassen könnte“. Die „B. B. Z.“ bemerkt hierzu mit Recht: Endlich ist das Kriegsziel enthüllt, ohne Phrasen von „Befreiung“ oder „Demokratisierung“ steht es vor der Menschheit. Keine deutsche Eisenbahn durch Asien, damit die freie Ausbeutung Indiens durch England und die freie Ausbeutung Chinas und des übrigen Asiens durch Amerika nicht bedroht werde. Für dies Ziel verblutet Europa.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 161 vom 28. November d. J. an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen und d. K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 2. Dezember d. J.).

Nr. I 162 vom 30. November d. J. an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr selbständig teilnehmenden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 2. Dezember d. J.).

Nr. III 133 vom 28. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 wird im Ausnahmetarif 7 d ein Frachtsatz für den Verkehr von Pirna nach Schöningen Stb. eingeführt. Außerdem werden die Kilometertariftafeln der Ausnahmetarife 9 s und S 5 durch Aufnahme weiterer Frachtsätze ergänzt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 6. Dezember 1917. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird die Station Elsholz des Direktionsbezirks Halle (Saale) für die Abfertigung von Eilstückgut in die vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 4. Dezember 1917. (1787)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1918 ab wird für die in Stolpmünde stattfindende Beförderung von Sendungen von und nach den an den Hafengleisen liegenden Lagerschuppen eine Überfahrgebühr von 1,10 ℳ, in bestimmten Fällen 1,70 ℳ, für den Wagen erhoben. Näheres enthält die am 10. 12. 17 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Dezember 1917. (1788)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 1512 für Schweine von und nach Waldweiden.

Mit dem 10. Februar 1918 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Dezember 1917. (1790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 an wird in das Warenverzeichnis, Abschnitt A, aufgenommen: „Phonolith (Klingstein), ungemahlen (gültig bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges).“

Dresden, am 5. Dezember 1917. (1789)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München die auf Seite 9/10 des Nachtrags III unter „4. Anstoßtafel“ angegebenen Anstoßbeträge, ausgenommen jener der Stationen Bad Aibling Elektrische B., Fürth Lokalbf., München Isartalbahn und Murnau Elektrische Bahn um folgende Zuschläge für 100 kg erhöht:

a) bei Eilstückgut um 15 ₰,
b) bei Frachtgut um 8 ₰, einschließlich Verkehrssteuer.
c) bei Wagenladungen
 1. für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art um 2 ₰,
 2. bei allen übrigen Wagenladungen um 2,2 ₰ einschließlich Verkehrssteuer.

München, 4. Dezember 1917. (1793)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 16. Dezember 1917 werden Losza und Woronow als Versandstationen und Wülknitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1 für Holz vom 1. September 1917 einbezogen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Bromberg, 5. Dezember 1917. (1791)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 wird die Station Dömitz als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 4. Dezember 1917. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverhaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif).

Mit Wirkung vom 1. Februar 1918 wird der Ausnahmetarif 1 C für Holzwaren aller Art, wie im Spezialtarif II genannt, aufgehoben.

München, 25. November 1917. (1779)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen. Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichsbahn.
Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1917 die Umladegebühr für Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen der Schmalspurbahnstrecken Lützelburg-Pfalzburg-Drulingen und Colmar-Markolsheim über Colmar von 4 auf 7 ₰ für 100 kg erhöht.

Straßburg, 1. Dezember 1917. (1784)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-dänischer Gütertarif (Tfv. 580).

Die Ausnahmetarife 4, 5 und 8 werden mit Einverständnis des Reichseisenbahnamtes zum 1. Januar 1918 aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 3. Dezember 1917. (1785)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Wechselverkehr zwischen Stationen der früheren Kreis Bergheimer Nebenbahnen und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1918 tritt die Kilometertarif-Tabelle F II (Seiten 13/14 des Tarifs) außer Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab gelten für die Frachtberechnung die Frachtsätze der Allgemeinen Kilometertariftafel im Heft C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs vom 1. Oktober 1917.

Cöln, den 2. Dezember 1917. (1782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbe-Umschlagsverband. Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Tarif, Teil I, vom 1. Februar 1907.
Außerkraftsetzung des Tarifes.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1917 werden der obbezeichnete Tarif samt Nachtrag I vom 1. Jänner 1910 und die im Rahmen dieses Tarifes durch besondere Kundmachungen im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarten Maßnahmen ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Wien, am 30. November 1917. (1783)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Ausgabe des Aushanges und des Nachtrages II zum Lokal-Gütertarif der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird ein neuer Anhang und der Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif (gültig vom 1. Februar 1917) der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn mit erhöhten Frachtsätzen erscheinen.

Exemplare des Nachtrages II sind um 1 Krone 50 Heller, des Anhanges um 80 Heller pro Stück bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, erhältlich.

Budapest, 28. November 1917. (1786)
Die Generaldirektion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Dezember 1917 werden im Verkehr mit Stationen der Brölthaler Eisenbahn Zuschläge zu dem Personenfahrgelde erhoben, die in der 2. Klasse 10 bis 60 ₰, in der 3. Klasse 10 bis 45 ₰ betragen.

Nähere Auskunft erteilt die Direktion der Brölthaler Eisenbahn in Beuel a. Rh.

Hannover, 3. Dezember 1917. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 97. | 12. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Schrebergärten, Kriegsgärten und Kleintierzucht bei der k. k. Nordbahndirektion.

Von Dr. Emil Weinberg, Wien.

Der k. k. Staatseisenbahnverwaltung ist, wie vielen an-eren großen gewerblichen Unternehmungen, durch den rieg eine neue Aufgabe erwachsen: Die Beschaffung von ebensmitteln für ihre zahlreichen Bediensteten. Sie hat iese Aufgabe planmäßig und großzügig durch die verschie-ensten Mittel zu lösen gesucht. Die Art, wie dies geschah, oll — um ein Beispiel zu geben — an den Einrichtungen, die ierfür bei der k. k. Nordbahndirektion geschaffen wurden, argestellt werden. Diese sind besonders lehrreich, weil die . k. Nordbahndirektion einer der größten, dem k. k. Eisen-ahnministerium unterstehenden Verwaltungskörper ist, ihre inien vier Kronländer: Niederösterreich, Mähren, Schlesien nd Galizien durchziehen und ihr gesamter Stand an Be-iensteten ungefähr 40 000 beträgt. Alle bei ihr getroffenen inrichtungen gehen daher sofort ins Große.

Bei der k. k. Nordbahndirektion wurde schon seit einer eihe von Jahren vor dem Kriege die gründliche Ausnutzung, um Teil auch die Bewirtschaftung der bahneigenen Grund-lächen besonders gefördert. Mit der Dauer des Weltkrieges vurde der Vorrat an Lebensmitteln immer geringer und ihr ufbringen für die Eisenbahnbediensteten immer schwieriger. ie Anzahl der Bediensteten, die in der erwähnten Art teil-veise ihre Lebensmittel selbst erzeugten, waren im Ver-leiche zum gesamten Stande sehr gering. Die Staatseisen-ahnverwaltung suchte nun nach Mitteln, um die Erzeugung on Lebensmitteln durch die eigenen Bediensteten selbst zu ördern. Zu diesem Zwecke trug sie zunächst dafür Sorge, aß der gesamte nicht unmittelbar zu Bahnzwecken ver-vendete Grund landwirtschaftlich ausgenutzt werde. Da ber schon früher der größte Teil des Bodens hierfür ver-vendet worden war, ließ sich auf diese Weise nicht mehr iel erreichen. Nun galt es aber vor allem, der Masse der Bediensteten, die nicht an der Strecke, sondern natur-emäß in den großen Stationen, somit in Städten leben, elegenheit zur Erzeugung von Lebensmitteln zu geben. ieses Mittel wurde in der Errichtung von Schrebergärten und Kriegsgärten gefunden. Schrebergärten sind mit Umfriedigungen dauernd angelegte Gärten, die dem Gemüseanbau nach den Anregungen des Arztes Schreber dienen; Kriegsgärten sind Grundflächen, welche nur vorübergehend als Gemüsegärten benutzt werden, und für welche größtenteils keinerlei dauernder Geldaufwand nötig ist.

In Folgendem soll nun ein Bild des bei der k. k. Nordbahndirektion in dieser Richtung Geschaffenen gegeben werden. Vorausgeschickt muß werden, daß alle die Lebensmittelfürsorge der Bediensteten betreffenden Angelegenheiten vom seinerzeitigen Direktor der k. k. Nordbahndirektion, dem jetzigen Eisenbahnminister Dr. Karl Freiherrn von Banhans, jederzeit gefördert wurden. Zum Gelingen der Anlage der Schreber- und Kriegsgärten trug der Umstand bei, daß die ganze Tätigkeit auf diesem Gebiete vom Beginne an in einer Hand, bei dem Vorstande des Vermessungsbureaus dieser Direktion, vereint war, der durch seine langjährige berufliche Tätigkeit die überaus wichtigen Kenntnisse der räumlichen Verhältnisse auf der Strecke bis in alle Einzelheiten besaß und sich mit Hingebung und Eifer der neuen Betätigung widmete. Hierbei stand ihm eine Reihe anderer Bediensteter sowohl in der Zentrale als auch auf der Strecke, besonders die Vorstände der Bahnerhaltungs-Sektionen, unermüdlich zur Seite. Bei der k. k. Nordbahndirektion wurden ungefähr 1400 Schreber- und Kriegsgärten neu errichtet. Im Gemeindegebiete von Wien, und zwar in Kagran, in Floridsdorf, in Leopoldau-Ladestelle gibt es beiläufig 660 Schreber- und Kriegsgärten. Ferner befinden sich noch in ungefähr 12 Stationen derartige Gärten. Unter anderem bestehen in Olmütz 157 Schrebergärten. Es sind dies die größten, in jeder Beziehung musterhaft angelegten und gehaltenen Schrebergärten bei der k. k. Nordbahndirektion.

Die Flächen, die für die Schreber- und Kriegsgärten benötigt wurden, wurden auf verschiedene Weise beschafft. Zum Teile waren es sog. Remanenzflächen, d. s. kleine Flächen, die bei Einlösungen für Bahnzwecke, ohne für diese

benötigt zu werden, mitübernommen werden mußten, weil sie durch Einlösung der größeren Fläche vom früheren Eigentümer nicht mehr wirtschaftlich benutzt werden konnten. Zum Teile waren es jedoch Materialgruben oder anderer unfruchtbarer Boden, der mit Erde angeschüttet und urbar gemacht wurde. Endlich waren es große, dem Bahngebiete benachbarte Flächen, die die k. k. Nordbahndirektion von den Eigentümern — oft nach langwierigen Verhandlungen — für Anlage von Gärten auf eine größere Anzahl von Jahren gepachtet hatte.

Bei der Anlage von Schrebergärten wurde die in Betracht kommende Fläche nach Herstellung von Zufahrtswegen für Fuhrwerk und Seitenwegen für Karren und Fußstegen in Flächen von je 200 bis 500 qm unterteilt, und diese den sich bewerbenden Bediensteten gegen einen jährlichen Pachtzins von 1 bis 3 K. für je 100 qm zugewiesen. Zur Herstellung der Zufahrtswege wurde oft die der Bahn zur Verfügung stehende Lösche vorteilhaft verwendet. Ferner mußte in der Regel Sorge für die Einplankung der Schrebergärten und die Herstellung von Brunnen getroffen werden. Um die Kosten der Einplankungen zu vermindern, war man stets bestrebt, bestehende Zäune, Mauern, Dämme usw. als Grenzen der Gärten zu verwenden. Die Brunnen sind zumeist Schlagbrunnen, jeder Brunnen dient gleichzeitig einer Anzahl von Gärten, ein Brunnen etwa 10 Gärten. Die Wasserversorgung wurde übrigens den örtlichen Verhältnissen entsprechend ganz verschieden bewerkstelligt. In Floridsdorf, wo sich die Schrebergärten in der Nähe der Eisenbahnwerkstätten befinden, fand eine bestehende Nutzwasserleitung der Werkstätte Verwendung, indem sie bis in den Garten geführt wurde. Die Beschaffung des Düngers geschieht auf mannigfache Art. Die Staatseisenbahnverwaltung beschafft Kunstdünger und stellt ihn den Bediensteten teils unentgeltlich, teils um ermäßigte Preise zur Verfügung. Auch wird den Bediensteten Dünger aus den Desinfektionsanstalten der Eisenbahn unentgeltlich überlassen. Dieser Dünger wird bei Reinigung der Wagen, in welchen Tiere befördert wurden, gewonnen. Einzelne Bedienstete, die auch Kleintierzucht, besonders Kaninchenzucht, betreiben, verwenden den hierbei sich ergebenden Mist. Endlich verschaffen sich Bedienstete den auf den Straßen liegenden Pferdemist gegen ein kleines Entgelt.

Die Unterstützung, die den Schrebergärtnern durch die Staatseisenbahnverwaltung zuteil wird, geschieht in der verschiedensten Art. Sie erstreckt sich z. B. auf Überlassung von Gemüsesetzlingen wie Saatkartoffeln, Saatbohnen und verschiedene Samen. Die Überlassung geschieht teils unentgeltlich, teils zu ermäßigten Preisen.

Was wird in den Schrebergärten gezogen? Der Gegenstand des Anbaues ist jedem Gärtner selbst überlassen. Er erfolgt daher nach dessen Bedürfnissen und Geschmack, selbstverständlich auch nach dem ihm jeweils zur Verfügung stehenden Samen. Der Anbau erstreckt sich daher auf eine so große Anzahl von Gemüsen und Pflanzen, daß sie nicht vollständig aufgezählt werden können: In erster Linie werden angebaut: Kartoffeln (Erdäpfel), Kraut (Sommer- und Winterkraut), Fisolen (Bohnen). In zweiter Linie: Erbsen, Mohn, Paradeis, Mais, Linsen, gelbe und rote Rüben, Futterrüben, Kohlrüben, Wasserrüben, Salat, Spinat, Kohl, Zwiebeln, Petersilie, Gurken, Rettich, Kürbis, Sellerie, Tillkraut, ausnahmsweise Karfiol, Kohlsprossen, Erdbeeren, Reismelden (d. i. Ersatz für Reis), Sonnenblumen, Wruken usw.

Ein Teil dieser Gemüse wird, wenn es ihr Wachstum gestattet, in rascher zeitlicher Folge gebaut, so daß derselbe Boden mehrfachen, oft vielfachen Ertrag in einem Jahre gibt. Nicht unerwähnt mag bleiben, daß zu den Bediensteten auch ehemalige Gärtner zählen, die nicht nur ganz Hervorragendes auf dem Gebiete der Gärtnerei leisten, sondern auch selbständig Versuche mit auswärtigen, an ihrem Wohnorte wenig verwendeten Samen und Pflanzen machen. wie etwa in Olmütz mit amerikanischem Pflückspinat oder mit der japanischen Klettergurke.

Die Kleingärten bringen sogar einem Teil der Eisenbahnbediensteten, die sich nicht selbst mit der Erzeugung von Lebensmitteln befassen, Vorteile, da etwaige Überschüsse den übrigen Bediensteten zu angemessenen Preisen abgegeben werden müssen. Dasselbe gilt auch von den Erzeugnissen der von den Eisenbahnbediensteten betriebenen Kleintierzucht, wie Milch. Diesen Verpflichtungen wird gern und willig nachgekommen. Übrigens sind die Erzeugnisse der Schrebergärten ausnahmsweise von jeder Beschlagnahme befreit, wenn auch das betreffende Erzeugnis im allgemeinen der Beschlagnahme unterliegt. Derzeit ist bei der k. k. Nordbahndirektion aller zu Bahnzwecken augenblicklich nicht dienstbare Bahngrund den Bediensteten zum Anbau oder zur Urbarmachung übergeben. Es beteiligen sich an der Erzeugung von Lebensmitteln ungefähr 24 % der ständigen Bediensteten oder 4000 Familien. Darunter sind alle Dienstzweige und Stufen der Bediensteten vertreten.

Bei dieser Gelegenheit scheint es nicht unangebracht, auf häufig sich wiederholende Äußerungen der Kleingärtner hinzuweisen, welche den Wert ihrer Tätigkeit in wenigen Worten kennzeichnen: „Der Erfolg ihrer Tätigkeit stehe stets in voller Abhängigkeit von ihrem Fleiße und der aufgewendeten Mühe. Die zurückgelegten Vorräte gestatten ruhiger dem Winter entgegenzusehen.“

Ein Teil der Bediensteten der k. k. Nordbahndirektion befaßt sich nebenbei, wie bereits angedeutet, mit der Viehzucht, namentlich der Kleintierzucht. Den nicht geringen Umfang dieser Tätigkeit mag man folgenden Zahlen entnehmen. Nach Erhebungen, welche im Herbste 1916 vorgenommen wurden, besaßen die ständigen Bediensteten folgenden Stand an Vieh und Kleintieren: 1600 Rinder, 4600 Schweine, 3200 Ziegen, 30 Schafe, 30 000 Kaninchen, 65 000 Stück Geflügel, 1070 Bienenvölker. Um die Haltung des Viehstandes zu erleichtern, hat die k. k. Nordbahndirektion Futtermittel: Gerstenkleie, Rollgerstenabfälle, Futterkartoffeln, Hühnerfutter (Knochenschrot), Kristallzucker (für die Bienenvölker) beschafft und den Bediensteten gegen Rückerstattung der Kosten zur Verfügung gestellt.

Im Jahre 1915/16 wurde der Wert der Erzeugnisse von Nahrungsmitteln bei der k. k. Nordbahndirektion (Milch, Fleisch, Kartoffeln, Korn, Mais, Rüben, Gemüse u. ähnl.) mit 1 200 000 Kronen berechnet, wobei alle Auslagen mit Ausnahme der eigenen Arbeitskraft in Abzug gebracht wurden.

In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die k. k. Nordbahndirektion in der Nähe ihrer Station Petrowitz in Österr.-Schlesien eine Grundfläche von 12 Joch gepachtet und daselbst eine Ziegenfarm angelegt hat. Gezüchtet werden Saanenziegen. Die Farm ist als Stammfarm gedacht, um auch weitere Ziegenzüchtungen durch Abgabe von Rasseziegen neu zu errichten.

Endlich ergibt sich ein weiteres, großes Gebiet der Erzeugung von Lebensmitteln für Zwecke der Eisenbahnbediensteten. Das k. k. Eisenbahnministerium hat während des Krieges, den erschwerten Verhältnissen auf dem Gebiete der Ernährung Rechnung tragend, in einer Reihe von großen Stationen Personalküchen errichtet. Sie haben den Zweck, den Bediensteten aller Gruppen (Beamten, Unterbeamten und Diener) Speisen und Getränke (Kaffee, Tee, Sodawasser mit Ausschluß alkoholischer Getränke) gegen geringes Entgelt zur Verfügung zu stellen. Diese Küchen haben einen beträchtlichen, gleich bleibenden Bedarf an Nahrungsmitteln aller Art, namentlich an Fleisch und Gemüse. Um nun den Bedarf an Fleisch und Fett für die Personalküchen dauernd sicherzustellen, wird für einzelne Küchen ständig eine Anzahl von Schweinen und Kühen gehalten. Es wurden z. B. im Frühjahr 1917 für die derzeit bestehenden 8 Personalküchen 100 Schweine und 7 Kühe ständig gefüttert. Die Fütterung erfolgt durch Abfälle der Personalküchen, Erzeugnisse der

eigenen Gärten und Felder sowie durch Ankauf von Kleie und Kartoffeln.

Außerdem wurden größere Flächen für den Anbau von Gemüse, namentlich Kartoffeln für Zwecke der Personalküchen und des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der k. k. Nordbahndirektion gepachtet und bewirtschaftet.

Hiermit ist die Lebensmittelerzeugung der Bediensteten der k. k. Nordbahndirektion, soweit sie auf Selbsterzeugung beruht, in ihren Grundzügen wiedergegeben. Selbstverständlich bewegen sich diese Vorsorgen bei den übrigen Staatsbahndirektionen in gleichen oder ähnlichen Richtungen, weil sie einheitlich vom k. k. Eisenbahnministerium geleitet und durch die zur Verfügung gestellten Kredite ermöglicht werden. Ihr wohltätiger Einfluß in schweren Zeiten wird von den Bediensteten, soweit sie überhaupt davon Gebrauch machen konnten, allgemein anerkannt und damit der Wunsch verbunden, daß diese wichtigen Fürsorgen dauernde Einrichtungen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung bleiben und die noch jungen Schöpfungen auf Grund der gewonnenen Erfahrungen den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend ausgestaltet werden mögen.

Die Donaupläne für die norddeutschen Wasserstraßen.

Von **Franz Woas**-Wiesbaden.

(Mit einer Übersichtskarte.)

Seitdem durch die Weltereignisse der letzten Zeit die Donau als eine so zukunftsreiche Wasserstraße vor aller Augen gerückt ist, haben die verschiedenen älteren Pläne, welche auf eine Verbindung der norddeutschen Wasserstraßen mit diesem Strom ausgehen, eine um so erhöhtere Bedeutung gewonnen.

Im einzelnen ist davon in diesem Blatte schon wiederholt die Rede gewesen. Um aber im großen und ganzen über die Lage der Dinge einen Überblick zu gewinnen, sei nachstehend das Wesentliche der verschiedenen Pläne kurz zusammengefaßt. In Betracht kommen dabei sämtliche fünf großen Ströme der norddeutschen Tiefebene: Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel, weil auch nicht ein einziges dieser Stromgebiete sich von einer solchen Absicht der Verbindung mit dem Donaugebiete ausgeschlossen hat; und da die Donau etwa an den Quellgebieten dieser fünf Ströme entlang fließt, so besteht von vornherein für einen jeden von ihnen die tatsächliche Möglichkeit einer Verbindung ebenfalls in etwa gleichem Grade. Um so ernsthafter wird sich deshalb die Frage erheben: Welche dieser fünf verschiedenen Verbindungen ist der Ausführung am würdigsten? — Das ist aber eine Frage, die ohne weiteres kaum wird beantwortet werden können, weil das Gewicht der Umstände, die für den einen oder anderen Plan sprechen, durch Dinge, die mehr oder weniger außerhalb der Pläne liegen, leicht verschoben werden kann. Von einer Antwort auf die Frage sei deshalb abgesehen.

An dieser Stelle hier kommt es im wesentlichen auch nur darauf an, ersichtlich zu machen, wie unter der Wirkung aller dieser Pläne in absehbarer Zeit erhebliche Änderungen im inneren und äußeren Verkehr Deutschlands — namentlich im Verkehr mit den Donauländern — bevorstehen, sei es nun, daß dieser oder jener Plan allein oder auch das ganze Netz ausgeführt wird.

I. Der Rhein.

Vom Rhein her wird auf drei verschiedenen Wegen der Anschluß an das Donaugebiet zu erreichen gesucht:

a) Vom Bodensee her.

Die Donau ist vom nördlichsten Ende des Bodensees nur 24—35 km entfernt; der südliche Nebenfluß der Donau, welcher für eine Verbindung mit dem Bodensee in Betracht kommt, die Ablach, ist sogar nur 5 km vom Seeufer entfernt, und eine eigentliche Wasserscheide zwischen der Donau und dem See, zwischen ihr und der Donau, gibt es hier nicht, während es sich sonst immer um die Überwindung von mehr oder weniger stark ausgesprochenen Wasserscheiden handelt. Aus vornehmlich wirtschaftlichen Gründen wählt die vorgeschlagene Kanallinie einen anderen Weg, indem sie von Langenargen, wenige Kilometer südwärts von Friedrichshafen, ihren Ausgang nimmt, zunächst über Ravensburg das Schußental aufwärts geht, um jenseits der Wasserscheide das Tal der Riß zu gewinnen und in diesem Tale abwärts bis Ulm zu gelangen, wo sie unterhalb der Stadt in die Donau einmündet. Der Bodensee liegt auf 395 m Seehöhe, die Donau auf 464 km, die dazwischen liegende Scheitelstrecke des Kanals erhebt sich auf 575 m. Vom Bodensee her müssen also von dem nur 103 km langen Kanal 180 m, von der Donau her 111 m überwunden werden, wozu neben einigen Schleusen 2 Hebewerke von beinahe abenteuerlichen Höhen (45 und 132 m) dienen sollen. — An Baukosten dürften für den Kanal bei einem Verkehr mit Schiffen von 1200 t (wie sie jetzt allgemein zu Grunde gelegt werden) 120 Millionen Mark erforderlich sein. Diese Bausumme bezieht sich aber allein auf den eigentlichen Kanal; um diesem eine Bedeutung für den durchgehenden Verkehr die Donau abwärts zu verleihen, ist eine wesentliche Verbesserung ihres Fahrwassers mindestens bis Regensburg anzuschließen; denn bisher verkehren hier auf dieser Strecke nur Kähne von 200 t; und zwar wird dies nicht anders als durch einen im Donautal selbst anzulegenden Kanal zwischen Ulm und Regensburg möglich sein — ein Umstand, der natürlich auch bei dem Neckar-Plan, der ebenfalls in Ulm anschließt, in Rechnung zu ziehen ist. Die Bodenseeverbindung der Donau setzt aber auch voraus, daß die rückwärtige Verlängerung der Wasserstraße über den Rhein entsprechend gebessert wird. Dazu sind die nötigen Verhandlungen und Arbeiten, auch ohne Rücksicht auf die Donau-Verbindung, bereits im Gange. Alles in allem würde es sich hier um eine neue Großwasserstraße von 400 km Länge handeln, wofür rund 380 Millionen Mark an Kosten aufzubringen wären. Man verspricht sich davon in Oberschwaben viel für die Landwirtschaft, einen besseren Getreideabsatz und billigeren Bezug der Dungstoffe. Hauptsächlich dürfte der neue Wasserweg aber der Ostschweiz, Vorarlberg und Tirol nützen. Für die Schweiz bedeutet der Rhein-Bodensee-Donau-Kanal geradezu die Neueröffnung eines überaus wertvollen Weges, auf dem sie, völlig unabhängig vom westlichen und südlichen Nachbar, das ihr so dringend nötige Getreide sowie andere Bodenerzeugnisse des Auslandes beziehen kann. Sie hat deshalb alle Ursache, sich des Planes mit anzunehmen; während andererseits der Kanal vortrefflich dazu geeignet ist, die Schweiz auf das engste an den Verband der mitteleuropäischen Mächte zu fesseln.

b) Vom Neckar her.

Auch auf diesem Wege wird der Anschluß an die Donau in Ulm gesucht, und somit gilt dafür dasselbe, was vorher für die Bodensee-Linie gesagt wurde; es muß sich donauabwärts eine Verlängerung des Schiffahrtsweges bis Regensburg anschließen. Ebenso muß der Neckar rheinwärts dem Zwecke entsprechend ausgebaut werden. Damit ergibt sich auch hier eine beträchtliche Länge, nämlich insgesamt 475 km.

Die baulichen Schwierigkeiten für die Überwindung der Wasserscheide zwischen Neckar und Donau sind nicht gering zu schätzen. Die Linie geht vom Neckar bei Plochingen südlich Stuttgart aus, dann das Filstal aufwärts bis Geislingen und durchbricht hier die Schwäbische Alb. Die Gesamtlänge beträgt allerdings nur etwa 90 km; die Schwierigkeit liegt aber in der Gewinnung des Höhenunterschiedes zwischen Plochingen und dem Donautal sowie in der Durchbrechung der Wasserscheide, die sich dazwischen erhebt. Plochingen hat eine Seehöhe von 247 m und die Donau eine solche von 464 m; der Unterschied beträgt also auf die nur so kurze Entfernung 217 m. Die Durchbrechung der Wasserscheide ist nur durch einen Tunnel erreichbar, der volle 20 km lang werden müßte, also so lang etwa wie der Simplontunnel. Allerdings handelt es sich um ein festes Gebirge, und die Bergüberlagerung des Tunnels würde nur 100—200 m betragen; immerhin würde schon die Bauausführung ihre Schwierigkeiten finden, und der spätere Betrieb in dem so außergewöhnlich langen Kanaltunnel erst recht. Die Gesamtkosten der fertigen Wasserstraße vom Neckar bis zur Donau dürften auf 400 Millionen Mark zu schätzen sein. Demgegenüber würde eine Kanallinie Heilbronn-Würzburg, wenn sie auch einen Umweg bedeutet, sehr viel für sich haben.

c) Vom Main aus.

Über diesen Plan, der unmittelbar von der bayerischen Regierung ausgeht, ist bereits so eingehend berichtet worden, daß von Einzelheiten darüber abgesehen werden kann. Bemerkt sei nur zum Vergleich mit den übrigen Plänen folgendes: Auch diese neue Wasserstraße soll sich aus verschiedenen Teilen zusammensetzen:

1. dem zu kanalisierenden Main von Aschaffenburg bis Bamberg, 282,5 km,
2. der Kanalstrecke Bamberg-Steppberg, 167,5 km,
3. der bis Passau zu verbessernden Donau, 284 km,

Gesamtlänge 734 km; Kostenaufwand 650 Millionen Mark. Bezeichnend für diesen Plan gegenüber den beiden vorher behandelten ist, daß die Kanallinie das Rheingebiet in dessen Schwerpunkt Mainz faßt, sowie daß sie zugleich einem erheblich umfangreicheren Gebiete Süddeutschlands zugute kommt. Abgekürzt aber wird dadurch der Weg vom Rhein zur Donau gegenüber der Linie über den Neckar nicht, wenigstens nicht der rein kilometrischen Entfernung nach. Während nämlich der Weg von Mainz über den Neckar-Kanal bis Steppberg 428 km betragen würde, macht er über den Main 538 km, also volle 110 km mehr aus. Die Neckar-Linie ist aber insofern im Nachteil, als sie um 30 m mehr Höhe zu überwinden hat und außerdem den 20 km langen Tunnel enthält. Die Kosten werden einander die Wage halten.

II. Die Weser.

Auch hier handelt es sich um einen Wasserweg zusammengesetzter Natur. Die neue Großschiffahrtsstraße soll Bremen zum Ausgange nehmen. Die Weser wäre von unten auf soweit zu verbessern, daß Kähne von 1000—1200 t Tragfähigkeit zu allen Zeiten auf ihr verkehren können. Von Münden aus ist ein Kanal auszubauen, der in einem Tunnel von 9 km Länge die Wasserscheide zwischen Weser und Donau überschreitet, um schließlich bei Bamberg in den Main auszumünden. Vorausgesetzt wird dabei, daß hier ein von Bayern auszubauender Kanal Bamberg-Steppberg anschließt. Das Bezeichnende für den Werra-Donau-Kanal liegt in Folgendem: Die Zahl der Schleusen ist beschränkt; auf die volle Länge von Münden bis Bamberg, 275 km, sind nur 20 Schleusen vorhanden. Auf der Nordseite ergeben sich damit Haltungen von etwa 15 km Länge, auf der Südseite gar solche von 36 km Länge, was den Schiffahrtsbetrieb sehr erleichtern und verbilligen muß. Schiffshebewerke kommen nicht in Betracht, da sich die einzelnen Stufen in mäßigen Grenzen halten. Die Speisung des Kanals soll durch die Anlage von Talsperren in Nebentälern sichergestellt werden, nämlich von insgesamt acht, welche zusammen rd. 700 Millionen Kubikmeter Wasser enthalten und deren im reichlichsten Überschuß vorhandene Kraft zur Erzeugung von Elektrizität benutzt werden soll, so daß sich aus dem Kanalbetriebe noch eine sehr erhebliche Nebeneinnahme erzielen ließe. — Seiner ganzen Lage nach ist der Weser-Werra-Kanal dazu geeignet, starken Einfluß auf den künftigen Großverkehr Mitteldeutschlands auszuüben, da er weite Gebiete, welche bisher auf die Eisenbahnen angewiesen waren, dem Kanalverkehr erschließt. Für die westfälische Kohle bedeutet der Kanal in Verbindung mit dem Mittellandkanal eine Verbilligung der Frachten nach Bayern, und zwar in noch höherem Grade als der Rhein-Main-Donau-Kanal.

III. Die Elbe.

Besteht schon heute sowohl für den Rhein als auch für Main und Weser die Möglichkeit einer Wasserstraßenverbindung mit der Donau (durch den Ludwigs-Kanal), so ermangelt einer solchen die Elbe völlig, solange der Mittelland-Kanal nicht östlich bis zu ihr fortgesetzt ist; und doch drängt gerade der Elbeverkehr, zum mindesten, was den oberen Lauf des Flusses betrifft, stark auf eine solche Verbindung mit der Donau hin, weil das betriebsame böhmische und sächsische Land die engsten Zusammenhänge mit den österreichischen Kronländern besitzt. Die Elbe nähert sich der Donau aber nur bis auf 180 km, um sich dann scharf von ihr nordwärts abzubiegen. Das Quellgebiet der Moldau liegt der Donau weit näher, aber es handelt sich hier um ein Gebiet, welches weniger gewerbsreich ist, und so erklärt es sich, wenn die Pläne, welche für eine Verbindung der Donau mit der Elbe verfochten werden, wohl auch solche Verbindung über den Talweg der Moldau ins Auge fassen, sich aber doch vornehmlich an die eigentümliche Richtung halten, die aus der beigefügten Zeichnung hervorgeht und einen Umweg bedeutet. Die österreichische Regierung hat allerdings auch den Donau-Moldau-Kanal vorgesehen; da aber das betreffende Gesetz (aus dem Jahre 1901) doch nicht zur Durchführung gelangen konnte, weil die Beteiligten eine geldliche Beihilfe für die Verzinsung der Anlagekosten versagten, so wird weiterhin die Entscheidung über die Wahl der Linien in deren Bauwürdigkeit liegen. In dieser Beziehung kann aber kein Zweifel obwalten, daß die Linie über Prerau-Pardubitz die bessere ist. Freilich ist sie um 41 km länger als die Linie im Zuge der Moldau; sie braucht aber nur 53 Schleusen, während bei der anderen 94 nötig würden. Es ist ohne weiteres einzusehen, von welcher Bedeutung der Elbe-Dona-Kanal in dieser Form für den gesamten Verkehr der österreichischen Lande und Ungarns mit Deutschland sein würde; verbindet er diese doch auf dem Wasserwege in denkbar günstigster Weise; Hamburg würde dadurch zu einem neuen Ein- und Ausfuhrhafen für Österreich-Ungarn werden. Es sei bemerkt, daß dem Kanal insofern bereits etwas vorgearbeitet wurde, als die Elbe von Aussig bis zur Einmündung der Moldau bei Melnik auf 2 m Tiefe kanalisiert worden ist; und auch über Melnik hinaus befindet sich die Kanalisierung der Elbe im Gange. Die Gesamtlänge der eigentlichen Kanalstrecke Pardubitz-Prerau-Wien beträgt 370 km; die Kosten wurden auf 270 Millionen Mark geschätzt.

IV. Die Oder.

Zur Verbindung der Donau liegt von der österreichischen Regierung ein baureifer Entwurf vor, während seitens der preußischen Regierung eine Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vorliegt, daß, wenn Österreich den Bau in Angriff nähme, Preußen spätestens sechs Wochen vor der Beendigung dieses Baues mit seiner Strecke bis Oderberg fertig sein werde. Dieser beiderseitige Eifer erklärt sich wohl; Österreich hat allen Anlaß, sein ungemein reichhaltiges mährisch-schlesisch-galizisches Kohlenbecken zu erschließen, dessen Ausbeutung bisher sehr gering war, während der Absatz von oberschlesischen Kohlen nach Österreich durch einen Kanal von der Oder zur Donau noch stark gefördert werden könnte; jedenfalls muß der Kanalanschluß aber schon deswegen zur Notwendigkeit für Preußen werden, weil sonst weiterhin der oberschlesischen Kohle der Absatz nach Österreich erschwert werden könnte. Der österreichische Entwurf rechnet mit einer Kanallänge von 268 km von Wien bis Oderberg. Die Scheitelhaltung des Kanals liegt auf 275 m, rund 115 m über der Donau bei Wien und rund 73 m über der Oder; der Gesamthöhenunterschied beträgt somit rund 188 m. Die Kosten sind s. Zt. auf 350 Millionen Kronen veranschlagt worden, wobei aber zu bemerken ist, daß bis jetzt für den Ausbau des Kanals nur Fahrzeuge von 600 t angenommen waren, während gegenwärtig solche von mindestens 1000 t angenommen werden müssen. Wie ernsthaft bei der jetzigen Lage der Dinge die Erbauung des Oder-Donau-Kanals ins Auge gefaßt wird, ergibt sich u. a. daraus, daß bereits im Anschluß daran die Pläne zu zwei großen Hafenanlagen bei Wien ausgearbeitet worden sind; nämlich der eine von der Stadt Wien und der andere von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; der erstere für das linke, der letztere für das rechte Donauufer; beide unterhalb der Stadt. Die genannte Gesellschaft will den Hafen auf eigene Kosten ausbauen und ihn hauptsächlich zu einem Umschlagsplatze für oberdeutsche und oberschlesische Kohle machen.

V. Die Weichsel.

In dem erwähnten Gesetz vom Jahre 1901 war neben den Elbe- und Oder-Kanälen auch ein Kanal nach der Weichsel hin vorgesehen, und zwar als Fortsetzung des Oder-Donau-Kanals in nordöstlicher Richtung; es war sogar eine weitere Verlängerung bis an den Dnjestr ins Auge gefaßt. Wenn hiervon jetzt wohl kaum mehr die Rede sein kann, so ist umgekehrt die Fortsetzung des Donau-Oder-Kanals bis zur Weichsel und Krakau hin, gerade durch die politischen Ereig-

nisse der neuesten Zeit umso wünschenswerter geworden, weil dadurch für die politisch gewonnenen Gebiete die ebenso wichtige wirtschaftliche Gewinnung erst ermöglicht wird. Für das neue Königreich Polen bedeutet es geradezu eine Lebensbedingung der Zukunft, wenn es einerseits durch den Weichsel-Oder-Kanal an die Donau angeschlossen wird, während ihm andererseits der Anschluß an den Seehafen Danzig geboten wird. Der natürliche Drang, welchen das neue Staatengebilde nach einem Seehafen besitzt — ein Drang, der politisch kaum zu befriedigen ist —, würde durch die verbesserte und verlängerte Wasserstraße der Weichsel seine Befriedigung auf die glücklichste Weise finden.

Beschlüsse des Preisausschusses und des Satzungsausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Der Preisausschuß war am 26./27. Oktober d. J. in München zu seiner 55. Sitzung zusammengetreten und hat beschlossen, das nach dem Übereinkommen, betreffend die Aussetzung von Preisen, in diesem Jahre fällige Preisausschreiben in der üblichen Weise zu erlassen (was inzwischen geschehen ist, s. Nr. 91 d. Ztg.).

Von der Aufnahme besonderer Aufgaben in das Preisausschreiben ist jedoch diesmal abgesehen worden. Hierfür war maßgebend, daß gerade die wichtigsten der von den Vereinsverwaltungen für das Preisausschreiben angemeldeten Aufgaben, die sich hauptsächlich mit der Verwendung von Ersatzstoffen für gewisse Rohstoffe befassen und von kriegswirtschaftlicher Bedeutung sind, besser dadurch einer Lösung zugeführt werden könnten, daß sie den zuständigen Ausschüssen des Vereins zur Beratung zugeleitet würden.

An die Vereinsverwaltungen, die derartige Sonderaufgaben mitgeteilt hatten, ist deshalb inzwischen das Ersuchen gestellt worden, die Bearbeitung dieser Aufgaben zum Gegenstande eines satzungsgemäßen Antrages zu machen, damit sie alsbald den zuständigen Ausschüssen überwiesen werden können. — 2. Über die Anregung, vereinsseitig ein Werk über die Kriegstätigkeit der Eisenbahnen des Vereins herauszugeben, ist ein endgültiger Beschluß einstweilen noch nicht gefaßt worden.

B. Der Ausschuß für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten hat am 7. und 8. November seine 70. Sitzung in Breslau abgehalten und folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Der Ausschuß genehmigte den von einem Unterausschuß vorberatenen Entwurf des Übereinkommens, betreffend die Vereinsabrechnungsstelle (VAÜ.) und dessen Ausführungsbestimmungen. Neben Änderungen rein formeller Natur bringt das neue VAÜ. auch zwei wesentliche Änderungen sachlicher Art.

a) Zur Begleichung der aus der halbmonatlichen Vereinsabrechnung verbliebenen Schuld- und Forderungsreste der Vereinsverwaltungen, die bisher im allgemeinen bar beglichen wurden, werden künftig bestimmte Bankhäuser herangezogen, womit eine wesentliche Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs verbunden sein wird.

b) Die bisher für den Konkursfall im VAÜ. vorgesehene Haftungsgemeinschaft aller an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen wird auch auf die übrigen Fälle der Uneinbringlichkeit von Forderungen aus dem Abrechnungsgeschäft ausgedehnt.

Das neue VAÜ. bedarf zu seiner Gültigkeit noch der Genehmigung der Vereinsverwaltungen, die auf schriftlichem Wege herbeigeführt werden wird. Die zu dem VAÜ. gehörigen Ausführungsbestimmungen sind dem gegenwärtig geübten Verfahren unter Berücksichtigung der oben geschilderten Neuerungen entsprechend neu gefaßt und vom Satzungsausschuß in eigener Zuständigkeit genehmigt worden. Bemerkenswert ist, daß die Muster zu den Anmeldungen nicht unwesentliche Änderungen erfahren haben. Die Ausführungsbestimmungen werden zugleich mit dem neuen VAÜ. voraussichtlich zum 1. April 1918 von der Geschäftsführenden Verwaltung unter gleichzeitiger Bekanntgabe der gewählten Bankhäuser in Kraft gesetzt werden.

2. Nachdem der Verlagsvertrag über das Zeitungsunternehmen vom Verleger hauptsächlich wegen der Unübersichtlichkeit der künftigen Entwickelung der Verhältnisse auf dem Papier- und Arbeitsmarkt zum 31. Dezember d. J. gekündigt worden ist, hat die Geschäftsführende Verwaltung einen neuen Vertragsentwurf aufgestellt, der die Billigung des Satzungsausschusses gefunden hat. Die Grundlagen des neuen Vertrages sind im wesentlichen folgende:

a) Der grüne Umschlag fällt weg; Privatanzeigen werden am Schlusse der Zeitung aufgenommen.
b) Die Bezugspreise für die Zeitung bleiben unverändert.
c) Die Gebühren für die amtlichen Bekanntmachungen der Vereinsverwaltungen werden von 20 auf 30 ₰ für die dreigespaltene Zeile, für Beilagen der Vereinsverwaltungen von 15 auf 25 ℳ für jede Nummer der Zeitung erhöht.
d) Der Vertrag tritt am 1. Januar 1918 in Kraft und gilt nur für das Jahr 1918; er kann zudem auch während des Jahres gekündigt werden.

3. Aus Anlaß des Krieges haben die meisten Vereinsverwaltungen die statistischen Unterlagen zur Aufstellung der Vereinsstatistik wesentlich eingeschränkt. Der Satzungsausschuß beschließt deshalb, während des Krieges die Vereinsstatistik nicht zu veröffentlichen, diese vielmehr erst nach Beendigung des Krieges, und zwar für alle Kriegsjahre in einem Bande einheitlich zusammengestellt herauszugeben. Dieser Beschluß unterliegt noch der Zustimmung aller Vereinsverwaltungen, die schriftlich herbeigeführt werden wird.

4. Die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal wird den Vereinsbahnstrecken der sächsischen Staatseisenbahn zugerechnet. Desgleichen beschließt der Satzungsausschuß die Zurechnung der schmalspurigen Lokalbahn Rózsahegy-Korytnicza zu den Vereinsbahnstrecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

5. Der Antrag der Budapester Lokalbahnen Akt.-Ges. auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen gemäß § 6 der Vereinssatzungen wird einstweilen zurückgestellt, um vorerst noch eine Prüfung darüber vornehmen zu lassen, ob die Wagen dieser Lokalbahn nicht in den Wagenpark der anschließenden Vereinsbahn einzustellen sein möchten. Es ist zwar diese Bedingung nach § 6 der Vereinssatzungen nicht zwingender Natur. Der Ausschuß glaubt aber vorerst noch an jenem Erfordernis allgemein festhalten zu sollen, um den verschiedenen Mißständen (mangelhafte Wiederbeladungsmöglichkeit, unwirtschaftliche Leerläufe, Erschwerung der Wagenmieteabrechnung) vorzubeugen, die sich im gegenseitigen Verkehr mit kleinen Bahnen ergeben können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aushang der Fahrkartenpreise.** Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 12) ist durch das Reichseisenbahnamt mit Geltung vom 1. Januar 1918 vorübergehend dahin geändert worden, daß auf den Stationen die Preise der zum Verkauf aufliegenden Fahrkarten nicht mehr ausgehängt zu werden brauchen. Wird von dem Aushange abgesehen, so haben die Fahrkarten-Ausgabestellen über die Preise auf Verlangen Auskunft zu erteilen. Die Maßnahme ist durch die bevorstehende Änderung der Personentarife mit Rücksicht auf den verminderten Personalbestand und zur Papierersparnis nötig geworden.

— **Die Tarifreform auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Die Verhandlungen der Eisenbahnverwaltung über diese Tarifreform sind abgeschlossen. Unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff fand kürzlich hierüber eine Besprechung zwischen den Vertretern der Eisenbahnverwaltung und den Vertretern der beteiligten Kreise Groß-Berlins statt, um sie über die Tarifreform zu unterrichten und etwaige Anregungen entgegenzunehmen. Die „Nordd. Allg. Ztg." berichtet hierüber: An der Sitzung nahmen teil: der Verband Groß Berlin, die Berliner und Potsdamer Handelskammer, die maßgebenden Vorort- und Siedlungsvereine, der Groß-Berliner Verein für Kleinwohnungswesen, der Ausschuß für Kriegsbeschädigtensiedlung und die Verkehrsgesellschaften. Nach den Beschlüssen der Eisenbahnverwaltung soll folgender Tarif eingeführt werden: Für die Stadtbahn 2 Zonen: In der 1. Zone beträgt der Fahrpreis 15 ₰ für die 3. Klasse und 20 ₰ für die 2. Klasse; in der 2. Zone 25 bzw. 40 ₰. Die Monatskarten sollen fortan 4 ℳ für die 3. und 6 ℳ für die 2. Klasse kosten, für das ganze Netz 6 bzw. 9 ℳ. Für die Vorortbahnen beträgt der Anfangssatz in der

3. Klasse 15 ₰ und steigt um je 5 ₰, in der 2. Klasse ebenso bei einem Anfangssatz von 25 ₰. Der Vororttarif ist unter ganz neuzeitlichen siedlungspolitischen Gesichtspunkten aufgestellt; er fällt mit der Länge der Strecke ab. Er berücksichtigt ferner den Umstand, daß in Groß-Berlin die in Frage kommende Siedlungsentfernung nicht nur 20, sondern 30 km und mehr beträgt. Über den Verlauf der Sitzung erfahren wir noch folgendes:

Alle Teilnehmer der Besprechung waren überzeugt, daß eine Tariferhöhung gerechtfertigt sei, und daß die von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Sätze als angemessen bezeichnet werden könnten. Die Erhöhung ist, wie von den Vertretern der Eisenbahn mitgeteilt wurde, so gering gehalten, daß die Selbstmehrkosten der Eisenbahnverwaltung durch die Steigerung der Löhne und Betriebsstoffe nicht gedeckt würden. Die Tariferhöhung ist aus Gründen der Volkswohlfahrt so niedrig wie möglich gehalten. Von Bedeutung war auch die Mitteilung, daß die weitere Tariferhöhung, mit der man seinerzeit aus Anlaß der Elektrisierung des Stadtbahnbetriebes rechnete, nach neueren Ermittlungen nicht erforderlich sei. Die Eisenbahnverwaltung habe eine Lösung gefunden, durch die die Mehrausgaben infolge des elektrischen Betriebes auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden würden.

Die Tariferhöhung beträgt im Stadt- und Ringbahnverkehr ausschließlich der Verkehrssteuer im Durchschnitt bei Einzelfahrkarten 24,3 %, bei Monatsfahrkarten 19,6 %, im Vorortverkehr bei Einzelkarten 8,5 %, bei Monatskarten 12,5 %. Im Gesamtdurchschnitt beläuft sich die Tariferhöhung auf 13,7 % ohne die Verkehrssteuer. Es wurde anerkannt, daß der Vorortverkehr eine geringere Belastung erfahren solle. Da das Bestreben obwaltete, die längeren Fahrten zu verbilligen und man der Ansicht war, daß die kürzeren Strecken eher eine gewisse Erhöhung vertragen könnten, mußte der bisherige 10-Pfennig-Satz als niedrigster Fahrpreis abgeschafft und gleich zum 15-Pfennig-Satz geschritten werden. Auch die Einführung eines 12½ Pfennig-Tarifs ist aus verschiedenen Gründen nicht durchführbar, was in der Versammlung auch anerkannt wurde.

Von fachmännischer Seite wurde in der Sitzung ferner die Anregung gegeben, für die Stadtbahn entweder statt der vorgeschlagenen 5 Stationen 6 Stationen als 1. Zone einzuführen oder statt dessen eine 3. Zone einzuführen, so daß dann in der 3. Klasse die Fahrpreise 15, 20 und 25 ₰ für 5, 7 und mehr Stationen und in der 2. Klasse 20, 30 und 40 ₰ betragen würden; dementsprechend müßten auch die Monatskarten gestaffelt werden. Es wurde anerkannt, daß hierdurch gewisse Härten der Tarifreform beseitigt würden, und die Eisenbahnverwaltung sagte wohlwollende Prüfung dieser Anregung zu.

Wir entnehmen ferner der „Reichshauptstädtischen Correspondenz" zur Sache noch folgendes: Im Vorortverkehr treten in der 3. Klasse fast allgemein, von ganz geringen, unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, nur Erhöhungen um 5 ₰ ein. Einzelne Verbindungen im ausgesprochenen Siedlungsgebiet bleiben überhaupt von Erhöhungen frei. Der neue Monatskartentarif des Vorortverkehrs deckt sich auch weiterhin mit dem neuen allgemeinen Monatskartentarif, der stärkere Erhöhungen nur in den allernächsten Entfernungen und den für den Fernverkehr in Frage kommenden Gebieten bringt, dagegen das eigentliche Siedlungsgebiet wiederum zu den Verteuerungen verhältnismäßig gering heranzieht. Der Arbeiter- und Schülerzeitkartentarif soll auf neuen Grundsätzen, aber ohne Erhöhung des Gesamterträgnisses neu aufgebaut werden.

— **Eisenbahnprojekt Spindlersfeld-Storkow.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg." mitteilt, hat Geh. Baurat Techow-Berlin die Pläne für dieses Bahnprojekt vollendet. Durch diese Bahn soll bekanntlich das große Seengebiet mit den Orten Müggelheim, Gosen, Neuzittau, Althartmannsdorf, Spreenhagen bis Storkow für den Verkehr erschlossen werden. Diese Orte liegen sämtlich am Wasser, haben aber keine direkten Eisenbahnverbindungen. Die Gegend ist echt märkisch und voll landwirtschaftlicher Reize und deshalb schon viel von Berlinern besucht. Diese neue Eisenbahn soll vom Staate und der Provinz Brandenburg unterstützt, von den Gemeinden, Kreisen und sonstigen Beteiligten erbaut werden.

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Dem Geschäftsbericht zufolge hat im Betriebsjahre 1916/17 der Personenverkehr sowohl wie der Güterverkehr eine Zunahme erfahren. Es wurden insgesamt 460 912 Personen (gegen 359 866 Personen im Vorjahre) befördert. Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 119 982 (95 961) ℳ. Im Güterverkehr wurden insgesamt 541 748 (530 388) t befördert. Die Gesamteinnahme aus dem Güter- und Tierverkehr betrug 208 215 (194 140) ℳ. Von diesem Mehrbetrage entfallen 6422 ℳ auf Einnahmen für Beförderung von umgeleiteten Staatsbahngüterzügen. Unter Ausscheidung der zugunsten und zu Lasten des Erneuerungsfonds verbuchten Beträge ergibt sich: eine Betriebseinnahme von 357 077 (313 691) Mark und eine Betriebsausgabe von 258 747 (219 859) ℳ, so daß ein Betriebsüberschuß von 98 330 (93 832) ℳ verbleibt, der folgende Verwendung finden soll: Rücklagen 13 116 (14 185) ℳ, Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 8224 (7018) ℳ, Tilgung des Anlagekapitals 30 605 (29 975) ℳ, Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Anlagekapital 6875 (8469) ℳ, Reinüberschuß zu städtischen Zwecken der Gemeinde Perleberg 39 971 (33 185) ℳ.

— **Zahlkarten für Ruhegehälter usw.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung werden zum Zwecke der Papierersparnis und Geschäftsvereinfachung vom 1. Januar 1918 ab die Ruhegehalte, Witwen- und Waisengelder nicht mehr gegen Quittung, sondern gegen Empfangsbestätigung in einer für 3 Jahre verwendbaren Zahlkarte ausbezahlt, da sich dieses Verfahren schon bisher bei Bezahlung der Beamtenbesoldungen bewährt hat.

— **Zugzusammenstoß zwischen Borna b. L. und Lobstädt.** Am 7. Dezember vormittags gegen 8 Uhr hat sich zwischen den Bahnhöfen Borna b. L. und Lobstädt der eingleisigen Linie Kieritzsch-Geithain ein Eisenbahnunfall ereignet. Infolge bedauerlicher Verstöße mehrerer Bediensteter gegen die Vorschriften ist der von Kieritzsch kommende Personenzug 2594 mit dem Güterzug 7375 auf freier Strecke zusammengestoßen. Durch den Anprall wurden vom Güterzug ein Wagen zertrümmert und vom Personenzug zwei Wagen stark beschädigt, die Lokomotive des Güterzuges entgleiste mit einer Achse, außerdem wurden beide Lokomotiven stark beschädigt. Von den Reisenden des Personenzuges wurden zwei getötet und zwölf verletzt, darunter vier schwer. Ärztliche Hilfe war schnell zur Stelle, auch trafen die Hilfszüge mit dem Arztwagen baldigst ein. Durch den Unfall wurde die Strecke gesperrt, der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten. Nachmittags gegen 4 Uhr waren die Aufräumungsarbeiten beendet, so daß der Verkehr wieder aufgenommen werden konnte.

— **Beleuchtung der Eisenbahnzüge und -anlagen.** Wie dem „Schwäb. Merkur" aus Karlsruhe, 2. Dezember, berichtet wird, hat die badische Staatsbahnverwaltung, da die Verdunkelung und Abblendung der Eisenbahnanlagen und Züge erhebliche Unzuträglichkeiten mit sich gebracht hat, eine beschränkte Innenbeleuchtung der Fahrzeuge eingeleitet, die genügt, daß sich die Reisenden im Wagen zurecht finden und in ihnen die Ordnung aufrecht erhalten werden kann, nach außenhin aber möglichst wenig Licht gelangen läßt. Diese Art von Beleuchtung wird in etwa 8 Tagen vollständig durchgeführt sein.

— **Verein für Eisenbahnkundkunde zu Berlin.** In der Sitzung des Vereins am 13. November hielt Geheimer Regierungsrat Muthesius einen Vortrag über „Kleinhäuser und Kleinsiedlungen", der mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. Er betonte, daß der Krieg nach langem Stocken die Wohnungsfrage in Fluß gebracht und namentlich nach der Richtung der Besiedlung des Landes mit Einfamilienhäusern gewirkt habe. Obgleich sich dieser Vortrag hauptsächlich unter dem Stichwort „Kriegerheimstätten" abspiele, ginge die Bewegung doch viel tiefer und strebe eine Änderung der deutschen Wohnverhältnisse überhaupt an, mit dem Ziele der Auflockerung der großstädtischen Bebauung unter Bevorzugung des Flachbaues an Stelle des Hochbaues und des Einfamilienhauses an Stelle der Massenquartiere. Der Vorwand, daß die Großstadt mit ihren teuren Grundstückspreisen notwendigerweise das Bauen eines vierten und fünften Stockwerkes und die tiefen Seitenflügel und Quergebäude mit sich bringe, werde dadurch widerlegt, daß nicht nur die Großstädte der angelsächsischen Länder, sondern auch des Westens und Nordens Deutschlands ohne diese Hausform ausgekommen wären. In den Industriestädten Englands betrage die Anzahl der Menschen, die ein Haus bewohnen, im Durchschnitt 5 und darunter, in Berlin 70 und darüber.

Als Grundbedingungen des Flachbaues mit Bevorzugung des Einfamilienhauses stellte der Redner auf: Billiges Bauland, gute Schnellverkehrsmittel, billige Beleihungsmöglichkeit, erleichterte Baugesetze, sachgemäße bauliche Entwürfe, guten Bebauungsplan. Die Frage, ob das kleine Einfamilienhaus mit der Wohnung im Massenquartier in Wettbewerb treten könne, sei durch die Erfahrung im bejahenden Sinne beantwortet. In den 10 Jahren vor dem Kriege habe sich auch in Deutschland bereits eine sehr große Bautätigkeit im Kleinfamilienhaus, sei es in Gartenstädten, sei es in Arbeitersiedlungen der großen Betriebe entwickelt, die die Lebensfähigkeit der Kleinsiedlung unbedingt erwiesen habe. Weit

ber 100 000 derartige Kleineinfamilienhäuser seien bei Ausruch des Krieges schon vorhanden gewesen. Alle Anzeichen euteten darauf hin, daß nach dem Kriege in sehr großem mfange Kleinhaussiedlungen entstehen würden. Dabei sei esonders auf die baulichen Anforderungen scharf zu achten, amit das Baugeld in der besten und nutzbringendsten Weise erwendet würde. Was nach dem Kriege an klingenden litteln fehle, müsse durch geistige ersetzt werden.

Der Redner erläuterte sodann die Gesichtspunkte für den ebauungsplan (wobei er namentlich auf die Wohnstraßen inging), verbreitete sich über die Anlage und Einrichtung es kleinen Einfamilienhauses und schloß mit den durch Bauesetz herbeizuführenden Erleichterungen in baulicher Hinicht. Der Vortrag wurde erläutert durch eine Reihe vorüglicher Lichtbilder, die sich ebensowohl auf Gartenstädte ie auf die Siedlungen großer Betriebe erstreckten. Von iesen wurden besonders die als mustergültig zu betrachtenen Kruppschen Anlagen hervorgehoben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen taatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen: ir Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und aurat Rave in Münster (Westf.), für Vorstände der Eisenahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Mahinenbaufachs Brann in Gleiwitz und für Regierungsbaueister dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs mmelius in Posen.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** (Regierungserklärungen über die rhöhung der Eisenbahntarife.) Nach mehr als dreijähriger nterbrechung fanden in der letzten Novemberwoche Sitzunn des Staatseisenbahnrates statt. Er hat ein reiches Proramm vorgefunden, in welchem die Erhöhung der Personenid Gütertarife im Vordergrunde steht. Am 26. November urde eine Beratung des Ausschusses für die Angelegenheiten s Güterverkehrs abgehalten. Den wichtigsten Punkt der agesordnung bildete die Begutachtung der vom Eisenbahninisterium mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1918 in Aussicht enommenen Erhöhung der Gütertarife. Sektionschef Ritter Solvis gab zunächst einen Überblick über die Lage der aatsbahnen vor dem Kriege, über die Einzelmaßnahmen der egierung auf dem Gebiete der Tarifreform, über die Steuerd Tarifverfügungen vom 1. Februar 1917. . . . Der Redner wähnte sodann die tarifarische Kriegsfürsorge der Staatssenbahnverwaltung, die infolge der durch den Krieg herorgerufenen Umwälzung des gesamten Wirtschaftslebens lerdings eine sehr mannigfaltige war, hob die Maßnahmen rvor, die während des Krieges im Interesse der Aufrechthaltung des Verkehrs und der Pflege der Ausfuhr der onarchie getroffen wurden, und sagte weiter: Der Krieg uert fort und die Bedeckung der erwachsenden Mehrausben zwingt die Staatseisenbahnverwaltung, den Verkehr uerlich und einschneidend zu belasten. Wohl machen sich e günstigen Wirkungen der während des Krieges durchgehrten Tariferhöhungen geltend, indem sich gegenüber den gebnissen des letzten Friedensjahres die Einnahmen aus m Personen- und Gepäckverkehr im Budgetjahre 1915/16 n 17 % und im Budgetjahre 1916/17 um 35.3 % und die Einhmen aus dem Güterverkehre im Budgetjahre 1915/16 um ? und im Budgetjahre 1916/17 um 9,5 % steigerten und es t gewiß eine beachtenswerte Erscheinung, daß die Einhmen der österreichischen Staatsbahnen im letzten Budgethre, obwohl sich der Zivilverkehr ganz beträchtlich vergerte, seit der Einlösung der großen Privatbahnen durch n Staat den höchsten Stand erreicht haben. Trotz dieser eraus erfreulichen Ergebnisse können wir uns jedoch nicht r Erkenntnis verschließen, daß die schwierige Finanzlage s Staates ein Anwachsen des Staatsbahnbudgets ohne gleichitige Verbesserung der Einnahmenseite nicht zuläßt, und so mmt es, daß wir nunmehr vor der Aufgabe stehen, neue deutende Mehreinnahmen zu beschaffen und durch Überagung der zu diesem Zwecke in Aussicht zu nehmenden aßnahmen auf die Privatbahnen die Zuflüsse an den nanzetat aus der Besteuerung des Eisenbahnverkehrs eigern zu müssen. . . . Für die Erzielung der angestrebten anziellen Wirkung kommen bei Lage der Sache nur mechasche oder selbsttätig wirkende Tariferhöhungsmaßnahmen Betracht. Nichtsdestoweniger glaubt jedoch die Staatssenbahnverwaltung solche Mittel gefunden zu haben, daß die forderlichen Mehreinnahmen ohne Außerachtlassung der agfähigkeit der einzelnen Artikel und Verkehre und ohne hädigung unserer Volkswirtschaft gesichert werden. . . . wohl Selbstkosten als auch Warenwert finden ihren Ausuck in Geldwerten und aus diesem Grunde ist in eisenbahnfinanzieller Beziehung die Basis einer rationellen Tarifpolitik vor allem auch die Einschätzung der Kaufkraft des Geldes, denn das Steigen oder Sinken der Kaufkraft des Geldes hat zur Folge, daß die Tarife, obschon ziffernmäßig unverändert, dennoch teurer oder billiger werden. Wenn wir aber in Betracht ziehen, wie sich in diesem Sinne die Faktoren für die richtige Erstellung der Tarife während des Krieges gestaltet haben, so kommen wir zu folgendem Ergebnis: Die Selbstkosten haben sich bedeutend gesteigert und haben ihren Höhepunkt noch nicht erreicht. Die Erfordernisse für das Personal sind in fortwährendem Anwachsen begriffen. Das Betriebsmaterial hat sich gewaltig verteuert. Es ist ferner für den Ersatz der Abnutzung des Bahnkörpers und der Fahrbetriebsmittel zu sorgen sowie auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen Bedacht zu nehmen. Im Werte der Artikel ist eine bedeutende Verschiebung eingetreten. Waren, die früher nur zu Ausnahmetarifen befördert werden konnten, gehen heute zu Eilguttarifen, bei höherwertigen Waren haben die Tarife überhaupt jeden Einfluß auf die Preisbildung eingebüßt. Die Voraussetzungen für eine umfassende Erhöhung der Tarife sind also gegeben, und wir können an eine solche Erhöhung mit um so größerer Beruhigung herantreten, als die verringerte Kaufkraft des Geldes geeignet ist, uns in der nächsten Zeit über jene Bedenken hinweg zu helfen, die eine einschneidende Erhöhung der Tarife vom Gesichtspunkte unserer Handelsbeziehungen mit dem Auslande etwa hervorrufen könnte. Die finanziellen Anforderungen an die Staatseisenbahnverwaltung sind diesmal sehr einschneidende und muß diesen Anforderungen schon von einem sehr frühen Zeitpunkt an Rechnung getragen werden. Es würde daher gewiß nicht unverständlich sein, wenn die Staatseisenbahnverwaltung im Hinblick auf die Zwangslage, in der sie sich befindet, wie in der Zeit der Einführung der Frachtsteuer und des Kriegszuschlages zu linearen Tariferhöhungen gegriffen hätte, wozu sie sich um so leichter hätte entschließen können, als die zu treffenden Maßnahmen bloß vorübergehenden Charakter tragen sollen. Nichtsdestoweniger hat jedoch die Staatseisenbahnverwaltung nach solchen Maßnahmen gesucht, durch welche den dargelegten eisenbahnfinanziellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen wird. Nach einer Darstellung der Aufhebung der Ausnahmetarife, der Einführung des Betriebskostenzuschlages, der Erhöhung der Nebengebühren und der Revision der Güterklassifizierung betont der Redner die einstweilige Natur der Tarifmaßregeln, spricht die Hoffnung aus, daß auch der Staatseisenbahnrat die geplanten Maßnahmen als annehmbare Lösung der an die Staatseisenbahnverwaltung herangetretenen Aufgabe betrachten werde, und fährt dann fort: . . . So viel glaube ich schon jetzt sagen zu dürfen, daß, wie die Befristung der Frachtsteuer und des Kriegszuschlages und die einstweilige Natur der neuesten Tarifmaßnahmen zeigen, die Staatseisenbahnverwaltung entschlossen ist, nach Wiederherstellung des normalen Verkehrslebens der Ausarbeitung eines Reformgütertarifes näher zu treten, in welchem die aus dem Staatsbahnverkehre zu deckenden finanziellen Bedürfnisse des Staates genau nach der Belastungsfähigkeit der einzelnen Verkehre umgelegt sein werden, und durch eine ökonomische Verteilung der Lasten zugleich die Möglichkeit und ein zureichender Spielraum geboten sein wird, unser Tarifsystem den handelspolitischen Aufgaben der Zukunft anzupassen. Der doppelten Aufgabe, den an die Staatsbahnen gestellten finanziellen Anforderungen und den vom Standpunkte unserer Volkswirtschaft und insbesondere unserer Handelspolitik zu berücksichtigenden Forderungen gerecht zu werden, kann jedoch nur auf der Grundlage eines entsprechend hohen autonomen Tarifs Rechnung getragen werden, und so stellen sich denn die bisher durchgeführten Tariferhöhungen und insbesondere auch die gegenwärtig beabsichtigten Maßnahmen als notwendiger Übergang zu jener Grundlage dar, auf der sich die Individualisierungen der künftigen Tarifreform aufbauen sollen. An diese Reform wird die Staatseisenbahnverwaltung eingedenk ihrer in der Frühjahrssession 1910 abgegebenen Erklärung und in dem Bewußtsein herantreten, daß dem künftigen Tarife eine Aufgabe zufallen wird, wie noch keinem seiner Vorgänger. Er wird nicht nur wesentlich geänderten Wirtschaftsverhältnissen und der Erkenntnis Rechnung zu tragen haben, daß die auf die Wiederherstellung der auswärtigen Relation unseres Geldes abzielenden Bestrebungen ebensowohl durch die Einschränkung der Einfuhr als durch die Förderung der Ausfuhr unterstützt werden können, sondern auch berufen sein, in der Reihe der Reformen zur Erhöhung und Verbesserung unserer Produktion und unseres Volksvermögens mit an erster Stelle zu stehen. . . Gerade deshalb, weil der Staatseisenbahnrat zur Mitwirkung bei Durchführung der künftigen Tarifreform berufen sein wird, darf die Staatseisenbahnverwaltung die Hoffnung hegen, daß aus dem beiderseitigen Zusammenwirken ein Tarif hervorgehen wird, der den österreichischen Staats-

bahnen die Aussicht eröffnet, auch ihrerseits in den Kreis der rentierenden Unternehmungen einzutreten. Ein verständnisvolles Ineinanderarbeiten von Staatseisenbahnverwaltung und Staatseisenbahnrat wird daher auch nicht verfehlen, das Vertrauen in das Staatsbahnsystem zu stärken und auch in Österreich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dem Grundprinzip der Betriebsökonomie, das auf die möglichste Konzentration und einheitliche Organisation, sohin auf die Verstaatlichung aller Bahnen hinzielt, zur Anerkennung zu verhelfen und hiermit die unerläßlichen Voraussetzungen für eine vollkommene Politik der Produktionsförderung schaffen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im November 1917 infolge des niedrigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 40 161 t Kohle (gegen 80 875 t im Vorjahre), also 40 714 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1917 eine Minderverfrachtung von 632 751 t ergibt (1917: 297 217 t gegen 1916: 929 968 t). Die größte Beistellung im November 1917 betrug 144 Wagen (1916: 290 Wagen), die durchschnittliche 101 Wagen (1916: 188 Wagen). An Gütern wurden im November 1917: 443 Wagen (1916: 442 Wagen), also 1 Wagen mehr umgeschlagen. — Vom 1. Januar bis 30. November 1917 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 876 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1917 4529 Wagen gegen 5405 Wagen im Jahre 1916 betragen hat.

— **Zwölf Wagen Telegraphenstangen verbrannt.** In der Nacht vom 24. auf den 25. November gegen 11 Uhr wurde, wie dem Prager Tagblatt gemeldet wird, die Bevölkerung von Königgrätz durch Alarmsignale und einen starken Feuerschein in größte Erregung versetzt. Da das Gerücht umlief, das Bahnhofsgebäude sei in Brand geraten, fürchtete man, daß sich bei dem herrschenden Orkan ein Unglück ereignen könnte, und zahlreiche Menschen eilten trotz des Sturmes zum Bahnhof. Es waren zwölf Wagen Telegraphenstangen, die in den Bahnhofmagazinen eingelagert worden waren, in Brand geraten. Nur dem Umstand, daß der scharfe Wind in der Richtung von diesem Gebäude und von der Stadt wehte, ist es zu danken, daß das Feuer nach mehreren Stunden gelöscht werden konnte, ohne daß es auf das Bahnhofsgebäude selbst übergriff. Eine Kompagnie Militär hielt die Ordnung aufrecht. Als Ursache wird angegeben, daß neben die aufgehäuften Stangen glühende Asche gestreut worden war.

— **Heldentod des Ministerialsekretärs Dr. Heinrich Juster.** Vor kurzem hat der Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Hauptmann in der Evidenz Dr. Heinrich Juster in den Kämpfen am südwestlichen Kriegsschauplatze als Ordonnanzoffizier bei einem Infanterie-Divisionskommando den Heldentod gefunden. Mit ihm verliert die staatliche Eisenbahnverwaltung einen Beamten, der sich in seinem Berufe als hochbegabter Jurist betätigte und überdies bestrebt war, seine praktischen Erfahrungen theoretisch und wissenschaftlich zu verwerten und zu vertiefen. Juster war im Jahre 1876 geboren und trat, nachdem er seine Studien mit ausgezeichnetem Erfolge vollendet hatte, bei der Wiener Finanzprokuratur in den Staatsdienst. Durch eine Reihe von Jahren bekleidete er die Stelle eines Juristenpräfekten an der Theresianischen Akademie. Im Jahre 1908 wurde er ins Eisenbahnministerium berufen und dem Rechtsdepartement zugeteilt. Kurz darauf wurde er zum Mitglied der rechtshistorischen Staatsprüfungskommission ernannt. Später erhielt er auch eine Lehrstelle an der Exportakademie. Ein bleibendes Verdienst erwarb er sich mit der Gründung der „Österreichischen Zeitschrift für Eisenbahnrecht", die er zum Brennpunkte der vaterländischen eisenbahnrechtlichen Literatur zu machen wußte. Als der Krieg ausbrach, eilte er zu den Fahnen, zeichnete sich vielfach aus und erwarb die belobende Anerkennung und das Ritterkreuz des Franz-Josefs-Ordens mit der Kriegsdekoration.

— **Aus dem Eisenbahnministerium.** Sektionschef Dr. Viktor Ritter v. Rudel, bisher Vorstand der Sektion II a für administrative Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, wurde zum Nordbahndirektor ernannt. Zur Führung der genannten Sektion wurde Sektionschef Alfred Ressig, bisher Leiter der Sektion I a für Angelegenheiten des Eisenbahnkonzessionswesens und der Staatsaufsicht über Bahnen niederer Ordnung, berufen. Zum Vorstand der Sektion I a wurde der neuernannte Sektionschef Dr. Hans Dobner von Dobenau bestellt. Ministerialrat Dr. Hermann Boess, bisher Vorstand des Departements 4 für allgemeine Personalangelegenheiten, wurde zum Staatsbahndirektor in Wien ernannt. Zu seinem Nachfolger wurde Ministerialrat Dr. Karl Pesta, zum Vorstande des Departements 5 Ministerialrat Dr. Isidor Mauthner und zum Vorstande des Departements 1 a Ministerialrat Dr. Franz Ritter von Glanz bestellt. Schließlich wurden den Sektionsrat Dr. Theodor Redl mit der Leitung des Departements 11, Sektionsrat Dr. Josef Turezky mit der Leitung des Departements 8 und Sektionsrat Dr. Siegmund Engelberg mit der Leitung des Departements 6 betraut.

Ungarn.

— **Ernennung des Direktors der kommerziellen Hauptabteilung der Staatsbahnen.** Nach dem Ableben des Direktors Hofrats v. Darvay wurde mit der einstweiligen Leitung der Hauptabteilung Direktor-Stellvertreter, Königlicher Rat Anton Pasterczyk betraut, der nunmehr endgültig zum Leiter der kommerziellen Hauptabteilung ernannt ist. Direktor Anton Pasterczyk trat nach Beendigung seiner Studien in den Dienst der später verstaatlichten Theißbahn, wo er schon als junger Beamter zum Verkehrskontrolleur ernannt wurde. Nach Verstaatlichung der Theißbahn wurde er in die ausländische Tarifabteilung der Staatsbahnen eingeteilt, wo er drei Jahrzehnte hindurch als hervorragender Referent und Geschäftsführer wichtiger Verbandsverkehre, später als Leiter dieser Abteilung und nachher als Leiter der ganzen Tarifsektion Gelegenheit fand, sein tiefgehendes volkswirtschaftliches Wissen, vereint mit reichen und schätzenswerten Erfahrungen, auf dem Gebiete der tarifarischen Entwicklung der Staatsbahnen geltend zu machen. Bei den Beratungen, die zur Neuregelung der mit Deutschland bestandenen Verbandsverkehre eingeleitet und durchgeführt wurden, nahm Pasterczyk rege und erfolgreich teil. In dem neuen Direktor gewinnt die Hauptabteilung einen Leiter, der nicht nur für die finanziellen Interessen der Staatsbahnen, sondern auch für die kommerziellen Bedürfnisse der Volkswirtschaft ein feinfühlendes Empfinden und eine reiche und nicht genug einzuschätzende Erfahrung besitzt. Die endgültige Betrauung des neuen Direktors erfüllt mit aufrichtiger Freude nicht nur die Beamten der Hauptsektion, die in ihm neben dem liebenswürdigsten Kollegen einen Vorgesetzten finden, der für das Leid und Weh seiner Untergeordneten ein warmfühlendes Herz bewahrt hat.

— **Heizung der Eisenbahnzüge und Wartesäle.** Infolge Knappheit an Heizmaterial wurde verfügt, daß auf allen Linien der Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Züge nur dann geheizt werden dürfen, wenn die Wärme im Freien auf 5° C. sinkt. Ferner wurde angeordnet, daß Lokalzüge, die ihre Fahrt binnen einer Stunde zurücklegen, überhaupt nicht geheizt werden dürfen. Die Heizung von Warteräumen wird nur auf Abzweig- und Anschlußstationen zugelassen und auch nur in dem Falle, wenn die Wärme im Freien mindestens auf 0° C. sinkt. Da infolge der erheblichen Länge der Personen befördernden Züge die Heizung auch in dem angeführten Maße nicht immer wird durchgeführt werden können, sind die Reisenden im eigenen Interesse ermahnt worden, sich mit warmer Kleidung u. dergl. zu versehen.

— **Erhöhung der Schlafwagengebühren.** Der Handelsminister hat die Internationale Schlafwagengesellschaft verständigt, daß ihr das Recht zusteht, vom 15. November d. J. ab die Schlafwagengebühren um 100 % zu erhöhen. Im Anschluß an die Erhöhung der Gebühren tritt unter andern die neue wichtige Bestimmung in Kraft, daß künftig nur die Lösung zweier Fahrkarten und zweier Schlafwagenkarten zur Benutzung eines Schlafwagenplatzes berechtigt. Die Schlafwagenkarten dürfen höchstens zwei Wochen vor Antritt der Reise gelöst werden. Der neue Tarif hat für die Strecke Budapest-Berlin und für den Balkanzug keine Gültigkeit.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** stellen sich im September d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die entsprechenden Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1917 K	gegen 1916 K	%
Ungarische Linien	2 476 714	+ 112 194	+ 4,
Österreichische Linien	1 806 428	+ 271 533	— 17,
Insgesamt	4 283 142	+ 383 727	— 9,

Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn befindlichen 12 Lokalbahnen hatten eine Gesamteinnahme von 237 953 K. gegenüber 174 570 K. im Vorjahre, somit trat bei diesen eine Einnahmesteigerung von 36,3 % ein. Mr.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Eisenbahn-Tariferhöhung.** Auf den Linien der bosnisch-ercegovinischen Landesbahnen sind am 1. November ein euer Personen- und Gepäcktarif und am 1. Dezember ein euer Gütertarif ins Leben getreten, die erhöhte Fahrpreise zw. Frachtsätze enthalten.

— **Beträchtliche Steigerung der Bergwerkserzeugung Bosniens.** Die Montanproduktion Bosniens hat im Jahre 1916 ark zugenommen. Insbesondere in den für die Kriegswirtschaft so wertvollen Eisen- und Metallerzen konnte die Förderung gewaltig gesteigert werden. So wurde die Bleierzförderung neu aufgenommen und erreichte bereits 10 251 Meterzentner. An Kupfererzen wurden 5650 Meterzentner (+ 4720) gewonnen; auch geringe Mengen von Antimonerzen 32 Meterzentner) wurden erstmalig gewonnen. Die Eisenzgewinnung betrug 1 567 830 Meterzentner und ist um 463 740 eterzentner gestiegen; die Schwefelkiesgewinnung betrug 574 Meterzentner (+ 52 517), die Manganerzförderung hat ch sogar mehr als verdoppelt, indem sie 226 740 Meterntner erreichte (+ 122 510). Auch an Chromerzen sind 70 Meterzentner (+ 6000) gewonnen worden. Die Braunhlenförderung stellte sich auf 9,3 Millionen Meterzentner d hat um 1,3 Millionen zugenommen; an Salzsole wurden dlich 2,2 Millionen Hektoliter (+ 0,7 Million) gewonnen. uch die Hüttenerzeugung zeigt eine beträchtliche Zunahme. stellt sich die Roheisenproduktion auf 430 800 Meterntner (+ 173 870). An Gußwaren wurden 40 690 Meterntner (+ 8238), an Martiningots 226 938 Meterzentner + 37 600), an Walzeisen 172 140 Meterzentner (+ 31 950) d an Sudsalz 377 638 Meterzentner (+ 119 150) gewonnen.

Niederlande.

— **Frachtzuschläge.** Nach einer Bekanntmachung in Nr. 51 De Nederlandsche Gids" vom 18. Oktober 1917 haben die ederländischen Bahnen die am 20. April 1916 eingeführten achtzuschläge (Extra-heffing) von 10 und 20 %, die seit ai 1917 verdoppelt waren, mit Gültigkeit vom 26. Oktober 17 für ausländische Sendungen wie folgt erhöht: für ückgüter 100 %, für Wagenladungen 50 % der Fracht für die ederländischen Strecken nach der niederländischen Klasse C.

Übrige europäische Länder.

— **Die Kopenhagener Untergrundbahn.** Von den im Jahre 04 vom dänischen Reichstag beschlossenen großen Kopengener Eisenbahnplänen, von denen der neue Zentralhnhof schon längst verwirklicht worden ist, steht jetzt ch die Untergrundbahn vollendet da und hat den erkehr eröffnet. Diese unterirdische Eisenbahnstrecke ht von der Vesterbrostation zur Oesterbrostation und ist was über 3 km lang. Die Kosten betragen im ganzen 7 Milnen Kronen. Von den 3 km laufen 1½ km im geschlossenen nnel. Die Untergrundbahn hat nicht allein den Charakter r gewöhnlichen Stadtbahnen, die dem Ortsverkehr dienen, ndern ist auch für die bessere Verbindung mit den nördhen Nachbarstationen bis nach Helsingör hin bestimmt.
M.

— **Einstellung des Vereinsreiseverkehrs mit Schweden.** Die neraldirektion der schwedischen Staatseisenbahnen teilt t, daß sie infolge weiterer Erhöhung der Fahrpreise auf n schwedischen Bahnen zum 1. Dezember d. J. genötigt ist, n diesem Zeitpunkt ab bis auf weiteres den Vereinsreiserkehr ganz einzustellen.

— **Die Inlandsbahn in Schweden.** Dieser großartige Bahnu, der in Nordschweden seit einer Reihe von Jahren von itten geht, steht nunmehr, nachdem der letzte schwedische ichstag auch die Richtung der nördlichsten Strecke bemmt und gleichzeitig bedeutende Querbahnen beschlossen t, betreffs der Linienführung in allen Teilen fest. Diese landsbahn in Verbindung mit den Querbahnen ist von ßerordentlicher Bedeutung, indem sie einen Landesteil mit hienenwegen versieht, der bisher völlig von Eisenbahnen tblößt war. Als sich in Dalekarlien und den benachbarten ovinzen die Forderung nach einer Bahnverbindung mit der iste am Kattegat geltend machte, und ähnliche Forderungen ch betreffs der nördlicheren Landesteile auftraten, tauchte r große Plan dieser staatlichen Inlandsbahn auf, die vom ttegat aus, mit Uddevalla, nördlich von Gotenburg, als Ausgangspunkt, durch das schwedische Inland bis nach Gellivare in Lappland hinaufgehen sollte, was eine Bahnlinie von etwa 1700 km darstellt. Nach reiflichen Erwägungen, die sich namentlich um die Aussichten der Verzinsung des Anlagekapitals drehten, beschloß der Staat jedoch zunächst die Herstellung nur des nördlichen Teils der Inlandsbahn, nämlich der Linie von Östersund bis Gellivare, die etwa 700 km lang ist. Man begann die Arbeiten vor einer Reihe von Jahren bei Östersund, und jetzt steht die Strecke bis Wolgsjö, ungefähr ein Drittel der Linie Östersund-Gellivare, fertig. Im Jahre 1920 soll der Bau auch von Gellivare aus nach Süden zu betrieben werden, und die ganze nördliche Inlandsbahn dürfte 1926 im Betrieb sein. Auf den einzelnen Strecken wird der Verkehr natürlich schon früher, je nach der Fertigstellung, beginnen, wie dies auf der Strecke Östersund-Strömsund, 134 km, bereits der Fall ist.

Damit die Inlandsbahn jedoch dem Verkehrsbedürfnis des gewaltigen Landesteils, der hier in Frage kommt, genügen kann, muß eine Anzahl Querbahnen gebaut werden, die eine Verbindung zwischen der mitten durch das Innere gehenden Inlandsbahn und der sich an der Ostseite hinziehenden nördlichen Stammbahn herstellen. Drei solcher Querbahnen sind bereits in diesem Jahr beschlossen worden, und alle drei haben solche Wichtigkeit, daß sie die Natur von Hauptbahnen besitzen. Die nördlichste Querbahn geht von Gubblijaure an der Inlandsbahn nach Jörn an der nördlichen Stammbahn und ermöglicht einen Verkehr zum Meer über die Küstenstadt Skellefteå. Dann folgt eine Querbahn Stensele-Hällnäs und schließlich im Süden die Querbahn Hoting-Forsmo. Auch die beiden letzgenannten Querbahnen ermöglichen einen Verkehr vom Innern des Landes zum Meer, indem von der nördlichen Stammbahn zahlreiche Zweigbahnen zum Bottnischen Meerbusen führen. Die Wichtigkeit der Querbahnen besteht nicht nur in ihrer Eigenschaft als Bindeglieder zwischen Inlandsbahn und nördlicher Stammbahn, sondern ergibt sich auch aus dem Umstand, daß die berührten Gebiete reich an Naturschätzen verschiedener Art sind. Ähnliches gilt von der gesamten Inlandsbahn, die sowohl zur wirtschaftlichen Hebung des ganzen Innern Nordschwedens, wie zur Entwickelung des Reiseverkehrs beitragen wird, wie sich bereits bei der Strecke Östersund-Strömsund zeigt. Überall sind in den früheren Einöden Ansiedelungen entstanden, wo jetzt Landwirtschaft betrieben wird. Und während man anfangs glaubte, daß wöchentlich etliche Züge hinreichend sein würden, genügen jetzt jeden Tag kaum vier Züge, um den Verkehrserfordernissen in den von der Bahn erschlossenen Gebieten zu entsprechen. Wie gewöhnlich erweist sich auch hier wieder die Eisenbahn als ein Kulturhebel ersten Ranges.

Inzwischen ist auch mit dem Bau der Inlandsbahn südlich von Östersund begonnen worden, nämlich von Östersund oder genauer von der benachbarten Station Brunflo bis Sveg, eine Strecke, die bis 1919 fertig wird und dann mit Hilfe des vorhandenen Bahnnetzes bereits eine Verbindung mit dem Kattegat herstellt. Somit wird nach Fertigstellung der Linie bis Gellivare in dieser Form die Inlandsbahn als Bindeglied zwischen Lappland und der schwedischen Küste am Kattegat verwirklicht sein.
M.

— **Personenwechsel in der Leitung des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahntransport.** Nach einer Meldung der Schweizerischen Depeschenagentur genehmigte der Bundesrat den aus Gesundheitsrücksichten nachgesuchten Rücktritt des Direktors des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahntransport Dr. Hans Weber. An seiner Stelle wurde gewählt mit Amtsantritt vom 1. Januar 1918 der Bundesrat Ludwig Forrer, Chef des Post- und Eisenbahndepartements. Der Gewählte war schon vor seiner im Jahre 1903 erfolgten Ernennung zum Bundesrat in den Jahren 1900 bis 1902 Direktor des obigen Amtes und war mehrere Jahre hindurch Präsident des Bundesrats. Wir behalten uns vor, auf Persönlichkeit und Verdienste des scheidenden Direktors Weber zurückzukommen.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Eisenbahnen.** Aus Neuyork wird, wie „W. T. B." berichtet, am 21. November gekabelt: 170 000 Schaffner und Bremser aller Eisenbahnen verlangen eine Lohnerhöhung, die eine Summe von mehr als 100 Millionen Dollar erfordern würde. Vier Eisenbahnergewerkschaften machten davon Mitteilung, daß sie während des Krieges nicht in den Ausstand treten würden. Nach dem „Financial Chronicle" haben bei 455 Eisenbahnen im September die Roheinnahmen eine Zunahme um 10,24 %, die Reineinnahmen eine Abnahme um 6,22 % erfahren. Die Einnahmen von 27 Eisenbahnen in der ersten Novemberwoche weisen eine Zunahme von 3,97 % auf. Der Präsident der National City

Bank of New York, Vanderlip, erklärte vor der Interstate Commerce Commission, daß die Eisenbahnen nur auf eine gesunde Basis gestellt werden könnten, wenn die Regierung sie übernähme.

Rechtspflege.

— **Betriebsunfall durch Ansteckung an Lungentuberkulose im gemeinsamen Amtsraum.** (Rekursentsch. des bayer. Landesversicherungsamts vom 11. Juli 1917.) Klägerin mußte einige Monate hindurch mit dem an offener Lungentuberkulose leidenden, an dieser Krankheit verstorbenen Beamten H. im gleichen Amtsraum eines Postamts zusammenarbeiten. Sie erkrankte selbst an Lungentuberkulose und erhob gegen die bayerische Postverwaltung als Trägerin der Unfallversicherung Anspruch auf Unfallrente. Ausführungsbehörde und Oberversicherungsamt lehnten den Anspruch ab, da kein Unfall vorliege; das Landesversicherungsamt dagegen hat den Anspruch anerkannt. Nach dem Gutachten des Professors Dr. H. in E. liege eine angeborene Tuberkulose nicht vor, dagegen seien die Verhältnisse in dem Amtsraume des Postamts, dem die Klägerin zugeteilt war, derartig gewesen, daß durch das enge Zusammenarbeiten mit dem im letzten Stadium offener Lungentuberkulose befindlichen, fortwährend hustenden, seine mit infiziertem Speichel benetzten Finger zum Umblättern der amtlichen Bücher und Register benutzenden Beamten H. eine Ansteckung fast mit Notwendigkeit habe erfolgen müssen. Angesichts dieses eingehend begründeten Gutachtens habe das Rekursgericht trotz der im allgemeinen bestehenden Schwierigkeit des Nachweises einer tuberkulösen Infektion keine Zweifel, daß in dem vorliegenden Falle die Ansteckung auf die im Gutachten angegebene Weise erfolgt sei. Es könne sich also nur um die Frage handeln, ob die Erkrankung der Klägerin durch die sich häufende Wirkung der fortdauernden Wiederholung der Aufnahme der Tuberkelbazillen entstanden sei nach Art der sog. Gewerbekrankheiten oder ob die Ansteckung durch ein plötzliches, in einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum eingeschlossenes und demnach als Unfall im Sinne der Unfallversicherungsgesetzgebung zu bezeichnendes Ereignis verursacht worden sei. Auch diese Frage müsse nach dem Gutachten des Sachverständigen zugunsten der Klägerin entschieden werden. Der Sachverständige habe erklärt, es sei sehr wahrscheinlich, daß neben geringfügigen, nur durch Häufung wirksamen Infektionen bei der schweren und fortgeschrittenen Lungentuberkulose des H. und bei dem täglichen engen Zusammenarbeiten mit diesem im Laufe der Monate auch eine ganze Anzahl von wirksamen Einzelinfektionen stattgefunden habe, von denen jede für sich allein eine tuberkulöse Erkrankung der Lungen zu erzeugen ausreichend gewesen sei. Dafür spreche insbesondere die Schwere und die außerordentlich rasche Entwicklung der Krankheit der vorher gesunden Klägerin. Freilich könne nicht festgestellt werden, zu welchem Zeitpunkt etwa diese wirksamen Einzelinfektionen stattgefunden haben; darauf komme es aber auch nicht an, es handle sich vielmehr nur um die Frage, ob die Rentenbewerberin überhaupt auf einmal oder in einem kurzen Zeitraum eine wirksame, für das Zustandekommen der Krankheit ausreichende Menge von Tuberkelbazillen eingeatmet habe. Diese Frage aber sei hier bei den besonderen Umständen des Falles mit großer Wahrscheinlichkeit zu bejahen. Der Rekurssenat trage kein Bedenken, sich diesem überzeugend begründeten Gutachten anzuschließen und erachte demnach den Beweis, daß die Krankheit der Klägerin durch „Unfall“ entstanden sei, für erbracht. Daß dieser Unfall sich „im Betriebe“ der Post- und Telegraphenverwaltung ereignet habe und sonach gemäß § 537 Ziff. 5 der RVO. zu entschädigen sei, könne keinem Zweifel unterliegen.

B e m e r k u n g d e s E i n s e n d e r s. Würde die Erkrankung nicht als „Unfall“ anerkannt worden sein, so wäre wohl die Haftung der Postverwaltung nach § 618 BGB. in Frage gekommen. Durch die Anerkennung eines Betriebsunfalls sind weitere Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer (Postverwaltung) auf Grund des BGB. gemäß § 898 RVO. ausgeschlossen. Die Entscheidung des Landesversicherungsamts über das Vorliegen eines Betriebsunfalls wäre für die Zivilgerichte bindend (§ 901 RVO.). Dr. Reindl.

— **Verjährung von Frachterstattungansprüchen und die Bundesratsverordnung vom 4. November 1915 über die Verjährungsfristen.** (RGBl. S. 732.) (Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 20. Juni 1917. Z. I. BR. 112/1916.) Gegenüber den Frachterstattungsansprüchen des Klägers machte die beklagte Eisenbahnverwaltung auf Grund von Artikel 12 Abs. 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr die Einrede der Verjährung geltend. Der Kläger berief sich dagegen auf die oben genannte Bundesratsverordnung, wonach die in den §§ 196 und 1 Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichneten Ansprüche, die z Zeit des Inkrafttretens der Bundesratsverordnung über d Verjährungsfristen vom 22. Dezember 1914 (RGBl. S. 54 noch nicht verjährt waren, nicht vor dem Schluß des Jahr 1916 verjährten, und daß dies auch insoweit gilt, als für d Ansprüche die Verjährungsfrist durch andere reichsgeset liche Vorschriften als die der §§ 196, 197 des Bürgerlich Gesetzbuchs geregelt ist. Das Oberlandesgericht führte da aus: Daß die hier in Frage stehenden Frachterstattung ansprüche nicht zu den in §§ 196, 197 des Bürgerlichen G setzbuchs aufgeführten Ansprüchen gehören, ist ohne we teres klar. Die weitere Bestimmung der Verordnung über d Verjährungsfrist durch „andere reichsgesetzliche Vorschr ten“ bezieht sich aber, wie die amtliche Begründung deutli erkennen läßt, nur auf die §§ 196, 197 des Bürgerlichen G setzbuchs, inhaltlich ergänzende sonstige reichsrechtlic Vorschriften, wie sie z. B. §§ 901 und 902 des Handelsgeset buchs und § 117 des Binnenschiffahrtsgesetzes enthalten, u bezweckte daher keineswegs auch eine Verlängerung all sonstigen, beim Inkrafttreten der Verordnung noch nicht a gelaufenen kurzen Verjährungsfristen für andere als die §§ 196 und 197 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Ansprüche (vgl. dazu v. Dissel im „Recht“ 1915/629 u Kallmann ebenda 1916/89). Im übrigen sagte das Gericht no zur Verjährungsfrage: Unzutreffend ist es auch, daß d vom Kläger geltend gemachte Rückforderungsanspruch z folge Artikel 45, Abs. 1, 41 und 44, Abs. 2, Ziff. 1 des Inte nationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverke nicht schon in einem Jahre, sondern erst in drei Jahren hät verjähren können, da es sich bei dem Klageanspruch nur u eine conditio indebiti im Sinne des Art. 12 des Internationale Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und nic um einen „Entschädigungsanspruch, bei welchem der B rechtigte nachweisen kann, daß sein Schaden durch Argli oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt wo den ist“, handelt, und ebensowenig läßt das Vorbringen d Klägers endlich erkennen, inwiefern der Verjährungseinre etwa die Replik der Arglist sollte entgegengehalten werde können. F.

Bücherschau.

— **Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des Bayerische Kanalvereins.** Herausgegeben vom Bayerischen Kanalverei 1917. Die Erfahrungen der Kriegsjahre haben in den A sichten über die Notwendigkeit eines vollständigen Wasse straßennetzes für das Deutsche Reich einen großen Um schwung bewirkt und die noch vor wenig Jahren völlig u verstandenen Pläne einzelner, weitschauender Männer u Gesellschaften zu einer allgemein anerkannten Aufgabe g macht. Die Kohlen- und Verpflegungsnöte überzeugen selb den starrsten Kanalgegner davon, daß unser großartig Eisenbahnnetz nicht in allen Fällen genügt, sondern daß ein Verbindung der deutschen und der österreichischen Wasse straßen miteinander unbedingt erforderlich ist, um solch Schwierigkeiten in Zukunft zu vermeiden. Deutschland u seine Verbündeten sind durch den Druck von ganz Europ so fest zusammengepreßt, daß sie auf unabsehbare Zeite eine Wirtschaftsgemeinschaft bilden müssen, der ohne di Verbindung der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Mee der Lebensnerv fehlen würde. Ein großer Teil dieser Ve bindung ist bereits vorhanden in den preußischen Kanäle deren Ausbau unser Kaiser von Anfang an nachdrücklic und unbeirrt betrieben hat. Auch die Donau kann als e zwar noch nicht ganz fertiges, aber doch brauchbares Glie der Kette gelten, nur das Mittelstück — die Verbindun zwischen Main und Donau — hat keine brauchbare Gestal Schon Karl der Große erkannte die Notwendigkeit diese Wasserstraße, wie die noch vorhandenen Reste der Fos Carolina bezeugen. Diesen weitausschauenden Plan nah ein Jahrtausend später König Ludwig I. von Bayern wied auf, indem er den Bau des Ludwigskanals anregte und fö derte. Sein Enkel, der jetzige König, wirkte schon als Prin für den Ausbau dieses für moderne Schiffahrt ungenügende Kanals, indem er an die Spitze des Bayerischen Kanalverei trat, dessen Bestrebungen nach 25jährigem Bestehen durc die Annahme der Kanalvorlage in der Bayerischen Kamm gekrönt sind. Die zur Feier dieses Jubelfestes herau gegebene Denkschrift erscheint in einem so reizenden Fes gewande, daß jeder Bücherfreund sie gern in seine Samm lung aufnehmen wird: Gutes Papier, leicht lesbare deutsch Schrift, gute Karten und Bildnisse der führenden Männe und dazu anmutiger Buchschmuck nebst feinen kleinen A sichten der vom Kanal berührten Gegenden. In kurzgefaßte aber vollständigen Übersichten und Berichten ist die Wirk samkeit des Vereins geschildert, seine Entstehung, die übe

undenen Hindernisse und die endlichen Erfolge, und darüber hinaus die Zukunftspläne, die weit über den ursprünglichen Rahmen der Verbindung von Main und Donau hinausgehend Schiffahrtswege zwischen allen deutschen Strömen anstreben. Die Orts-, Namens- und Vortragsverzeichnisse machen das 142 Seiten starke Heft zu einem dauernd wertvollen Nachschlage- und Quellenwerk, dem die weiteste Verbreitung zu wünschen ist.

— **Die Telegraphentechnik.** Ein Leitfaden für Post- und Telegraphenbeamte von Dr. Karl Strecker, Geh. Oberpostrat und Professor. Sechste, neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 535 Textabbildungen und 1 Tafel. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1917. Preis 10 ℳ, gebunden 11,60 ℳ.

Nach einem Zeitraum von 10 Jahren ist eine Neuauflage des bekannten Streckerschen Buches über Telegraphentechnik erschienen. Wenn ein Buch in der sechsten Auflage erscheinen kann, ist es überflüssig, ihm von neuem eine eingehende Empfehlung mitzugeben; es genügt, die Veränderungen festzustellen, die das Werk gegen früher erfahren hat. Diese Veränderungen sind nun im vorliegenden Falle, entsprechend den Fortschritten der Technik in dem obengenannten Zeitraume, ganz bedeutend. Demgemäß hat das Buch auch an Umfang zugenommen. Die Seitenzahl ist von etwa 500 auf nahezu 700 gestiegen, trotzdem die Zahl und Länge der Zeilen auf den Seiten die gleichen geblieben sind, die Abbildungen sind um 160 vermehrt worden. Dieser äußerlichen Veränderung entspricht auch die Verbesserung im Inneren. Überall ist die Sorgfalt in der Durchsicht und Überarbeitung festzustellen: Veraltetes und minder Wichtiges ist ausgeschieden, dagegen alles, was das Verständnis der Einrichtungen unterstützen und vertiefen kann, mit besonderer Sorgfalt ausgearbeitet und ergänzt worden. Überall finden sich jetzt Hinweise, die es ermöglichen, beim Studium des technischen Teiles leicht die Stellen im wissenschaftlichen Teil zu finden, die die Erscheinungen und Maßnahmen bei den einzelnen Vorrichtungen begründen, und die andererseits beim Durcharbeiten des wissenschaftlichen Teiles schon auf die praktischen Anwendungen der vorgetragenen Grund- und Lehrsätze aufmerksam machen. Vermehrt ist das Buch, um nur einige Beispiele zu nennen, um eine Besprechung der Kraftlinien und der Grundlagen des Baues elektrischer Maschinen, um einen Abschnitt über elektrische Schwingungen und um eine Abhandlung über drahtlose Telegraphie. Besonders reich vermehrt ist der technische Teil: hier sind einzelne Apparate, wie der Siemenssche Schnelldrucker und der Ferndrucker, die Umschaltschränke, Blitzableiter und Sicherungen, Nebenstellen im Fernsprechbetrieb, Selbstanschlußämter u. a. m. teils neu hinzugekommen, teil neu bearbeitet und, wie der ganze Inhalt, nach dem Stande der Technik im Frühjahr 1917 dargestellt. Neuhinzugekommen ist schließlich ein kurzer Abschnitt über das praktische Maßsystem und die Einheits- und Formelzeichen.

Das Buch in seiner neuen Form und — wie bei Springer immer — guten Ausstattung kann somit nicht nur allen, die sich im Vorbereitungsdienst der Post- und Telegraphentechnik befinden, sondern auch denen bestens empfohlen werden, die bereits eine ältere Auflage, und sei es selbst die fünfte, besitzen, da es sogar dieser letzten Auflage gegenüber als vollwertige Neuerscheinung angesehen werden kann. —l.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die dem öffentlichen Güterverkehr dienende Verbindungslinie Breitenlee-Südabzw. - Breitenlee Verschiebebahnhof der K. K. Österreichischen Staatsbahnen, die am 7. November d. J. dem Verkehr übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der zwischen den Stationen Buchholz (Zauche) und Beelitz Stadt an der Bahnstrecke Jüterbog-Nauen gelegene Haltepunkt Elsholz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird am 1. Januar 1918 auch für die Abfertigung von Eilstückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am Dezember d. J. ist der an der Bahnstrecke Plaue (Thür.)-Themar, zwischen den Bahnhöfen Manebach und Stützerbach gelegene Haltepunkt Meyersgrund für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen worden.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die Haltepunkte Horburg Hirsch, Fortschweier und Markolsheim (Els.) Rathaus sind am 1. Dezember d. J. bis auf weiteres aufgehoben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 163 vom 1. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Tätigkeit der ständigen Ausschüsse (abgesandt am 8. Dezember d. J.).

Nr. I 166 vom 7. Dezember d. J. an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, betreffend: Den Vereinsreiseverkehr — Erhöhung der österreichischen Fahrscheinpreise — (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Nr. IV 41 vom 26. November d. J. an sämliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen — Jahrgang 1918 — (abgesandt am 5. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr. Mit 1. Januar 1918 treten ohne Ersatz außer Kraft die Frachtsätze der Abt. VI des Ausnahmetarifs Nr. 1 im Tarifheft 9, der Abt. IV b des Ausnahmetarifs Nr. 7 im Tarifheft 15, der Abt. I, II, III und VIII des Ausnahmetarifs Nr. 12 in den Tarifheften 2, 3, 5, 6, 7 und 8, des Ausnahmetarifs Nr. 36 in den Tarifheften 2 und 3. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 5. Dezember 1917. (1796)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer und Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.
Die Bestimmungen über die Frachtberechnung werden mit sofortiger Gültigkeit für die Dauer des Krieges dahin erweitert, daß bei Verwendung von Beutewagen, die keine Aufschrift eines besonderen Ladegewichts für Braunkohlen tragen, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet wird, wenn der Laderaum des verwendeten Wagens voll ausgenutzt und dies durch die Aufgabestation bestätigt worden ist.

Dresden, 7. Dezember 1917. (1797)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. (Tarif 580 a).
Vom 1. Januar 1918 an treten mit Einverständnis des Reichseisenbahnamtes für die Stationen Altona,

Buxtehude, Elmshorn, Flensburg, Hamburg Hgbf., Hamburg Sternschanze, Harburg Hbf., Neumünster und Wilhelmsburg erhöhte Schnittsätze für die Schnittpunkte I und II in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 3. Dezember 1917. (1798)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif Nr. 2 K 8 d. Tfv. für frisches Obst.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1917 werden die badischen Nebenbahnen und die Linien Möckmühl-Dörzbach und Rosheim-St. Nabor der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs wieder aufgenommen.

München, 5. Dezember 1917. (1795)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnengütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der bei Neuaufgabe von Sendungen von und nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden zu erhebende Frachtzuschlag von 80 auf 100 v. H. erhöht. Die beschleunigte Durchführung der Maßnahme ist vom Reichs-Eisenbahn-Amt gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 E. V. O. genehmigt. (R. G. Bl. 1914, Seite 455.)

Schwerin, 8. Dezember 1917. (1807)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Betr. Ausnahmetarif Nr. 1513 für Pferde, Fohlen, Rindvieh und Kälber nach Viehweide in Belgien und zurück.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1918 wird der Ausnahmetarif aufgehoben.

Cöln, den 7. Dezember 1917. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Dezember 1917 ab wird für jede Wagenladung, die an den städt. Schlacht- und Viehhof Heidelberg adressiert ist, zu der tarifmäßigen Fracht eine Überfuhrgebühr von 2 ℳ und bei verkehrssteuerpflichtigen Gütern von 2 ℳ 20 ₰ für den Wagen berechnet.

Karlsruhe, 8. Dezember 1917. (1804)
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Der im Anhang II zum Gütertarif unter B 3 festgesetzte Frachtzuschlag von 80 % wird vom 1. Januar 1918 an auf 100 % erhöht.

Dresden, am 8. Dezember 1917. (1801)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Magermilch usw. Tfv. 2 K 7.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1917 werden die Stationen Hilden und Ohligs als Empfangsstationen aufgenommen.

Elberfeld, 7. Dezember 1917. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Reichseisenbahnen. Elsaß-Lothr.-luxemburg.-badischer u. pfälzischer Gütertarif. Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Der zum 4. September 1917 aufgehobene Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. von Wasserumschlagplätzen wird nur „für die Dauer des Krieges und bis sechs Monate nach Kriegsende“ außer Kraft gesetzt.

Straßburg, 4. Dezember 1917. (1802)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft vom 1. Januar 1911. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft vom 1. Oktober 1912.

Schließung der Station Grube Vaterland für den Frachtgutverkehr.

Am 10. Januar 1918 wird die Station Grube Vaterland für den Frachtgutverkehr geschlossen und bleibt nur mehr für Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndes Frachtstückgut geöffnet.

Demgemäß sind vom oben genannten Zeitpunkt an die für die Station Grube Vaterland vorgesehenen Frachtsätze des Serientarifs XIV und des Ausnahmetarifs 131 B (Säcke, leere, gebrauchte) im Tarif Teil II, Heft 1 und die Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 B und 30 C im Tarif, Teil II, Heft nicht mehr anwendbar.

Wien, am 5. Dezember 1917. (1803)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif Teil II, mit Gültigkeit ab 1. Januar 1918 der Nachtrag I, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen.

Berlin, den 6. Dezember 1917. (1799)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von ausgemusterten offenen Güterwagen (10 Stück), Schemelwagen (1 Stück) und Güterwagen-Untergestellen (8 Stück). Die Fahrzeuge sind lauffähig und im beschränkten leichten Verkehr verwendbar. Verkaufsbedingungen und Zeichnungen auf postfreie Anfrage zum Preise von 1 ℳ 50 ₰ für Güterwagen, 50 ₰ für Schemelwagen und 1 ℳ für Untergestelle erhältlich. Versand nach auswärts als portopflichtige Dienstsache gegen postfreie Zusendung der Beträge mit 5 ₰ Bestellgeld an Stationskasse, Hauptwerkstätte Karlsruhe. Angebote mit Aufschrift sind verschlossen, postfrei, spätestens bis 22. Dezember 1917 einzureichen. Zuschlagfrist 4 Wochen. (1806)

Karlsruhe i. B., im Dezember 1917.
Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist zu ändern:

1. Auf Seite 2 des Nachtrags III:

Übergangsstation: Floß* Von und nach	Allgemeine Stückgutklasse		Spezialtarife II		Spezialtarife III	
	Kohle ††)	übrige Güter	Kohle ††)	übrige Güter	Kohle ††)	übrige Güter
	Zuschläge in Pfennig für 100 kg					
Altenhammer [St bed, OR, W]	15	17	7	8	4	4,3
Flossenbürg [St bed, OR, W]	20	22	10	11	5	6
Plankenhammer [St bed, OR, W]	10	11	5	6	3	3,3
Rückersmühle [St bed, OR, W]	20	22	10	11	5	6
Übergangsstation: Neuses b. Kronach von und nach						
Hummendorf [St bed, OR, W]	10	11	4	4,3	2	2,2
Reuth-Thonberg [St bed, OR, W]	15	17	6	7	3	3,3
Weißenbrunn	20	22	8	9	4	4,3
Übergangsstation: Untersteinach b. Stadtsteinach von und nach						
Stadtsteinach **	18	20	7	8	4	4,3

††) Nur gültig für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, jedoch nicht gültig für Holzkohlen, Torf, Torfbriketts und Torfkohlen.

2. Auf Seite 7 des Nachtrags III:

Anschlußstation:	Radstände:	Raddrücke:
Schnaittach Bahnhof:	5,0	5000
bei den Stationen: Rollhofen, Schnaittach Markt, Speikern	5,0	7000

München, den 4. Dezember 1917.
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh. (1794)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 98. | 15. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Zum 75 jährigen Bestehen des Vereins für Eisenbahnkunde.

Im Eingang des Berichts über die vorletzte Sitzung des [g]enannten Vereins am 9. Oktober d. J. (vergl. Nr. 86 S. 725 [d]. Ztg.) ist bereits erwähnt, daß diese Sitzung der Feier des [7]5jährigen Bestehens des Vereins gewidmet war. Diesem [U]mstand verlieh der Vorsitzende des Vereins, Geh. Ober[r]egierungsrat Hoogen in der Einleitung der Sitzung aus[d]rucksvolle Worte, die wir zunächst nachstehend wieder[g]eben:

„Unsere heutige Versammlung hat eine besondere Bedeu[t]ung dadurch, daß sie mit der Erinnerung an das 75jährige [B]estehen unseres Vereins verknüpft ist. Nicht weit von [h]ier, Unter den Linden 24/25, stand die Wiege des Vereins. [A]m 11. Oktober 1842 traten dort seine Stifter, 18 an der [Z]ahl, zu der ersten Sitzung zusammen. Man wollte einen [M]ittelpunkt schaffen zum Austausch von Gedanken und Er[f]ahrungen auf dem damals noch wenig bebauten Gebiet des [E]isenbahnwesens. Eine ungeahnte Entwicklung in Industrie [u]nd Technik, ein völliger Umschwung in allen Zweigen des [W]irtschaftslebens hat seitdem sich vollzogen. In enger [W]echselwirkung damit, fördernd und gefördert haben unsere [E]isenbahnen die hohe Stufe erreicht, auf der wir sie mit [S]tolz sehen.

Gleichmäßig und eben, ohne Kehren und Krümmungen, [o]hne schroffen Wechsel von Auf und Ab, verlief während[d]essen die Bahn unseres Vereins. Für die Stetigkeit seiner [E]ntwicklung ist es bezeichnend, daß er in den 75 Jahren [s]eines Bestehens nur 6 Vorsitzende an seiner Spitze gesehen [h]at. An geistiger Regsamkeit aber hat es im Verein nie [g]efehlt. Mit lebhaftem Interesse wurden stets alle Vorgänge [u]nd Fortschritte im Eisenbahnwesen verfolgt. Die Verhand[l]ungen des Vereins sind ein Spiegelbild des Suchens und [S]trebens in der Entwicklungszeit der Eisenbahnen, ihres [s]chnellen Aufschwunges in der Folgezeit. Die Sammlung [d]er im Verein gehaltenen Vorträge birgt manchen wertvollen [B]eitrag. Die angesehensten Fachmänner waren stets im [V]erein vertreten. Die Vereinsversammlungen und die damit verbundenen gemeinsamen Abendessen waren eine gern benutzte Gelegenheit zur Pflege fachlichen Verkehrs und zu angeregtem Meinungsaustausch. So hat der Verein seine Aufgabe wohl erfüllt.

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen haben wir davon abgesehen, den heutigen Erinnerungstag festlich zu begehen. Wir wollen aber bei dieser Gelegenheit in Dankbarkeit der Männer gedenken, die dazu beigetragen haben, unsere Eisenbahnen zu den großen Aufgaben zu befähigen, die ihnen in diesem Kriege gestellt sind. In ihren Erfolgen darf auch unser Verein eine Erfüllung seiner Bestrebungen sehen. Nicht, daß er den Anspruch erhöbe, unmittelbar die Entwicklung beeinflußt zu haben. Wohl aber glaubt er, daß auch er Teil gehabt hat an der Belebung und Förderung der geistigen Triebkräfte, die diese Entwicklung ermöglicht haben. In dieser Weise wird der Verein weiter zu wirken bestrebt sein. Möge es ihm auch fernerhin nicht an Freunden und Mitarbeitern fehlen, die bereit sind, weiter zu führen, was in den verflossenen 75 Jahren erstrebt und erreicht ist."

Diesen Worten möchten wir noch über die Geschichte des Vereins einiges wenige hinzufügen. Dabei dürfen wir uns bezüglich der ersten 50 Jahre seines Bestehens kurz fassen; damals ist auch in dieser Zeitung der Feier ausführlich gedacht, der unvergeßliche Geheimrat Streckert war Vorsitzender des Vereins, den er viele Jahre hindurch geleitet hat. In dem kurzen Überblick über die Geschichte des Vereins, den er in der Festsitzung gab, erinnerte er daran, daß den ersten Vortrag in dem neu gegründeten Verein August Borsig über die von ihm erfundene Konstruktion eines Lokomotiv-Schornsteins gehalten hat, durch die das Funkensprühen verhindert werden sollte. August Borsigs Werk, die weltbekannte Lokomotivfabrik blüht glänzend weiter und hat den Platz unter den ersten der Welt siegreich behauptet.

Den eigentlichen Festvortrag bei der 50jährigen Feier hielt der längst verstorbene treffliche Bauinspektor Kolle. Er gab einen höchst fesselnden und inhaltreichen Rückblick auf

die Entwicklung des Eisenbahnwesens in allen seinen verschiedenen Teilen und Gebieten. Wollte man jetzt nach 25 Jahren einen solchen Rückblick werfen, so würde die erstaunliche weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Erde, die Erbauung gewaltiger neuer Eisenbahnlinien und neuer Eisenbahnwerke, vor allem aber die erweiterte Anwendung der elektrischen Kraft auf den Eisenbahnbetrieb zu erwähnen sein. In Deutschland nahm gerade seit dem Jahre 1892 eine ganz neue Gattung von Eisenbahnen, die der Kleinbahnen, ihren Anfang, und auf diesen beiden Gebieten, dem des elektrischen Betriebes und dem der Kleinbahnen, wird voraussichtlich auch die kommende Zeit bedeutende Fortschritte des Eisenbahnwesens bringen! Der Verein für Eisenbah kunde wird diesen, wie bisher, folgen und die in ihm g haltenen ausgezeichneten Vorträge werden gewiß auch fe nerhin Merkzeichen bilden für die Hauptwege, die das g samte Eisenbahnwesen, insbesondere das deutsche, durch schreiten wird bis zu einer Vollendung, deren Grenzen w noch garnicht ahnen können. Es wird seine Bedeutung no auf Jahrhunderte behaupten, selbst wenn ihm nach de Kriege in der Luftschiffahrt und dem Kraftfahrwesen ei erst in den Jugendjahren befindlicher Wettbewerb erwachs sollte!

v. M.

Haftung der Eisenbahnen bei Beraubung von Gepäck oder Frachtgut im Verkehr mit dem besetzten Gebiet.

In Nr. 31 der Zeitung wurde die Frage behandelt, wer für den Verlust von Frachtgut oder Gepäck im Verkehr mit dem besetzten Gebiet aufzukommen hat. Hier wurde mit Recht die Anschauung vertreten, daß im Verkehr nach dem besetzten Gebiet die Haftung der inländischen Eisenbahnen beendet sei, wenn das Gepäckstück oder das Frachtgut den Militärbahnen übergeben worden sei. Entsprechend ist beim Verkehr in umgekehrter Richtung anzunehmen, daß die Inlandsbahn nach deutschem Recht haftet, wenn sie das Gut von der Militärbahn übernommen hat.

Genau so ist grundsätzlich die Frage zu beantworten, wer für die Beraubung (oder die Beschädigung) solcher Gepäckstücke oder Frachtgüter aufzukommen hat, d. h. die Inlandsbahn haftet nur dann, wenn feststeht, daß Beraubung oder Beschädigung auf ihren Linien vorgekommen ist. Dieselben Gründe, die für die Regelung der Frage nach der Haftung beim Verlust maßgebend sind, entscheiden auch für den Fall der Beraubung, doch ergibt sich in diesem Falle eine Schwierigkeit hinsichtlich der Frage nach der Beweislast. Wer muß nachweisen, daß die Beraubung im Inland eingetreten ist? Allerdings ist auch an sich die Beweislast in beiden Fällen (Verlust und Beraubung) gleichmäßig zu regeln, und zwar m. E. so, daß im Verkehr n a c h dem besetzten Gebiet die Inlandsbahn sich „exkulpieren", d. h. nachweisen muß, daß sie das Stück in unversehrtem Zustande der Militärbahn übergeben hat, während in umgekehrter Richtung der Versender oder der Reisende dartun muß, daß die Inlandsbahn das Gut in unversehrtem Zustand von der Militärbahn übernommen hat.

Während nun hier im Verkehr nach dem besetzten Gebiet wohl kaum ein Zweifel besteht, ist die Beantwortung der Frage für den Verkehr in umgekehrter Richtung vielleicht nicht ganz zweifelsfrei. Man wird aber davon ausgehen müssen, daß die Militärbahn für Verlust und Beschädigung nicht haftet, mit ihr wird der Beförderungsvertrag geschlossen und sie bedient sich der Inlandsbahn zur weiteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeit. Der im § 432 HGB. ausgesprochene Grundsatz, daß die nachfolgende Bahn in den Beförderungsvertrag eintritt und daß dem Versender ein unmittelbares Recht gegen die Inlandsbahn erwächst, kann höchstens in entsprechender Weise Anwendung finden, denn an sich gilt das HGB. für den außerhalb ihres Geltungsbereiches abgeschlossenen Vertrag nicht. Treten nun durch den Übergang in deutsches Rechtsgebiet die Grundsätze des deutschen Rechts in Kraft, so ist es Sache dessen, der Rechte daraus herleitet, darzutun, daß der Übergang in das deutsche Rechtsgebiet mit seinen haftungserschwerenden Umständen erfolgt ist. Jedenfalls gehört der Übergang an die Inlandsbahn zu den klagebegründenden Tatsachen, ebenso der Nachweis der unberaubten, unbeschädigten Übergabe; somit muß der Versender nachweisen, daß das Gut gegebenenfalls in unberaubtem oder unbeschädigtem Zustand der Inlandsbahn übergeben worden ist.

Eine solche Regelung der Beweisfrage wird nun, solange es sich um verlorengegangenes Gut handelt, kaum auf Schwierigkeiten stoßen, denn die Behandlung der Güter an der Grenze und die Aufschreibungen der Gepäckstücke ermöglichen im allgemeinen eine leichte und sichere Kontrolle. Der Versender kann sich hierauf beziehen und somit der an und für sich schwierigen Beweislast genügen. Anders liegt die Sache jedoch, wenn es sich um eine äußerlich nicht erkennbare Beraubung oder Beschädigung handelt, denn hier läßt es sich in den wenigsten Fällen klarstellen, wo Beraubung und Beschädigung stattgefunden hat, und somit wird im allgemeinen im Verkehr n a c h dem besetzten Gebiet di Inlandsbahn, in umgekehrter Richtung der Versender beweis fällig bleiben. Es liegt hier nun die Meinung nahe, der Nach weis der vorbehaltlosen Übergabe schließe den des unbe raubten und unbeschädigten Überganges in sich, d. h. im In teresse des Versenders beim Verkehr n a c h dem Inland ge sprochen, dieser habe seiner Beweispflicht genügt, wenn e den genannten Nachweis erbringe. Allein das würde, wen auch nicht rechtlich, so doch tatsächlich eine Verschiebung der Beweislast bedeuten, die durch gar nichts, höchsten durch den wohlwollenden Gedanken begründet werden kann dem Versender bei seiner Schwierigkeit, den Beweis zu füh ren, entgegenzukommen. Ein solcher Grund kann aber de geschilderten Rechtslage gegenüber nicht den Ausschlag ge ben, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß unter Umstän den die tatsächliche Würdigung der Sachlage dahin dränge wird, so, wenn z. B. im Inland dem Reisenden ein Koffe in einem derartig beschädigten Zustand übergeben wird, da sich der Richter sagen muß, solche Beschädigungen hätte bei der Übergabe nicht unbeachtet bleiben können, wenn si schon vorhanden gewesen wären; ist in einem solchen Fall tatsächlich die Annahme durch die Inlandsbahn ohne weite res erfolgt, dann wird man wohl zu Recht schließen dürfen daß die Beschädigung erst im Inland erfolgt ist. Allein da sind Tatfragen, die mit der rechtlichen Beurteilung der Sache nichts zu tun haben. Außerdem müßte diese Erwägung im Verkehr nach dem besetzten Gebiet ebenso zugunsten der In landsbahn Platz greifen, denn was dem einen recht ist, sol dem andern billig sein, und somit wäre in dieser Richtun wieder der Reisende der Geschädigte.

Als Regel muß vielmehr gelten, daß im Verkehr nach der besetzten Gebiet die Inlandsbahn, im Verkehr aus dem be setzten Gebiet der Versender für den Übergang beweispflich tig ist. Kann der Beweis nicht geführt werden, dann träg den Schaden die Partei, die beweisfällig bleibt, d. h. im Ver kehr nach dem besetzten Gebiet die Inlandsbahn, in umgekehr ter Richtung der Versender. Die Folge davon ist, daß im Verkehr nach dem besetzten Gebiet im allgemeinen die In landsbahn wird zahlen müssen, ohne daß sie auf die Militär bahn zurückgreifen kann, während in umgekehrter Richtung der Versender fast niemals auf die Erstattung seines Scha dens rechnen kann. Für die Inlandsbahn mögen sich die ein zelnen Fälle vielleicht aufheben; die für den Versender hier bei entstehende Härte läßt sich nur dadurch etwas mildern daß er sein Gut in gebrochenem Verkehr an der Grenze neu abfertigen läßt.

Es wäre noch zu erörtern, ob die örtliche Grenze der Haf tung mit der Betriebsgrenze der Eisenbahnen zusammenfällt Wo, wie durchweg im Westen, die Betriebsgrenze mit der Reichsgrenze zusammenfällt, ergibt sich keine Schwierigkeit Anders, wenn die Militärbahnen in deutsches Gebiet hereinragen, wie z. B. im Osten (Memel-Bajohren, Pogegen-Langs zargen, Marggrabowa-Czymochen usw.). Auch für diese Strecken gilt ja einstweilen wenigstens noch der jede Haf tung ausschließende Militärtarif. Hier ist jedoch der Aus schluß der Haftung ungültig, weil er gegen die §§ 432, 471 des HGB. und den § 100 der EVO. verstößt. Ob freilich im Verkehr vom besetzten Gebiet n a c h den deutschen Stationen der Militärbahnen das HGB. mit seiner Bestimmung gilt, daß Vorschriften, die mit der EVO. im Widerspruch stehen, ungültig sind, kann zweifelhaft sein, die EVO. gilt jedenfalls nach ihrem § 1 auch hier. Dieser Fall kann jedoch ausscheiden, denn er geht nur die Militärbahn an, in umgekehrter

chtung, im Verkehr aus Deutschland nach den deutschen ationen der Militärbahnen gelten die Bestimmungen des GB. und der EVO. immer, und somit nützt der Militärbahn r Ausschluß der Haftung nicht. Anderseits nützt auch hier r Inlandsbahn der Nachweis der Übergabe an die Militärhn nichts, der Versender kann sich nach wie vor an sie halten, und er wird es bei der ablehnenden Haltung der Militärbahn sicher tun und es der Inlandsbahn überlassen, sich an die Militärbahn zu halten, denn das Rückgriffsrecht nach § 100 EVO. gilt auch hier.

Dr. Overmann, Königsberg.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ergänzungsgebühr für Schnell- und Eilzüge.** Vom Dezember d. J. an ist bei Benutzung von Schnellzügen Stelle der bisherigen, nach Preisstufen aufgebauten Ernzungsgebühren eine Ergänzungsgebühr von 100 % des rifmäßigen Fahrpreises zu entrichten. Die Ergänzungsbühr beträgt mindestens 3 *M*. Eilzüge gelten als zuschlaglichtige Schnellzüge. Ausgenommen werden von diesem)prozentigen Zuschlage Fahrten zugunsten der öffentlichen ankenpflege, für mittellose Kranke und andere hilfsdürftige Personen, für deutsche Kriegsteilnehmer nach und n Kurorten, für Wehrpflichtige Österreich-Ungarns und r Angehörige der freiwilligen Kriegskrankenpflege.

— **Änderungen im Militärtarif für Eisenbahnen.** Wie im s.-Verordn.-Bl. vom 22. November bekanntgegeben wird, d auf Beschluß des Bundesrats einige Änderungen und gänzungen des Militärtarifs durchgeführt worden. Sie beffen den Abschnitt IV des Tarifs (lfd. Tarifnummer 24 d 26 und die besonderen Bestimmungen zu Abschnitt IV) d sind mit dem Tage der Verordnung, dem 29. Oktober d. J., t der Wirkung in Kraft getreten, daß sie auch für gestune, noch nicht abgerechnete Sendungen gelten. Hinter der rifnummer 24 a/b — Vergütungssätze für 1 km für Eilgut Wagenladungen — werden als Nr. 24 c/d die Vergütungsze für beschleunigtes Eilgut in Wagenladungen neu einschaltet. Sie betragen für einen Wagen von 6000 kg Bechtung 80 *ℌ*, darüber hinaus 120 *ℌ* für das Tarifkilometer, Abfertigungsgebühr beträgt wie bei Eilgutladungen 24 *M* den Wagen. Dementsprechend erhielt auch der zweite z des Absatzes (5) der besonderen Bestimmungen zu Abnitt IV folgende ergänzende Fassung: „Werden Wagen n mehr als 10 000 kg Ladegewicht verlangt und gestellt, sind für das 10 000 kg übersteigende Gewicht der Ladung f je angefangene 1000 kg bei Frachtgut 3 *ℌ*, bei Eilgut *ℌ* und bei beschleunigtem Eilgut 12 *ℌ* Fracht für das lometer zu berechnen.“ Die Änderungen bei Tarifmmer 26 (Vergütungssätze für die Beförderung von Eilckgut usw.) sind ebenfalls durch die Aufnahme von beleunigtem Eilgut in den Tarif bedingt und lediglich forler Art.

— **Ausgleichung von Unterschieden im Dienst- und Lohnkommen.** In früheren Erlassen des preußischen Eisenbahnnisters ist bereits empfohlen, auch die nach der Anstellung n Arbeitern als Unterbeamte noch eintretenden Einmmensunterschiede gegenüber dem Lohneinkommen, das Beamten beim Verbleiben im Arbeiterverhältnis erreicht tten, durch Bewilligungen aus dem Unterstützungsfonds szugleichen. Derartige Fälle werden, wie ein neuerer Er3 besagt, wegen der in der letzten Zeit vorgenommenen ieblichen Lohnaufbesserungen jetzt häufiger vorkommen früher. Der Herr Minister bringt daher jene Vorschrift ieut in Erinnerung und veranlaßt die Königlichen Eisenhndirektionen, die Besoldungsverhältnisse der beteiligten dienssteten fortgesetzt im Auge zu behalten, damit möglichst rmieden wird, daß ein Beamter im Gesamteinkommen von nstjüngeren Beamten überholt wird, die unter gleichen tlichen Lohnverhältnissen nach ihm in das Beamtenverhälts übernommen sind.

Um den besonders schwierigen Verhältnissen der Kriegsit Rechnung zu tragen, bestimmt der Erlaß, daß abweichend n dem Erlaß vom 26. Juni 1910 die Ausgleichsbeihilfen bis f weiteres vierteljährlich zusammen mit dem Gehalt gezahlt rden.

— **Der diesjährige Weihnachtsverkehr.** Der Personenrkehr auf den Eisenbahnen ist in den Schnellzügen infolge r Ergänzungsgebühr bekanntlich stark zurückgegangen, so ß die Bahnen den Verkehr trotz verminderter Zahl der ige bewältigen können, doch sind die Lokomotiven und der agenpark der Eisenbahnverwaltung durch den Heeresbedarf d die Lebensmittel- und die Kohlenversorgung sehr stark Anspruch genommen. Zur Vermeidung von Störungen in r Güterbeförderung muß daher, wie zu Weihnachten im Vorjahre, von einem Verkehr von Sonderzügen abgesehen werden. Um den beruflichen Reiseverkehr aufrecht zu erhalten, ergeht daher von der Eisenbahnverwaltung an das reisende Publikum folgende Bekanntmachung, die auf den Berliner Bahnhöfen zum Aushang gelangt: „Lokomotiven und Wagen werden für Heereszwecke, zur Herbeischaffung der Lebensmittel dringend gebraucht. Daher werden Sonderzüge für den Weihnachtsverkehr nicht gefahren; mit Zurückbleiben beim Reiseantritt oder unterwegs muß infolgedessen gerechnet werden. Alle nicht unbedingt nötigen Reisen müssen unterbleiben.“

— **Zur Gepäckfrachterhöhung**, die am 20. November in Kraft getreten ist, werden in den Ausführungsbestimmungen noch folgende Einzelheiten hervorgehoben. Die Fracht wird von den Gepäckabfertigungen nach den bestehenden Tarifen berechnet und dann verdoppelt. Für jede Sendung wird mindestens 1 *M* erhoben. Die Beförderung von Fahrrädern, die auf Fahrradkarten abgefertigt werden, kostet wie bisher 20 *ℌ*. Bei der Beförderung von Gepäckstücken als Expreßgut ist zu beachten, daß die Mindestgebühr für die Beförderung in Personenzügen 1 *M* beträgt, jedoch bei auch nur stellenweiser Beförderung in Schnellzügen sich auf 2 *M* erhöht, wobei auch Eilzüge zu den Schnellzügen rechnen. Die Expreßgutfracht wird auf mindestens 20 kg berechnet, Zwischen-Kilogramme werden auf volle 10 kg und Pfennige auf 5 *ℌ* aufgerundet. Die so errechnete Fracht wird ebenfalls bis auf weiteres verdoppelt.

— **Oberzugleitungen in Cöln und Aachen.** Das am Sitze der Eisenbahndirektion Cöln eingerichtete Oberbetriebsleitungsbureau erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung Oberzugleitung (abgekürzt Ozl.) Cöln. Außer dieser Oberzugleitung, die den gesamten Betrieb im Direktionsbezirk überwacht, besteht noch eine zweite Oberzugleitung in Aachen, die im besonderen den Grenzübergangsverkehr mit dem besetzten Gebiet über Aachen W. und Herbesthal zu überwachen und die Heranführung der Züge von Rheydt und Düren zu regeln hat.

— **Wiederaufnahme vorübergehend eingestellter Speisewagenläufe.** Der Rückgang des Verkehrs in den D-Zügen und die damit erzielte bessere Einhaltung des Fahrplans gestattet es der Eisenbahnverwaltung, jetzt die Speisewagen, die zur Verminderung der Achsenzahl der Züge vorübergehend ausfielen, nach und nach wieder einzuführen. Zunächst sind die auf den wichtigsten Strecken früher verkehrenden Speisewagen eingeführt worden, und zwar seit 7. bzw. 8. d. M. der Speisewagen im Zuge D 22 Berlin-Cöln und D 3 Cöln-Berlin. Außerdem verkehren in der Richtung Cöln-Herbesthal-Lille im Zuge D 10 und in der Gegenrichtung im Zuge D 9 wieder Speisewagen.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Düren.** Nach amtlicher Meldung fuhr am 11. d. M., gegen 5 Uhr früh, im Bahnhof Düren bei dichtem Nebel der aus der Richtung Herbesthal kommende Schnellzug D 253 auf den im Bahnhofe haltenden, zur Abfahrt bereitstehenden Militär-Urlauberzug 5 auf. Dieser Unfall hatte leider schwerwiegende Folgen. Die letzten zwei Wagen des Urlauberzuges wurden vollständig zertrümmert. Es sind bisher 23 Tote zu beklagen. Gegen 30 Personen — Soldaten und einige Eisenbahnbedienstete — wurden zum Teil schwer verletzt. Ärztliche Hilfe war sofort zur Stelle. Die Verletzten sind in den Dürener Lazaretten und Krankenhäusern untergebracht. Die durch den Unfall herbeigeführte Betriebsstörung war geringfügig. Über die Ursache des Unfalls ist die Untersuchung sofort eingeleitet worden.

— **Betriebsübergang von Nebenbahnen.** Die bisher von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Berlin betriebenen Nebenbahnen: Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Oberschefflenz-Billigheim, Rosheim-St. Nabor und Diedenhofen-Mondorf sind in den Betrieb und in die Verwaltung der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, Aktiengesellschaft in Berlin, übergegangen. Diese läßt die gesamten Verwaltungsgeschäfte für die genannten Bahnen von ihrer Betriebsdirektion in Karlsruhe erledigen, an die auch der gesamte Schriftwechsel zu leiten ist.

— **Die IV. Wagenklasse in Baden.** Nachdem der Badische Eisenbahnrat anläßlich seiner letzten Sitzung der Einführung der 4. Wagenklasse bei den badischen Staatseisenbahnen fast einmütig zugestimmt hat, ist die Frage am 7. Dezember auch in dem Haushaltausschuß der II. Kammer der Landstände behandelt worden. Nach der den Zeitungen über das Ergebnis gemachten Mitteilung kann sich der Haushaltausschuß zu diesem Schritt nur mit Widerwillen entschließen. In der Sitzung wurde aber betont, Baden befinde sich, nachdem alle anderen Bundesstaaten die 4. Klasse eingeführt haben, in einer Zwangslage. Von sozialdemokratischer Seite wurde erklärt, man könne deren Einführung nicht zustimmen. Man rechnet mit einem Übergang von 63 % der Reisenden von der 3. in die 4. Klasse. Um die Abwanderung nicht zu stark werden zu lassen, soll die 4. Klasse Badens nach preußischem Muster eingerichtet werden; jedoch wird der Arbeiterverkehr sich auch künftig in Wagen mit Sitzgelegenheit abwickeln. Im übrigen sollen etwa 50 % Sitzplätze eingerichtet werden.

Einen förmlichen Beschluß hat die Haushaltkommission in der Frage bis jetzt nicht gefaßt.

— **Das badische Murgwerk.** Der erstmals im Staatsvoranschlag erscheinende Betriebsetat des Murgwerkes schließt in Einnahme und Ausgabe mit 1 680 500 *M* für das Jahr ab. Es ist angenommen, daß das Werk in den ersten Jahren noch einen Betriebszuschuß in Höhe von 59 000 *M* erfordern wird. Der Voranschlag für den Bau des Werkes enthält eine Nachtragsforderung von 8,2 Millionen Mark, womit der Gesamtaufwand sich von 14,690 Millionen auf 22.9 Millionen erhöht. Die erhebliche Steigerung um über 50 % ist durch den Krieg veranlaßt und wird die Kosten des Werkes durch die Mehrlast für Verzinsung und Tilgung wesentlich steigern und die Wirtschaftlichkeit erschweren. Gleichwohl wird erwartet, daß das Werk seine Lebensfähigkeit erweisen, vor allem aber, daß es seine große volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen wird und mithelfen möge, die Erholung des Landes von den Schäden des Krieges zu erleichtern.

— **Die Eisenbahnschwierigkeiten.** Der „Köln. Ztg." wird aus Berlin, 8. d. M., geschrieben: Im Dezember erreicht der Rübentransport auf den Eisenbahnen sein Ende. Damit werden wieder eine große Anzahl Wagen für den Kohlenverkehr frei, und eine Verbesserung der Kohlenversorgung ist zu erwarten. Daß unsere Kohlenvorräte allen Ansprüchen genügen, beweist der Umstand, daß zurzeit 3 Millionen Tonnen geförderter Kohlen vorhanden sind. Es gibt keine Kohlenfrage in Deutschland, sondern nur eine Kohlentransportfrage, die, wie gesagt, sich demnächst wenigstens einigermaßen bessern dürfte. Im übrigen haben die Kriegsereignisse eine Inanspruchnahme unseres Eisenbahnwesens zur Folge gehabt, die man sich immer wieder vergegenwärtigen muß, um die Lage richtig zu beurteilen. Haben wir doch in Belgien etwa 5000 km, in Polen ebensoviel, in Kurland und Litauen etwa 4500 km zu versorgen. Ferner nimmt das besetzte rumänische Gebiet — ungefähr zwei Drittel des Landes — sowie das neu besetzte italienische unser Eisenbahnwesen stark in Anspruch. Erhöht wird diese Inanspruchnahme durch die außerordentlich geringfügigen Vorräte an Lokomotiven und Wagen, die wir in den besetzten Gebieten vorgefunden haben. . . .

Österreich.

— **Die Eisenbahnsprachenerlasse.** Der Eisenbahnausschuß setzte kürzlich die Debatte über die Anträge Kadlcak und Konecny, betreffend die Eisenbahnsprachenerlasse, fort*). Der Landesverteidigungsminister FML. v. Czapp sprach sich für die Notwendigkeit der einheitlichen Dienstsprache aus. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhans verwies auf seine in der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 3. Oktober abgegebene Erklärung, der zufolge im gegenwärtigen Zeitpunkte an eine Änderung des Organisationsstatuts nicht geschritten werden könne, und erinnerte an die Erkenntnisse der Obersten Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes, in denen ausdrücklich hervorgehoben wurde, daß Artikel 19 des Staatsgrundgesetzes über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger auf die Frage der inneren Dienstsprache der Verwaltungsbehörden keine Anwendung finde. Was den auf eine gesetzliche Regelung der Angelegenheit abzielenden Antrag Ellenbogen betrifft, liege es ihm fern, demselben entgegenzutreten, er müsse jedoch darauf Wert legen, daß einerseits keine vacatio legis eintrete, die gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen außerordentlich gefährlich wäre, und daß anderseits, wenn das Gesetz zustande käme, die vom Landesverteidigungsminister namens des Armeeoberkommandos und des Kriegsministeriums gekennzeichneten Gesichtspunkte, die sich vollkommen mit den grundsätzlichen Anschauungen des Eisenbahnministeriums decken, gewahrt bleiben müssen.

Was die Sprachenverfügungen seines Amtsvorgängers anlange, so habe schon der Erlaß vom Juli 1915, der im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium ergangen sei, keineswegs die vollkommene Beherrschung der Dienstsprache, sondern nur die Kenntnis in einem den dienstlichen Erfordernissen entsprechenden Ausmaß verlangt. Diesem Erlass sei bereits Ende Juli eine erläuternde Verfügung nachgefolgt, die eine wesentliche Einschränkung enthalte, dahingehend, daß von den Arbeitern, die für eine definitive Anstellung nicht in Betracht kommen, so hauptsächlich von allen Arbeitern, die nur Handlangerdienste versehen, die Kenntnis der deutschen Sprache nicht verlangt werde. Der Minister erwähnt die diesbezüglich erfolgten Sonderverfügungen und behält sich vor, nach Zulässigkeit des dienstlichen Interesses ähnliche Erleichterungen auch noch für eine Reihe anderer Bedienstetenkategorien eintreten zu lassen. Er leugne nicht, daß sich bei der Handhabung der Sprachenverfügungen einzelne Unzukömmlichkeiten ergeben, und insbesondere gewisse Strafverfügungen zu Härten geführt haben. Er sei bereit, wo es nur immer angängig erscheine, Milde walten zu lassen, um so mehr, als das Personal eine Hingebung an den Dienst bewiesen habe, die nicht genug anerkannt werden könne.

— **Der Eisenbahnmaterialbedarf im Kriege.** Aus Fachkreisen bringt die „Neue Freie Presse" über den Materialbedarf und Materialersatz im Eisenbahnbetrieb während des Krieges folgende Darstellung: . . . Die Absperrung vom Weltmarkte hat auch den Bahnbetrieb zur ausgiebigen Benützung von Ersatzmitteln gezwungen. So werden beispielsweise Feuerbüchsen von Lokomotivkesseln, die bisher fast ausschließlich aus Kupfer angefertigt wurden, aus Flußeisen erzeugt. Viele Bestandteile des Laufwerkes, der Hilfsmaschinen, der Brems-, Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen, die früher aus Bronze oder Messing bestanden, werden jetzt aus Eisen hergestellt. Eiserne Aufschrifttafeln, Türklinken und Beschläge ersetzen die bisher aus Bronze oder Messing angefertigten. Auch mit Zinn muß sehr haushälterisch gewirtschaftet werden. Deshalb verwendet man bei Herstellung der Lagerschalen, in denen die Radachsenenden laufen, statt der bisher üblichen Zinnlegierung nur Zinn und Blei, ohne daß dadurch die Sicherheit des Betriebes, für die die Beschaffenheit der Achslager von grundlegender Bedeutung ist, auch nur im geringsten gefährdet wäre. Durch derartige Maßnahmen wurde nicht nur der unentbehrliche Metallbedarf der Staatsbahnen gedeckt, sondern es konnten auch große Kupfermengen der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Der Gebrauch und die Zusammensetzung von Schmiermitteln haben eine außerordentliche Veränderung erfahren. So war es unter anderm notwendig, die Temperatur des überhitzten Dampfes bei Heißdampflokomotiven herabzusetzen, da Öle mit einem genügend hohen Entflammungspunkte nicht mehr zu beschaffen sind. Kautschuk bildete bisher das einzige brauchbare Material für die meisten Kuppelungen (der Bremse und der Zugheizung) sowie für die verschiedenen Spritz- und Füllschläuche. Die in den Werkstätten der Staatsbahnen nach dem Verfahren von Keller aus Papier hergestellten Schläuche bieten hierfür teilweise Ersatz. Im Eisenbahnwagenbau werden ausländische Hölzer durch einheimische ersetzt; wegen der geringeren Länge des inländischen Hartholzes mußten gewisse Werkstücke aus Einzelteilen zusammengefügt werden. Die Kastengerippe der gedeckten Güterwagen werden nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen verfertigt; die Untergestelle, Zug- und Stoßvorrichtungen werden verstärkt. Der Leinwandüberzug der Wagendächer, der nur unter Verwendung einwandfreier Deckfarben möglich ist, wurde durch sorgfältig verbundene Blechtafeln ersetzt. Auch die Beleuchtung der Personenwagen konnte nicht mehr in der bisherigen Weise aufrechterhalten werden. Paraffinlampen boten vielfach einen allerdings nicht vollkommenen Ersatz für die hellen Gasflammen. Fast unbeeinflußt blieb die elektrische Wagenbeleuchtung, die sich durch ihre Unabhängigkeit von allen ortsfesten Anlagen bewährt hat, da für jeden Wagen der erforderliche Strom in einer mit der Radachse in Verbindung stehenden Dynamomaschine erzeugt oder einer mitgeführten, von dieser Maschine gespeisten Speicherbatterie entnommen wird. Für Leder, Textilwaren, Leinwandtapeten usw. werden vielfach minderwertigere Ersatzstoffe (zum Beispiel Papiergewebe) verwendet, die durch entsprechende Anpassung an die Bedürfnisse des Wagenbaues immerhin gebrauchsfähig gestaltet werden. Diese Beispiele ließen sich noch reichlich vermehren. Zwar werden viele Ersatzmittel in späteren Friedensjahren verschwinden. Aber auch diese

*) Siehe Nr. 87 S. 733 d. Ztg.

werden während der Übergangswirtschaft entsprechende Dienste leisten, viele Einführungen entbehrlich machen können und dadurch die Wiederherstellung unserer Währung erleichtern. Zahlreiche Ersatzmittel sind aber von bleibendem Wert. Deren Herstellung wird zur besseren Ausnützung inländischer Produkte führen und in Anbetracht des erheblichen Bedarfs der Eisenbahnen der heimischen Volkswirtschaft in hohem Maße zugute kommen.

— **Die Umwandlung der Staatsbahnaktien auf inländische Währung.** Die Österreichisch-ungarische Staatsbahn-Aktiengesellschaft hat im Juli den Beschluß gefaßt, bei der Regierung vorbereitende Schritte wegen Umwandlung der Aktien auf solche der Kronenwährung einzuleiten; der Nennwert der Aktien, welcher gegenwärtig auf 200 Gulden oder 500 Franken lautet, soll auf 480 K. festgesetzt werden. Am 7. Dezember soll die nächste tilgungsplanmäßige Aktienverlosung stattfinden. Der Verwaltungsrat der Staatseisenbahngesellschaft hat nun in seiner letzten Sitzung beschlossen, diese Verlosung auszusetzen und mit der nächstjährigen Ziehung, bis zu welcher die Entscheidung über die Aktienumwandlung bereits getroffen sein dürfte, zu vereinigen. Es werden also im nächsten Jahre zwei Tilgungsraten der Aktien zur Einlösung gelangen.

— **Österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau.** Am 30. November l. J. fand in Prag eine gemeinsame Beratung des Unterausschusses für die technischen Fragen des Kanalbaues mit Vertretern des Elbe-Oder-Donau-Vereins in Dresden und des Arbeitsausschusses des Odergebietes für den Donau-Oder-Elbe-Kanal statt, die sich mit der Frage, welche Hauptabmessungen für die für den Durchgangsverkehr auf den mitteleuropäischen künstlichen Wasserstraßen bestimmten Schiffe festzusetzen wären, eingehend beschäftigt hat. An der Beratung nahmen u. a. teil: Geh. Rat Wasserbaudirektor Dr.-Ing. Bubendey (Hamburg), Geh. Rat Prof. Dr.-Ing. Engels (Dresden), Syndikus Dr. Freymark (Breslau); aus Wien Hofrat v. Schneller, Generaldirektor Hofrat von Bardas, Binnenschiffahrtsinspektor Ebner, Nautischer Direktor Suppan, Prof. Halter und viele andere. Hofrat Mager, Baudirektor der Kanalisierungskommission, Hofrat Zimmler, Vorstand der Wasserstraßenbau-Expositur Prag, und Oberbaurat Machulka, Vorstand des Wasserbaudepartements der k. k. Statthalterei, erstatteten eingehende Berichte über den gegenwärtigen Stand der Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten des Moldau- und Elbeflusses, während über die nautischen Verhältnisse, Bau und Größe der gebräuchlichsten Warenboote auf den Stromgebieten der Donau, der österreichischen und deutschen Elbe sowie der Oder von verschiedenen Seiten die nötigen Aufklärungen gegeben wurden. Nach eingehender Beratung einigte sich die Versammlung über die oberen Grenzwerte der Hauptabmessungen der für den Durchgangsverkehr der mitteleuropäischen künstlichen Wasserstraßen bestimmten Schiffe.

Ungarn.

— **Die staatlichen Bohrarbeiten auf dem Erdölgebiete von Egbell im Jahre 1915.** Wir haben über das Erdölgebiet von Egbell und dessen wirtschaftliche Bedeutung bereits Mitteilung gemacht. Laut statistischem Ausweise hat Ungarns gesamte Erdölgewinnung (Rohöl) im Jahre 1915 rund 6535 t im Werte von 789 900 K. (gegen 4027 t im Werte von 299 330 K. im Jahre 1914) betragen. Von den aus Bohrschächten erzeugten 4742 t entfallen 4319 t oder 91 % allein auf das staatliche Erdölgebiet von Egbell im Komitat Nyitra. Die Rohölerzeugung dieses neuen Erölgebietes weist im Jahre 1915 eine Zunahme von 2648 t oder 158,5 % gegen das Vorjahr auf. Da die Tiefbohrungen trotz des Krieges ohne Unterbrechungen emsig fortgesetzt werden und in der Nähe der ersten Bohrschächte eine größere Anzahl von Tiefbohrungen mit bestem Erfolge durchgeführt wurden, berechtigt dieser Umstand zu den besten Hoffnungen für den weiteren Aufschwung des Egbeller Erdölbergbaues.

Übrige europäische Länder.

— **Schwierigkeiten beim Bau der Inlandsbahn in Schweden.** Durch den Krieg wird auch der Bau der Inlandsbahn (vergl. Nr. 97 S. 821 d. Ztg.) in erheblichem Grade erschwert. So konnten gewisse Eisensorten, die in Deutschland bestellt waren, von dort nicht gesandt werden, was die Folge hatte, daß die große Eisenbahnbrücke über den Ljungan, die schon im Juli d. J. fertig sein sollte, noch nicht hergestellt werden konnte. Jetzt haben indessen, wie der Bauleiter der betreffenden Baustrecke mitteilt, die deutschen Behörden für sämtliche in Frage kommenden Eisenmengen die Ausfuhr bewilligt. Man hofft daher im März mit der Aufstellung der Brücke beginnen zu können. Die Lieferung von Schienen, die ebenfalls aus Deutschland bezogen werden, hat auch Verzögerungen erfahren. M.

— **Wagenbestellung der bulgarischen Staatsbahnen.** Nachdem frühere Ausschreibungen wegen Lieferung von Wagen ohne Ergebnis blieben, beschloß die Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen eine neuerliche Ausschreibung für die Lieferung von 10 Personenwagen 3. Klasse, 20 Gepäckwagen, 50 gedeckten und 50 offenen Güterwagen nach freiwilliger Übereinkunft. Die Angebote sind bei der vorerwähnten Generaldirektion (Maschinenabteilung) bis zum 15. Dezember d. J. einzureichen.

— **Die Lage des Verkehrswesens in Rußland*).** „Utro Rossij" vom 4./17. November schreibt: Die Unordnung im Verkehrswesen wird jetzt auch noch durch den Kohlenmangel verschärft, durch den verschiedene Eisenbahngesellschaften gezwungen worden sind, ihren Betrieb um 50—75 % einzuschränken. Die Moskau-Kursk-Eisenbahn hält ihren Betrieb nur noch dadurch aufrecht, daß sie einfach die aus dem Donezrevier kommenden Kohlentransporte in Kursk beschlagnahmt. Die Förderung im Donezrevier ist im Vergleich zur Zeit vor dem Kriege um 60 % zurückgegangen und sinkt noch täglich. Es ist klar, daß der Augenblick herannaht, wo die Kohlenförderung einen so tiefen Stand erreicht, daß sie jeden Eisenbahnverkehr unmöglich macht.

Eine noch größere Gefahr für das Transportwesen liegt in der schnell fortschreitenden Zahl der „kranken" Lokomotiven und dem Rückgang der Zahl der erbauten neuen Lokomotiven. Im Juli d. J. betrug die Zahl der kranken Lokomotiven 24 %, jetzt hat sie 33—35 % erreicht. Auf den am besten im Gang befindlichen Eisenbahnen ist der Verkehr um 50 % eingeschränkt worden. Was im Winter daraus werden soll, weiß kein Mensch, aber die Aussichten sind sehr bedrohliche. Dabei weigern sich die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten, Überstunden zu machen, obwohl das Ministerium besondere Prämien dafür ausgesetzt hat. Die gründliche Ausbesserung einer Lokomotive kostet jetzt 100 000 Rubel, während vor dem Kriege der Bau einer neuen Lokomotive 30—40 000 Rubel kostete.

Die einzige Hoffnung auf Errettung aus dieser kritischen Lage ist das erwartete Eintreffen der amerikanischen Lokomotiven und Wagen. Es ist jetzt der Plan aufgetaucht, den Personenverkehr zugunsten des Güterverkehrs noch mehr einzuschränken. Aber nach Ansicht von Sachverständigen würde das doch nur ein paar Güterzüge mehr ausmachen und nur einen Tropfen auf den heißen Stein bedeuten. Durch solche Maßnahmen ist eine Rettung aus der verhängnisvollen Lage des Transportwesens nicht möglich.

Aus Nachrichten von Anfang Dezember ist folgendes bemerkenswert: Vielleicht der wundeste Punkt des ganzen wirtschaftlichen Organismus und die Ursache vieler anderer Krisen ist, so schreibt die „Deutsche Warschauer Zeitung", die Lage der russischen Eisenbahnen. . . . In einer Moskauer Technikerversammlung wurde mitgeteilt, daß von Amerika bereits drei Millionen Pud Reparaturteile nach Wladiwostok geliefert worden seien. Dies Material könne aber zur Beseitigung der gegenwärtigen schweren Krisis nur noch helfen, wenn es binnen Monatsfrist nach Rußland gebracht würde. Statt dessen geschieht die Überführung so langsam, daß sie erst in drei Jahren vollendet sein würde. Auch mit Unterstützung der amerikanischen Eisenbahnkommission hält Redner „eine Rettung" der russischen Eisenbahnen für ausgeschlossen.

So nimmt das Schicksal seinen Lauf. Sicher und unerbittlich gerät Rußland mit Hilfe seiner Bundesgenossen in einen Abgrund, aus dem es in Jahrzehnten sich nur mühsam herausarbeiten wird, und das auch nur, wenn seine gegenwärtigen Feinde, namentlich aber Deutschland, ihm dazu rettend an die Seite treten. Die aufgepeitschte, leidenschaftliche Abneigung, vielfach zum Haß gegen Deutschland gesteigert, wird bald wie eine Seifenblase verpuffen und Rußland, oder was davon noch bleibt, wird wieder mit beiden Händen nehmen, was Deutschland liefern und es bezahlen kann, um namentlich seine Landwirtschaft in einen einigermaßen leistungsfähigen Zustand zu bringen. Das hat ja allerdings noch gute Weile, aber kommen wird es sicher so, denn der Karren ist zurzeit zu tief festgefahren. m.

*) Die Nachricht ist zwar etwas veraltet, wird aber auch jetzt noch zutreffen. Die Hoffnung auf amerikanische Hilfe wird freilich durch die neuere Wendung in Rußlands Geschicken voraussichtlich vereitelt.

Fremde Erdteile.

— **Das zukünftige Eisenbahnnetz von Marokko.** Nach einem dem französischen Parlament vorgelegten Entwurf wird das zukünftige Eisenbahnnetz Marokkos, abgesehen von der bereits früher beschlossenen Bahn von Tanger nach Fez, fünf vollspurige Hauptlinien umfassen, die im wesentlichen der Richtung der bestehenden Strecken (von 60 cm Spurweite) folgen werden. Drei dieser Hauptlinien werden an dem 11 km von der Mündung des Sebu entfernten Hafen von Medehiyah-Kenitra beginnen. Die eine davon, mit 132 km Länge, wird nach Petit-Jean, einer Station der Linie Tanger-Fez im südlichen Teil der Sebu-Ebene, führen, eine andere, mit 80 km Länge, diese Bahn an einem nördlicher gelegenen Punkte erreichen. Die dritte Linie wird Kenitra mit Rabat und Casablanca verbinden und 145 km Länge aufweisen. Eine Fortsetzung dieser Linie wird jene zwischen Casablanca und Marrakesch, mit 240 km Ausdehnung darstellen. Diese vier, sämtlich in Westmarokko gelegenen Linien haben den Zweck, möglichst günstige Verbindungen zwischen Rabat, der administrativen Hauptstadt Marokkos bzw. Casablanca, seinem größten Handelspunkt am Ozean, und dem Hinterland, sowie von diesen Städten, über Kenitra, nack Meknes, Fez und Tanger herzustellen. Daneben ist noch eine fünfte Hauptlinie in Aussicht genommen, die bei 300 km Länge von Fez quer durch Ostmarokko bis zur algerischen Grenze führen und dadurch eine durchgehende Verbindung zwischen Casablanca und Tunis bilden wird.

— **Drahtlose Telegraphie zwischen Kalifornien und Japan.** Ende des vorigen Jahres sind die drahtlosen Sendestellen am Stillen Ozean, die von der Marconi-Gesellschaft schon seit einer Reihe von Jahren geplant waren, fertiggestellt worden, so daß die drahtlose Nachrichtenübermittlung zwischen Kalifornien und Japan jetzt durchgeführt ist. Wie die „Ztschr. d. V. d. Ing." nach „The Engineer" berichtet, sind zum Betrieb dieser Linie die Doppelsendestelle Marshall-Bolinas bei San Francisco, die 11 000 km davon entfernte japanische Stelle Funabashi und zwischen diesen beiden Endstellen als Vermittlungsstelle die Doppelsendestelle Kahuku-Koko-Head auf Hawai eingerichtet worden. Koko-Head liegt 16 km östlich von Honolulu auf der Insel Oahu, der drittgrößten Hawai-Insel. Die Antenne für den Amerikadienst ist hier in südwestlicher, die für den Japandienst in östlicher Richtung gespannt. Für die Verbindung mit Amerika sind fünf etwa 100 m hohe Masten errichtet worden, für den Japandienst zwei je 133 m hohe Masten, von denen aus sich die Antennen nach einem auf einem 370 m hohen erloschenen Vulkan stehenden Turm ziehen; der Turm selbst ist 45 m hoch. Die Antennen sind 600 m lang. In Kahuku sind die Einrichtungen noch bedeutender. Hier sind zwölf 100 m hohe Masten für die Amerika- und zwölf 150 m hohe Masten für die Japan-Antenne vorhanden. Die Sendestelle in Bolinas in Kalifornien hat acht 100 m hohe Masten, die Stelle Marshall sieben Masten derselben Höhe.

Die japanische Sendestelle in Funabashi bedeckt ein Gebiet von etwa 44 ha. Neunzehn Masten sind hier vorhanden, von denen der in der Mitte aufgestellte größte fast 200 m hoch ist. Die übrigen achtzehn Masten sind annähernd 80 m hoch und auf einer Kreislinie von 395 m Halbmesser mit dem Hauptmast als Mittelpunkt angeordnet; sie haben untereinander gleichen Abstand, bestehen aus Eisenfachwerk und ruhen auf Kugellagern. Die Grundplatten bilden Betonblöcke, von denen sie durch Porzellan isoliert sind. Im Hauptmast wurden 141 t Eisen verbaut. Die Hauptmaschine der Anlage ist ein 500 pferdiger Dieselmotor, der eine Wechselstrommaschine von 500 Per./sk. antreibt.

Rechtspflege.

— **Haben die zum Feldeisenbahnwesen (Kolonnendienst) abgeordneten Eisenbahnbeamten im Falle des Verunglückens im Dienste Anspruch auf Unfallfürsorge?** Die Frage ist vom bayerischen Obersten Landesgericht in einem Urteil vom 12. Nov. 1917 verneint worden. Der bayerische Oberlokomotivführer R., der noch dem ungedienten Landsturm angehörte, ist im September 1914 zum Feldeisenbahndienst (Kolonnendienst) nach Belgien abgeordnet worden und dort im August 1915 in Ausübung seines Dienstes bei einem Zugzusammenstoß tödlich verunglückt. **Seine Hinterbliebenen erhielten von der** bayerischen Staatseisenbahnverwaltung das regelmäßige **Witwen- und Waisengeld nach den Vorschriften des bayerischen** Beamtengesetzes vom 16. August 1908, ferner von der Militärverwaltung die Versorgungsgebührnisse für die Hinterbliebenen eines Gemeinen nach den Bestimmungen des Militärhinterbliebenen-Gesetzes vom 17. Mai 1907 angewiesen. Sie verlangten von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung statt des regelmäßigen Witwen- und Waisengeldes Unfallfürsorgerenten nach den Unfallfürsorgebestimmungen der §§ 89 u. 90 des bayerischen Beamtengesetzes. Das bayerische Verkehrsministerium lehnte den Anspruch ab, da der Verunglückte während seiner Einberufung zum Feldeisenbahndienst zu den Personen des Soldatenstandes gezählt, somit den tödlichen Unfall nicht in Ausübung des Dienstes als bayerischer Beamter erlitten habe. Die Hinterbliebenen erhoben hierauf Klage gegen den bayerischen Eisenbahnfiskus auf Gewährung der Unfallfürsorgerente mit der Begründung, daß der Verstorbene nicht als Soldat Dienste geleistet habe, sondern im Auftrage seiner Heimatbehörde, die ihn zum Feldeisenbahndienst abgeordnet habe, und daß sein Unfall daher als ein im Dienste der Heimatverwaltung erlittener anzusehen sei. Die Klage wurde in sämtlichen Instanzen abgewiesen. Nach §§ 89 und 90 des bayerischen Beamtengesetzes hänge, wie das Oberste Landesgericht in seinem Urteil ausführt, die Unfallfürsorge für die Hinterbliebenen eines bayerischen Beamten davon ab, daß der Beamte in einem reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe beschäftigt war und infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben ist. Im vorliegenden Falle handle es sich um die Frage, ob R. den Betriebsunfall, dem er zum Opfer gefallen ist, „im Dienste" erlitten hat. Das Erfordernis des „im Dienste erlittenen Betriebsunfalles" sei dahin zu bestimmen, daß ein von einem bayerischen Beamten während seiner amtlichen Tätigkeit erlittener Betriebsunfall vorliegen müsse. Diese Voraussetzung sei aber nicht gegeben. Gehörte R., wie die Vorinstanzen annahmen, dem aktiven Heere — sei es als Soldat, sei es als oberer oder unterer Militärbeamter — an, so sei ohne weiteres klar, daß er nicht bei Ausübung einer ihm als bayerischer Eisenbahnbeamter obliegenden Tätigkeit verunglückt sein könne. Aber auch wenn er zur Zeit seines Unfalles nicht Heeresangehöriger gewesen sein sollte, so stehe doch fest, daß er von der Eisenbahnverwaltung in Erfüllung der ihr nach § 28 Ziff. 3 des Kriegsleistungsgesetzes obliegenden Pflicht zur Dienstleistung im Feldeisenbahnwesen „hergegeben" worden sei. In dieser „Hergabe" liege aber der Verzicht der bayerischen Eisenbahnverwaltung auf die Dienstleistungen des R. während seiner Verwendung im Feldeisenbahnwesen, so daß während dieser Verwendung die Pflicht zur heimatlichen Dienstleistung ruhte und die bei den Eisenbahnformationen geleisteten Dienste daher nicht als dem bayerischen Staate geleistete Dienste gelten könnten. Möge daher R. Heeresangehöriger gewesen sein oder nicht, in keinem Falle liege ein von ihm im Dienste des bayerischen Staates erlittener Unfall vor, so daß die Voraussetzungen für die Gewährung der Unfallfürsorge seitens des bayerischen Staates nicht gegeben seien.

Dr. Reindl.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Allgemeine Kilometertariftafel vom 1. X. 1917.

Mit sofortiger Geltung werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 bei den Entfernungen 60 km und 64 bis 70 km um je einen Pfennig erhöht.

Straßburg, 7. Dezember 1917. (1821)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 wird die Station Neuenbürg (Enz) der K. Württembergischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 6. Dezember 1917. (1819)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Staats- und Privatbahn-Tierverkehr und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der an der Strecke Kamenz (Sa.)-Hohenbocka, zwischen den Stationen Kamenz (Sa) und Straßgräbchen gelegene Haltepunkt Cunnersdorf b. Kamenz (Sa), der bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Stückgut im Gewichte bis zu 250 kg diente, wird am 1. Januar 1918

ür den vollen Güterverkehr und den Tierverkehr in einbödigen Wagen eröffnet und in die Ausnahmetarife 5 b, i und 5 w einbezogen. Kopframpe ist nicht vorhanden. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen. (1820)
Halle (Saale) 10. Dezember 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 1 u. 2.

Am 15. Februar 1918 treten die Serientarife IV, V, XIII, XVII, XXI und die Ausnahmetarife 1 (Frachtgüter aller Art), 13 E (Obst, frisches, in Körben), 4 B (Schafwollgarn), 43 (Gänse, lebende), 57 A und B (Wolle und Kammzug), 66 E (Steine, auch Marmor), 2 A (Ziegel) in Markwährung, ferner die Frachtsätze für Eilgut und die Stückgutklasse 1, sowie die Serientarife I B, II C und die Ausnahmetarife 1 (Frachtgüter aller Art), 64 (Quarzsand), 2 (Ziegel) in Kronenwährung außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II.
Dresden, am 12. Dezember 1917. (1817)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

a) **Tfv. 595 b. Gütertarif Teil I B.** Vom 1. Januar 1918 ab wird die Fracht für jede Sendung auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet (§ 1[3]). Gleichzeitig fallen die Frachtermäßigungen für leeres, gebrauchtes Packgut (Emballagen) (§§ 30—31 und 34) fort. Das Gewicht der Einzelgegenstände, die von der Eisenbahn nur gegen eine Gebühr ver- und entladen werden, oder deren Ver- und Entladung von den Verfrachtern gefordert werden kann (§ 41), wird vom selben Tage an von 750 kg auf 00 kg herabgesetzt.

) **Tfv. 1843. Tarif f. Beförd. von Leichen und lebenden Tieren, Teil 1.** Fracht und Begleiterfahrgeld werden vom 1. Januar 1918 an — je einmal für jede Sendung — auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet.

Näheres enthält der „Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger".
Cöln, den 9. Dezember 1917. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A — Tfv. 5.

Die Ilmebahn, die den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts zunächst nur für die Zeit bis Ende Dezember 1917 beigetreten war, hat nunmehr ihren dauernden Beitritt erklärt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. Dezember 1917. (1816)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 7 g für Eisenerz usw. vom Sieg-, Lahn- u. Dillgebiet nach Oberschlesien.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird bis auf weiteres, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, verlängert.
Elberfeld, 7. Dezember 1917. (1815)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Auf den Seiten 129/131 des Gemeinsamen Heftes des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II unter F. c) A. „Zuschlags- und Anstoßfrachten usw." ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 nachzutragen:

14. Freien Grunder Eisenbahn.

Die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife werden erhöht:
a) bei Eilstückgut um 20 ₰,
b) bei Frachtstückgut um 10 ₰,
c) bei Wagenladungen um 2 ₰ für 100 kg.

Cöln, den 6. Dezember 1917. (1818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothr.-luxemburgisch-badicher Gütertarif.

Der Ausnahmetarif 2 a für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel nach und von Erstein wird mit Geltung vom 10. Februar 1918 außer Kraft gesetzt.
Straßburg, 8. Dezember 1917. (1811)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1917 wird auf Seite 4, Absatz b des Abschnitts „III. Geltungsbereich", Magdeburg als Empfangsstation aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungen.
Magdeburg, 10. Dezember 1917. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Lokalgütertarife der unten angeführten Eisenbahnen.

Bosnischer Eisenbahnverkehr. — Direkter Dalmatienverkehr. — Eisenbahngütertarif, Teil II für den Verkehr zwischen der Station Holics der Holics-Gödinger Lokal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft einerseits und der Station Göding der k. k. österr. Staatsbahnen anderseits. — Galizisch-adriatischer Eisenbahnverband. — Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband. — Gemeinschaftstarif, Teil II, für die direkte Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und den Stationen und Haltestellen der Schneebergbahn. — Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Geselschaft und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. — Nord-Süd-österreichischer Eisenbahnverband. — Österreichisch-adriatischer Eisenbahnverband. — Österreichischer Eisenbahnverband. — Österreichischer Grenzverkehr. — Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband. — Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. — Ostböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. — Schwefelkiesverkehr. — Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. — Tarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg und darüber hinaus anderseits. — Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle einerseits und Lajtaujfalu anderseits. — Ungarisch-adriatischer Eisenbahnverband. — Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband. — Ungarischer Eisenbahnverband. — Verkehr k. k. österr. Staatsbahnen-Niederösterreichische Landesbahnen. — Verkehr k. k. österr. Staatsbahnen-Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. — Verkehr Reichenberg-Nordwestböhmen. — Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Eisenbahnverband. — Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband. — Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande. — Mährisch - Schlesisch - Galizischer Kohlenverkehr nach dem Inlande. — Österreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) Tarif, Teil I und Teil II. — Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen). — Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. — Deutsch-österreichischer Eisenbahnverband. Verkehr Graslitz oberer Bahnhof- Sachsen. — Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband, Teil I, Abteilung B. — Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord (Verkehr mit Österreich und Verkehr mit Ungarn). — Donau-Umschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony. — Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I. — Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B. — Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich. — Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr für Westösterreich. — Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina. — Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen. — Niederländisch - Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Wien. — Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. — Norddeutsch-ungarischer Verkehr. — Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr (Verkehr mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft). — Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr (Verkehr mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft). — Österreichisch-Lindauer Eisenbahnverband. — Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. — Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich. — Sächsisch-Österreichischer Verkehr. — Süddeutsch- österreichischer Verkehr. — Süddeutsch-ungarischer Verkehr. — Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr. — Südösterreichisch-ungarisch-schweizerischer Grenzverkehr. — Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr, Teil I und Teil II. — Tarif für die Überführung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der kgl. preußischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Oderberg. — Umschlagsverkehr über Bärcs. — Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen. — Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. — Westdeutsch-österreichischer Verkehr. — Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. — Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. — Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. — Mährisch-Schlesisch-Bayerischer Kohlenverkehr. — Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. — Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. — Nie-

derschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. — Norddeutsch - österreichischer Kohlenverkehr. — Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. — Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. — Sächsisch-österreichischer Kohlenverkehr. — Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Betriebskostenzuschlages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1918 wird für jede Sendung bei Aufgabe (auch Neuaufgabe) oder Abgabe in einer Station einer der unten genannten Eisenbahnen oder im Durchzug über eine oder mehrere der unten genannten Eisenbahnen die Fracht um einen Betriebskostenzuschlag erhöht, der somit einen Teil der Fracht bildet und ohne Rücksicht auf die Anzahl der angewendeten Tarife nur einmal erhoben wird.

Der Betriebskostenzuschlag, der nach den allgemeinen und besonderen Bestimmungen über die Frachtberechnung und nach dem der Frachtberechnung zugrunde gelegten Gewichte gesondert von dem übrigen Teile der Fracht berechnet wird, beträgt:

für Eilgüter 50 Heller für 100 kg,
für Frachtgüter bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg*) 30 Heller für 100 kg,
für Frachtgüter bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg*) 16 Heller für 100 kg,
für das Quadratmeter Ladefläche (Bodenfläche): a) bei Aufgabe als Frachtgut für Pferde, Fohlen, Ponys und Maultiere 100 Heller, für andere lebende Tiere 60 Heller; b) bei Aufgabe als Eilgut die unter a) angeführten Beträge erhöht um 50 %,

in allen Fällen jedoch mindestens 10 Heller für jede Sendung.

Der Betriebskostenzuschlag wird für jede Sendung erhoben, auch wenn der übrige Teil der Fracht nach den Tarifbestimmungen über die Einhebung von Mindestfrachten berechnet wird.

In den vorgenannten Beträgen sind die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag, die ungarische Transportsteuer und Eisenbahnkriegssteuer, ferner der bosnisch-herzegowinische Kriegszuschlag bereits enthalten.

Wien, am 13. Dezember 1917. (1809)
Abbazianer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft. — Agram-Samoborer schmalspurige Lokal-Eisenbahn. — Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen und die von ihr betriebene Ersteniederung. landwirtschaftliche Eisenbahn und die Borossebes-Menyházaer Lokalbahn. — Lokalbahn Aujezd-Luhačowitz. — Lokalbahn Auspitz. — K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. — Borzsavölgyer Landwirtschaftliche Eisenbahn. — Bosnisch-herzegowinische Landesbahnen und die von ihr betriebene Montanbahn Podlugovi-Vares. — Lokalbahn Brünn-Lösch. Budapester Lokaleisenbahnen und die von ihr betriebene Haraszti - Ráczkeveer Lokalbahn. — — Budapest-Budafoker Lokalbahnaktiengesellschaft. — Budapest-Szt. Lőrinczer elektr. Lokalbahn. — Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn und die von ihr betriebene Lokalbahn Wickwitz-Gießhübel-Sauerbrunn. — Debreczen-Nyirbátorer Lokalbahn. — Friedländer Bezirksbahnen. — Lokalbahn Friedland—Bilá. — Gablonzer elektrische Bahnen. — Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf. — Lokalbahn Gurein-Bittischka-Eichhorn. — Lokalbahn Hruschau-Polnisch-Ostrau. — K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Lokalbahnen, für welche der Lokaltarif (Teil II) der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) gültig ist. — Lokalbahn Linz-Eferding-Waitzenkirchen. — Lokalbahn Mähr. Ostrau--Karwin. — Lokalbahn Mähr. Ostrau-Přivoz-Witkowitz. — Máramaroser Salzbahn. — K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. — Eisenbahn Mohács-Pécs. — Nagyvárader Stadtbahn und die in ihrem Betriebe stehende Őssipuszta-Nagyvárad-Velenczer Verbindungs-Lokaleisenbahn. — Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach. — K. k. priv. Neutischeiner Lokalbahn. — Lokal Nezamislitz-Morkowitz. — Niederösterreichische Landesbahnen. — K. k. österreichische Staatsbahnen. — Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und die in ihrem Betriebe stehende Neusiedlersee-Lokaleisenbahn. — Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. — Salzkammergut-Lokalbahn. — Slavonische Drauthalbahn. — Gräfl. Clam-Martinic'sche Lokalbahn Smečno-Schlan. — Stauding-Stramberger Lokalbahn. — Steyrthalbahn. — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und die folgenden von ihr betriebenen Bahnen: Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn, Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Lokalbahn Radkersburg - Luttenberg, Lokalbahn S. Michele-Mezolombardo, Lokalbahn Laibach-Oberlaibach, Lokalbahn Bozen-Kaltern (Überetscherbahn), K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Lokalbahn Leibnitz-Pölfing-Brunn (Sulmtalbahn), Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard, folgende Linien der steiermärkischen Landesbahnen: Kapfenberg-Au-Seewiesen, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf-Stainz, Lokalbahn Grobelno-Rohitsch, Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel, Lokalbahn Bruneck-Sand i. T., Barcs-Pakracer Eisenbahn. — Szamosvölgyer Eisenbahn und die in ihrem Betrieb stehenden Lokalbahnen Zsibó-Nagybánya und Naszódvidéker Lokalbahn. Térrét-Kovásznaer Lokalbahn. — Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen und die in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen. — Lokalbahn Vöklamarkt-Attersee. — K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und die von ihr betriebene Schneebergbahn, ausgenommen die Strecke Puchberg am Schneeberg-Hochschneeberg. — Wiener Lokalbahnen. — Zillerthalbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

*) Im Binnenverkehre solcher Schmalspurbahnen, bei welchen die Wagenladungsfrachtsätze bereits bei Frachtzahlung für ein geringeres Rechnungsgewicht als 5000 kg angewendet werden, beträgt der Betriebskostenzuschlag für Frachtgüter bei Frachtzahlung mindestens für dieses geringere Gewicht 16 Heller für 100 kg.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für mineralische Kohle und Koks, Teil VI, vom 1. Januar 1905 Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Dezember 1917 werden die Frachtsätze der Serie I des obenbezeichneten Tarifes nach den Stationen der schweizerischen Eisenbahnen außer Kraft gesetzt.

Wien, am 6. Dezember 1917. (1810)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.
(Allgemeine Ausführungsbestimmungen 5 a und 7 a zu § 13 E.V.O.).

Vom 15. Dezember 1917 an ist bei Benutzung von Schnellzügen an Stelle der bisherigen nach Preisstufen aufgebauten Ergänzungsgebühren eine Ergänzungsgebühr in Höhe von 100 vom Hundert des tarifmäßigen Fahrpreises zu entrichten. Die Ergänzungsgebühr beträgt mindestens 3 ℳ. Eilzüge gelten als zuschlagpflichtige Schnellzüge.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und Auskunftstellen.

Berlin, den 10. Dezember 1917. (1808)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Dezember 1917 erscheint ein Nachtrag XVIII zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden. (1812)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1918 tritt eine Erhöhung der Sätze im Personen- und Gepäckverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Meppen, 10. Dezember 1917. (1822)
Der Betriebs-Direktor.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von ausgemusterten offenen Güterwagen (10 Stück), Schemelwagen (1 Stück) und Güterwagen-Untergestellen (8 Stück). Die Fahrzeuge sind lauffähig und im beschränkten leichten Verkehr verwendbar. Verkaufsbedingungen und Zeichnungen auf postfreie Anfrage zum Preise von 1 ℳ 50 ₰ für Güterwagen, 50 ₰ für Schemelwagen und 1 ℳ für Untergestelle erhältlich. Versand nach auswärts als portopflichtige Dienstsache gegen postfreie Zusendung der Beträge mit 5 ₰ Bestellgeld an Stationskasse, Hauptwerkstätte Karlsruhe. Angebote mit Aufschrift sind verschlossen, postfrei, spätestens bis 22. Dezember 1917 einzureichen. Zuschlagfrist 4 Wochen. (1823)

Karlsruhe i. B., im Dezember 1917.
Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 99. | 19. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Wiederertüchtigung schwerbeschädigter Kriegsteilnehmer für den Bahnunterhaltungsdienst im Bereich der badischen Staatsbahnen.

Von Oberbauinspektor **Ch. Lehmann**, Vorstand der Großh. Bahnbauinspektion Kehl.

Nachdem der jahrelang andauernde Weltkrieg unserem ıtschen Volke eine große Anzahl blühender junger Männer d Arbeitskräfte am nationalen Wohlstand geraubt, nachm er Tausende und Abertausende zu dauerndem Krüppeld Siechtum gebracht hat, erscheint es geradezu ein Lebenseresse unseres deutschen Volkes: daß alle Kräfte und higkeiten Verwundeter und Verstümmelter der deutschen beit erhalten bleiben, und eine mächtige Bewegung geht t Kriegsbeginn durch ganz Deutschland: denen, die an ib und Seele Schaden genommen haben in diesem Kriege, ne Ausbildung zu geben, die ihnen eine geeignete Verndung der gebliebenen Leistungsfähigkeit ermöglicht, um lem Kriegsbeschädigten einen Platz zu verschaffen, an m er mit frischem Mut ohne Sorgen arbeiten kann.

Diese Ausbildung geschieht schon seit geraumer Zeit in ılreichen Reservelazaretten, Invalidenschulen, Werkstätten d Fachschulen. Sie kann aber außerdem gefördert werden n einzelnen Personen, insbesondere von Vorgesetzten der Eisenbahndienst verwendeten Kriegsbeschädigten, wenn im Verkehr mit diesen bei der Einarbeitung in die einlnen Dienstzweige sich recht oft und eingehend mit ihnen fassen, sich ein Urteil über ihre Leistungsfähigkeit bilden, chts von ihnen verlangen, was über ihre Kräfte geht, ihnen eichzeitig für alles, was sie zu tun haben, ein lebendiges teresse einflößen, nur durch freundschaftliches Zureden von ihrer eigenen Leistungsmöglichkeit überzeugen und durch in den Verstümmelten, die manchmal durch die von nen erduldeten Leiden entmutigt, in der Willenskraft geıwächt und durch längere Untätigkeit abgestumpft sind, haffensfreude und den eisernen Willen zur Arbeit wieder wecken.

Dazu gehört, daß man dem Arbeitsbedürfnis der Verstümelten näher tritt und ihnen Mittel und Wege zeigt, wodurch re Arbeit erleichtert und gefördert werden kann. Von lchen Gesichtspunkten geleitet, sind im Bereich der Bahnuinspektion Kehl und auch in anderen Bahnbezirken des badischen Eisenbahnnetzes für die im Schrankendienst verwendeten Kriegsbeschädigten, die zur Ausnutzung der ihnen verbliebenen Arbeitskraft auch zum Bahnunterhaltungs- und zum Bahnuntersuchungsdienst beigezogen werden, Maßnahmen getroffen worden zur Erleichterung der Bahnunterhaltungsarbeiten durch Herstellung oder Beschaffung besonderer Geräte oder durch geeignete Abänderung vorhandener Gerätschaften, z. B. Schraubenschlüssel leichterer Bauart mit längerem Hebelarm, leichtere Stopfhaue, eiserne Rechen, Schottergabeln usw.

Ferner sind für Einarmige oder solche Kriegsbeschädigte, bei denen infolge Verletzung des Ellbogen- oder Handgelenks oder aus sonstigen Gründen eine Hand zum Schreiben nicht verwendbar ist — um ihnen die Anfertigung von Niederschriften der Fernsprechmitteilungen zu ermöglichen — geeignete Aufhängevorrichtungen für den Hörer der Fernsprechanlage geschaffen und die Schreibpulte bei solchen zweckmäßig angeordnet worden.

Endlich hat der Vorstand der Großh. Bahnbauinspektion Kehl, Oberbauinspektor Lehmann, für die im Bahnunterhaltungsdienst verwendeten einarmigen Kriegsbeschädigten, die als Schrankenwärter alle auf ihrer Strecke vorkommenden Arbeiten an Gleisen und Bahnkörper zu verrichten, aber auch zeitweise mit der Bahnunterhaltungsrotte zu arbeiten haben, eine Hilfsvorrichtung herstellen lassen, die es dem Oberarmamputierten ermöglichen soll, auch Schwerarbeiten zu verrichten*).

Es ist eine bekannte Tatsache, daß die ersten im Krieg auftauchenden Ersatzglieder für Einarmige (meist Kugelarme, die das verlorene Glied künstlich nachbilden sollten, z. B. Biesalski-, Jagenbergarm u. a.), sich später im täglichen Gebrauch als zu schwer und unhandlich erwiesen haben. Die Hülsenarme, Kugelgelenkarme und dergl. ermüden durch ihr

*) Anm. d. Schriftl.: Wir haben hierüber in Nr. 90, S. 758 d. Ztg. kurz berichtet.

Gewicht, außerdem ist ihre Bedienung unter der Jacke recht schwierig, der Gebrauch der vielen Ansatzstücke ist zeitraubend und umständlich. Auf der anderen Seite scheuen sich viele der Invaliden vor einem Ersatzglied, dessen verwickelten Mechanismus sie nicht verstehen. Wie anderwärts, so wurde auch im Bahnbezirk Kehl die Wahrnehmung gemacht, daß einarmige Schrankenwärter aus den oben angegebenen Gründen ihren Kunstarm in den Kasten legten und lieber ohne denselben arbeiteten. Er kommt für sie nur als Sonntagsarm in Betracht, d. h. als ein solcher, der nur zur Verschleierung des Arm- und Handverlustes dient und meist aus den seither gebräuchlichen Kunst- und Arbeitsarmen durch Anbringen einer künstlichen aus Holz geschnitzten oder aus überpolsterten Drähten geformten Hand hergestellt werden konnte.

Heute ist der Sonntagsarm, der früher das Feld beherrschte, dem Arbeitsarm gegenüber ganz in den Hintergrund getreten. Denn was helfen die schön geformten Kunstarme dem noch so willenstarken Krüppel, wenn er damit im Beruf nichts erreichen kann, wenn ihm nicht die richtigen Ersatzglieder zur Verfügung gestellt werden?

Wenn auch bei der Herstellung von Ersatzgliedern der Kriegskrüppel der ästhetische Gesichtspunkt nicht ganz ausgeschaltet werden kann, so muß heute, wo es darauf ankommen soll, alle irgendwie verwendbaren Kräfte — auch die minderleistungsfähigen — für den Wiederaufbau unseres wirtschaftlichen Lebens einzusetzen, darauf bedacht werden, die in der Arbeitsleistung denkbar besten, zweckmäßigsten und leistungsfähigsten Vorrichtungen zur Wiederertüchtigung der Kriegsbeschädigten zu beschaffen.

Was nun den Gegenstand der erwähnten Erfindung betrifft, so stellt dieser eine sog. „Prothese“ dar für Oberarmamputierte mit noch vorhandenem Stummel, die weniger das Verlorene verdecken, als dem Verstümmelten ermöglichen soll, sich nützlich zu machen und etwas zu leisten auf dem Gebiet der Bahnunterhaltung, des Bahn- und Wegebaues sowie der Landwirtschaft, und zwar in Schwerarbeiten auf diesen Gebieten. Dem Entwurf liegt die Tatsache zugrunde, daß der Stumpf, der Gefühl hat, die wunderbarsten Kräfte enthält und zu den erstaunlichsten Leistungen herangezogen werden kann, andererseits die Beobachtung, daß Einarmige durch Einstemmen von oben abgerundeten Gerätestielen in die Achselhöhle die Stoßkräfte der Schulter ohne große Ermüdung nach jeder Richtung zur Wirkung bringen können.

Durch diese Vorrichtung soll dem Einarmer ermöglicht werden, die in seinem Armstumpf schlummernden Muskelkräfte sowie die Schulter- Stoß- und -Druckkräfte bei der Handhabung von Geräten oder zum Heben und Verführen von Lasten zu verwerten.

Der patentamtlich geschützte „Unterarmersatz für Einarmige“ (D. R.-P. Nr. 299 933) besteht im wesentlichen aus einem gabelförmig gestalteten, in die Achselhöhle einzusetzenden Hohlbügel aus Stahlblech, an dessen unterer Seite ein kräftiges Kugelgelenk die Übertragung der Schulterkräfte auf ein Stahlrohr (Werkzeughalter) vermittelt, während ein an letzterem beweglicher Überschiebezylinder mit dem daran befestigten Unterlagsblech für eine den Armstumpf umfassende Ledermanschette die Ausnutzung der Muskelkräfte des letzteren gestattet. Das Stahlrohr hat am unteren offenen Ende einen Spannring mit Feststellschraube zum Einklemmen der Enden von hölzernen Gerätestielen oder zur Aufnahme von Einsatzstücken wie Haken, Ring, Klemme usw., wenn schwere Gegenstände gehoben, getragen oder verführt werden müssen. Die Vorrichtung wird mittelst Schulterkappe und Riemen über die Kleidung geschnallt und kann vom Invaliden ohne fremde Hilfe an- und abgelegt werden. Sie zeichnet sich aus durch Einfachheit der Konstruktion, Halt-

arkeit, geringes Gewicht (die Stahlteile wiegen einschließ-ch Verlängerungsrohr 735, ohne letzteres 535 Gramm), bil-ge Herstellungsweise und daher mäßigen Preis. Er hat ch bereits in der Praxis bewährt, besonders bei Ausführung on Bahnunterhaltungsarbeiten, z. B. Schwellen unterstopfen, Grasbeseitigen, Lösen und Laden von Erde auf Karren und Eisenbahnwagen, Verführen von Material mit Schubkarren, Tragen von Eimern und dergl. Ebenso hat er sich für landwirtschaftliche Arbeiten (mit Hacken, Spaten, Rechen, Sense, Dreschflegel usw.) als recht zweckmäßig erwiesen.

Der sächsische Staatshaushaltsplan in der Zweiten Ständekammer.

Am 27. u. 28. November d. J. hat die allgemeine Vorberatung es sächsischen Staatshaushaltsplanes in der Zweiten Ständeammer stattgefunden. Die einleitende Rede hielt der Staatsinister v. Seydewitz. Nach einigen Rückblicken auf die nanzielle Entwicklung im Finanzzeitraum 1914 und 1915 ührte er aus:

Es sei mir gestattet, jetzt einen Blick auf die finanziellen erhältnisse der Gegenwart und auf die allgemeine Wirtchaftslage zu werfen, wie sie sich durch den Krieg und eine Folge gestaltet haben. Es tritt hier mit besonderer Deutchkeit zutage, daß die Staatsfinanzen in ihrer Gesamtheit nd im einzelnen nicht losgelöst von der übrigen Welt beehen, daß sie vielmehr ein Stück der allgemeinen Volkswirthaft sind, deren Schicksal, deren Auf und Nieder sie widerpiegeln und teilen. Wenn daher der englische Wirtschaftsrieg sich die Niederwerfung der deutschen Volkswirtsch ls Ziel gesetzt hat, so geht er zugleich auf Zerstörung d esamten deutschen Staatswirtschaft wie des ordnungsmäßigen aushalts jedes einzelnen Staates aus. Trotz 3½jähriger verrecherischer Abschnürung vom internationalen Waren- und eldaustauschverkehr aber haben wir unsere gesunde innere irtschaftskraft behalten, und so sind auch unsere Staatsauhalte trotz allem, was auf ihnen lastet, derart intakt gelieben, daß wir sogar vermehrte Kultur- und Sozialaufgaben uf uns nehmen konnten und erfüllen. Ist das nicht neben llen staunenerregenden militärischen Leistungen unseres olkes allein schon ein wunderbares Ereignis, eine Tatsache, ie uns trotz allen Leides und aller Entbehrungen mit tiefer ankbarkeit und unerschütterlicher Siegeszuversicht erfüllen uß?

Was ist es aber, das die deutsche Volkswirtschaft zu diesem egreichen Durchhalten befähigt, was ließ alle feindlichen erechnungen zu schanden werden, so daß wir in diesem riege einen Zustand zur Wirklichkeit werden sehen, den üher auch unter uns viele für eine Utopie gehalten haben, as Fichtesche Ideal vom „geschlossenen Handelsstaate“? eben seelischen Kräften und neben der siegesgewissen lbsteinschränkung unseres tapferen Volkes, wovon ich dieser Stelle nicht näher reden will, danken wir diese rfolge unserer Volks- und Staatswirtschaft im Weltkriege nmal der unverwüstlichen treuen und aufopferungsvollen rbeit unserer Landwirtschaft, auch unseren Landfrauen, die ch in diesem Kriege ein Ruhmesblatt besonderer Art ererben, sodann aber der außerordentlich geschickten, zielewußten und tatkräftigen Umstellung unserer trefflich geiteten Industrie, und nicht zu vergessen der unermüdlichen nd unbeirrbaren Treue ihrer Arbeiterschaft. Dazu kommt e wahrhaft hervorragende Leistung der deutschen Wissenhaft, die es verstanden hat, in großem Umfange an Stelle angelnder Rohstoffe und ausfallender Auslandserzeugnisse r kriegs- und lebensnotwendige Zwecke Ersatzmittel zu behaffen, Ersatzmittel, die uns sogar für die kommende Friensze it in wichtigen Dingen unabhängig vom Auslande achen werden. Ich erinnere hier lediglich an den Ersatz s Chilesalpeters durch inländisch gewonnenen Stickstoff d an die aussichtsvollen Möglichkeiten, für die wichtige aumwolle Ersatzstoffe einzustellen. Wir haben allen Anß, für solche Tatbeweise der inneren Gesundheit und istungsfähigkeit unseres Volkes, für solche Fortschritte d für derartige Kriegsleistungen dankbar zu sein.

Die Berechnung unserer Feinde hat sich dabei aber auch ch in einer anderen Richtung völlig getäuscht. Wenn je s Wort von der Grube, die man einem andern gräbt und in e man schließlich selbst hineinfällt, zur Wahrheit wurde, in diesem Kriege. Die Absperrung vom Ausland hat in eler Hinsicht die entgegengesetzten Erfolge als die von ngland erwarteten gezeitigt: sie hat die notwendige innere räftesammlung unserer Volkswirtschaft ganz unmittelbar d zwangsweise unterstützt, hat zu einer feinverästelten neren Blutzirkulation unserer Volkswirtschaft geführt, die le Lebenssäfte dem eigenen Volksganzen erhält, und untionellen Abfluß von Arbeitskräften und Arbeitserzeugssen sowie von deutschem Gelde nach dem Auslande verndert; sie hat uns — im geraden Gegenteil zu unseren inden — vor einer gefährlichen Auslandsverschuldung beahrt und uns zu Gläubigern unserer eigenen Schulden und auf diese Weise zur Aufbringung unseres enormen Staatsbedarfes im Kriege fähig gemacht.

Wenn hiernach unser Geld im Lande geblieben ist, so darf vom staatswirtschaftlichen Standpunkte aus allerdings nicht übersehen werden, daß eine Verstärkung unseres Volksvermögens im Kriege dadurch nicht eingetreten ist, sondern daß wir in weitem Maße von diesem Vermögen zehren. Denn unsere Arbeit im Kriege kann naturgemäß nicht derart produktiv sein, wie die Arbeit im Frieden. Wir müssen bedenken, daß das Geld, das das Reich von seinen Bürgern aufnimmt, zu großen Teilen in unproduktive Anlagen fließen muß, in Werte, die zur Selbstvernichtung bestimmt sind, wie Munition und andere Kriegsmittel, und in Anlagen, die nur zum allergeringsten Teile unmittelbare Erträgnisse liefern. Selbstverständlich soll damit nicht gesagt sein, daß jene Aufwendungen etwa letzten Endes unwirtschaftlich wären. Im Gegenteil, sie sind wirtschaftlich im höchsten Maße, insofern sie uns die Aufrechterhaltung unserer Volkswirtschaft überhaupt ermöglichen. Ich brauche hier ja bloß an die zerstörten Gebiete in Feindesland erinnern, um klarzumachen, was ich meine. Die Arbeit unserer feldgrauen Helden, die uns vor der Vernichtungswut unserer Feinde bewahrt, ist in diesem Sinne die produktivste, die denkbar ist. Aber werbende Anlagen im etatrechtlichen Sinne sind durch unsere Anleihen naturgemäß nur in sehr geringem Umfange geschaffen worden. Will man bei gesunden Finanzgrundsätzen bleiben, so wird man deshalb zu ihrer Verzinsung und Tilgung auf Erschließung neuer Einnahmequellen für das Reich zukommen müssen, soweit nicht unsere Feinde durch Kriegskostenentschädigung zur Abtragung der uns durch ihre Schuld auferlegten Lasten beitragen.

Nach Hinweis auf die Gefahren, die mit einem Eingriff in das durch den Krieg ohnehin stark in Anspruch genommene Kapital der Privatwirtschaft zwecks Deckung von Reichsschulden verknüpft sein würden, fuhr Exzellenz v. Seydewitz fort:

Um eine solche Entkräftung unserer Volkswirtschaft zu vermeiden, bietet sich als das naturgegebene, sowohl von allen realpolitischen als sittlichen Grundsätzen gerechtfertigte Mittel dar: denjenigen, deren frevelhafter Wille diesen Krieg heraufbeschworen und fortgesetzt verlängert hat, die Wiedergutmachung des angerichteten Schadens aufzuerlegen! Es wäre das keine „Vergewaltigung“, sondern wir würden damit nur das uns vor Gott und aller Welt zustehende allernatürlichste Recht geltend machen. Wer für künftige Erhaltung des Weltfriedens eintritt, kann nichts Besseres tun, als auf die Forderung einer ausreichenden Kriegsentschädigung zu bestehen. Eine unverdiente Schonung der Friedensbrecher ist nicht am Platze, sie sichert den Frieden gewiß nicht. Ich brauche mich hier lediglich auf eine angesehene Berliner Zeitung berufen, die anfangs dieses Jahres schrieb: „Alle, die jetzt so eifrig mit Berechnungen und Vermutungen über die künftigen Finanzlasten und ihre Deckung an der Arbeit sind, sollten sich sagen, daß die künftigen Lasten nicht bloß von der Dauer des Krieges abhängen, sondern auch von den finanziellen Bedingungen, die wir bei dessen Beendigung unseren Gegnern aufzuerlegen imstande sind.“ Der Einwand aber, daß unsere Feinde nicht imstande seien, eine ihrer Schuld entsprechende Entschädigung zu leisten, ist nach Feststellungen bester Sachkenner nicht stichhaltig. Ein bekannter Abgeordneter hat diesen Einwand einmal als „lächerlich“ bezeichnet. Um die Zahlungsfähigkeit unserer von den angelsächsischen Großmächten, insbesondere von dem gegenwärtig reichsten Lande der Welt, Nordamerika, so reich finanzierten Gegner haben wir uns tatsächlich in keiner Weise zu sorgen. Denken wir doch auch daran, wie im umgekehrten Falle unsere Feinde mit uns umspringen würden.

Insbesondere über die Staatseisenbahnen äußerte sich Exzellenz v. Seydewitz wie folgt: Ich sagte bereits, daß der Rechnungsabschluß für den Zeitraum 1914/15 sich für den Staatsbahnbetrieb zufolge der ersten Kriegswirkungen außerordentlich ungünstig gestaltet hat. Der Überschuß blieb um mehr als 54 Millionen Mark hinter dem Anschlag zurück. In der laufenden Periode aber ergaben dank der allmählichen Belebung des innerdeutschen Verkehrs und auch beeinflußt durch Militärtransporte sich wesentlich höhere Verkehrsein-

nahmen, die sich im Jahre 1916 um nicht weniger als 25 Millionen Mark oder um 16,5 % höher stellten als im Vorjahre 1915. Auch im laufenden Jahre 1917 sind die Bruttoeinnahmen im Vergleich mit dem Vorjahre noch weiter gestiegen. Leider aber war die Zunahme der Einnahmen nicht groß genug, um die gleichzeitige außerordentliche Steigerung der Ausgaben auszugleichen und zu günstigen Reinerträgnissen zu führen.

Der Rechnungsabschluß für das erste Jahr des laufenden Haushaltsplanes widerspricht dem scheinbar. Er stellt sich — rein äußerlich genommen — nicht ungünstig dar, denn der Betriebsüberschuß beträgt 45 714 400 ℳ, also 3 710 400 ℳ mehr als im Haushaltsplane vorgesehen, und sogar 13 500 000 Mark mehr als das Rechnungsergebnis 1915. Bei näherer Betrachtung ergibt sich jedoch ein anderes Bild. Denn die Einnahmen blieben — obschon sie wesentlich höher als die des Vorjahres waren — doch hinter der Veranschlagung zurück, und somit wurde der höhere Überschuß nur durch eine Verminderung der Ausgaben herbeigeführt. Hierbei handelt es sich indes — und das ist der springende Punkt — im wesentlichen nicht um Ersparnisse, sondern lediglich um ein Hinausschieben von unausbleiblichen Arbeiten und Anschaffungen, die zum allergrößten Teil in absehbarer Zeit nachgeholt werden. Namentlich gilt dies für die Minderausgabe von rund 1½ Millionen Mark zur Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, ferner für die gleiche Minderausgabe von 1½ Millionen Mark zur Beschaffung der Werkstattsmaterialien und nicht zum wenigsten für die Minderausgabe von fast 6 Millionen Mark zur Beschaffung ganzer Fahrzeuge. Alle diese Ausgaben sind lediglich deshalb zunächst unterblieben, weil die kriegerischen Verhältnisse ein Hinausschieben bedingten und es sowohl an Arbeitskräften als auch an Material mangelte. Die Nachholung der fraglichen Arbeiten und Anschaffungen aber ist unvermeidlich, und zwar, wie zu befürchten ist, unter wesentlich erhöhten Aufwendungen, da inzwischen Arbeitslöhne und Materialkosten erheblich gestiegen sind.

Gibt schon aus diesen Gründen der äußerlich günstige Abschluß des Jahres 1916 kein zutreffendes Bild, so kommt noch hinzu, daß auch auf der Einnahmeseite Beträge erscheinen, die den äußeren Abschluß des Jahres günstig beeinflussen, obgleich sie materiell genommen einem früheren Zeitraum zuzuweisen wären. Hauptsächlich gilt dies von 7 698 000 ℳ Vergütungen für Militärtransporte, die nicht im Jahre 1916, sondern im Jahre 1915, zum Teil sogar schon im Jahre 1914 ausgeführt worden sind, deren Bezahlung aber erst im Jahre 1916 erfolgte. Ferner darf ich darauf hinweisen, daß die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1916 im ganzen 6 768 489 Mark mehr als im Haushaltsplan vorgesehen an Miete und Leihgeld für Lokomotiven und Wagen, namentlich von der Militärverwaltung, vereinnahmt hat. Diese Einnahmen werden aber naturgemäß durch die erwachsenden hohen Ausbesserungs- und Ersatzkosten aufgezehrt werden. Bis jetzt konnten eben nur die nötigsten Ausbesserungen ausgeführt werden, die Hauptausgaben für die Reparaturen und den Ersatz folgen erst in den späteren Jahren nach. Auch diese Tatsache darf bei Beurteilung des Rechnungsabschlusses 1916 nicht außer acht gelassen werden.

Die Entwicklung der finanziellen Verhältnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1917 steht nun aber ganz unbedingt und in stärkstem Maße unter dem beherrschenden Einfluß der gewaltigen Steigerung der Personalkosten und aller Materialpreise. Welche außerordentlich hohen Beträge für die Teuerungszulagen, die besonderen Kriegsteuerungszulagen, Familienbeihilfen usw. bewilligt worden sind, ha ich schon angedeutet. Allein auf die Staatseisenbahnverwa tung entfallen davon — auf ein Jahr berechnet — ru 30 Millionen Mark. Auf die außerdem durchgeführten Loh erhöhungen bei der Eisenbahnverwaltung komme ich spä zurück.

Was aber die Preise der Materialien und Betriebsmitt anlangt, so kostete von unserem wichtigsten Betriebsstoff der Kohle, im Mai 1914 eine Tonne noch 15 bis 17 ℳ, jet beträgt der Preis 26 bis 34 ℳ, es sind also Preissteigerunge um 71 bis 100 % eingetreten. Ähnliches gilt für Gaskok Für Braunkohlenbriketts sind sogar 160 bis 166 % mehr zahlen. Die Preissteigerungen für die Werkstoffe (Eisengu Eisenblech, Kesselrohre und dergleichen) sind in den Jahre 1913 bis 1917 um 90 bis 300 % gestiegen. Das Minera Lageröl wird jetzt teilweise um 347 % höher bezahlt als i Jahre 1913. Für Lokomotiven haben sich die Preise u rund 50 %, bei einzelnen Gattungen sogar um 64 % erhöh und bei den Güterwagen bewegen sich die Preissteigerunge zwischen 114 und 118 %. Dies sind nur einzelne Beispiel Es gibt aber kein Material, das von der Preissteigerung ve schont geblieben wäre. Leider steht nun, wie schon ang deutet, diesen Ausgabesteigerungen eine entsprechende Ve mehrung der Einnahmen nicht gegenüber. Diese sind zwa sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr im Lauf der späteren Kriegszeit, verglichen mit den vorangehende Kriegsjahren, weiter nicht unerheblich gestiegen, jedoch e reichen sie die Einnahmen des letzten Friedensjahres noc immer nicht. An sich ist es ein erfreulicher Beweis für di Erstarkung unseres Wirtschaftslebens im Kriege, daß i letzten Kriegsjahre (1. August 1916 bis 31. Juli 1917) die Ve kehrseinnahmen nur noch um 3,42 % hinter den entsprechende Einnahmen des letzten vollen Friedensjahres 1913 zurück geblieben sind. Es genügt dies jedoch keineswegs, um di großen Mehrkosten für Personal und Material auszugleichen

Andere Gebiete Deutschlands befinden sich hier in eine etwas günstigeren Lage. Selbstverständlich wird die Preis steigerung allenthalben fühlbar, doch haben im Durchschnit die Einnahmen der deutschen Staatsbahnen im letzten Kriegs jahre die des letzten Friedensjahres überschritten, in Preuße sogar recht erheblich. Es liegt dies im wesentlichen daran daß die zumeist in Preußen angesiedelte Schwerindustrie e leichter hatte, sich auf große Heereslieferungen einzurichten als die sächsische Industrie, die sich großenteils mit Her stellung feinerer Fertigfabrikate befaßt. Für diese ist auc die fast vollständige Unterbindung der Ausfuhr von beson derem Nachteil. Für die in Sachsen besonders ausgebreitet Textilindustrie aber begann es nach und nach immer meh an Rohstoffen zu fehlen, übrigens alles Momente, die ge bieterisch darauf hinweisen, daß Sachsen bei Beteiligung mi zusammengefaßten Betrieben in besonderer Weise berück sichtigt werden muß. Für Preußen wirkte auch die mit dem Kriege eingetretene Verschiebung in den Absatzverhältnissen der Kohlen günstig, da an Stelle der früher vielfach auf den Wasserwege eintretenden englischen Kohle die Versorgung der betreffenden preußischen Landesteile aus den preußischen Steinkohlenbezirken auf dem Bahnwege und mithin eine große Vermehrung der preußischen Transporte eintrat; i Sachsen aber ist der Ersatz der leider zurückgehenden böh mischen Braunkohle durch deutsche Braunkohle, insbesondere Briketts, für die Eisenbahnverwaltung mit Frachtverlusten verknüpft.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Tariferhöhung nach den Beschlüssen des preußischen Landeseisenbahnrats.** Der Landeseisenbahnrat hat in seiner Sitzung am 12. d. M. folgende Gutachten über Tariffragen von allgemeinerem Interesse abgegeben: Neben der vom Landeseisenbahnrat bereits in seiner vorigen Sitzung befürworteten Erhöhung der normalen Einheitssätze für die Personenbeförderung wurden die Neuregelung des Gepäckverkehrs und einige weitere von der Eisenbahnverwaltung geplante Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr einstimmig angenommen. Ebenso wurde die Einführung eines einheitlichen Kriegszuschlags von 15 % im Güter- und Tierverkehr einstimmig befürwortet. Mit der Aufhebung der auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Friedensausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl erklärte sich der Landeseisenbahnrat einverstanden. Ferner wurden die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen auf Einführung von Mindestfrachten für Wagenladungen, Erhöhung der Mindestfrachten für Stückgut, Einführung einer Mindestentfernung für Eil- und Frachtstückgut sowie für Expreßgut und Aufhebung der Frachtermäßigungen für Saatgut gutgeheißen. Hierbei wurde die Erwartung ausgesprochen, daß nach Wiedereintritt normaler Verhältnisse die Einführung einer Frachtermäßigung für Saatgut erneut geprüft werde. Diese Erhöhungen sollen vom 1. April n. J. in Kraft treten.

— **Rede des Unterstaatssekretärs Stieger gelegentlich der Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses über die Kohlenversorgung.** Am 14. d. M. gab Exzellenz Stieger bei den genannten Verhandlungen folgende Erklärung ab: Die Schwierigkeiten im Kohlentransport begannen zuerst mit der Zunahme des Erntetransportes. Die Eisenbahnverwaltung war andauernd bemüht, das Eisenbahnmaterial während des Krieges auf der Höhe zu halten. Es ist außerdem außerordentlich vermehrt worden. So sind allein 4900 Lokomotiven, das sind 30 % mehr als in den letzten Friedensjahren, und 120 000 Güterwagen während des Krieges neu angeschafft worden. Für das laufende Jahr sollen bis 1. April 1700 Lo-

komotiven und etwa 9000 Wagen zu liefern sein. Die Lokomotivfabriken haben bis zum Jahre 1917 ziemlich pünktlich geliefert, sind aber infolge Personalmangels, ebenso wie die Wagenfabriken, im Rückstande. Hunderte von Wagen sind fertig bis auf einzelne Teile, die nicht geliefert werden können. Es schweben Verhandlungen über den Bau von weiteren 1700 Lokomotiven und von 29 000 Wagen. Die Verhandlungen darüber sind nicht ganz leicht, da wir für Lokomotiven ungefähr 60 % und für Wagen 80 % mehr bezahlen sollen. Wir hoffen aber, mit den Fabriken einig zu werden. Um der Verkehrsschwierigkeiten weiter Herr zu werden, sind wir schon lange bei der Prüfung, auf welchen großen Strecken die Gleise ausgebaut werden sollen. Die Strecke von Hamm bis Minden ist hergestellt. Wir denken auch daran, auf der Strecke vom Ruhrrevier nach Düsseldorf und Cöln ein drittes und viertes Gleis zu bauen. In dem Anleihegesetz von 1918 sind schon die ersten Anforderungen für den Neubau der Brücke bei Duisburg gemacht. Wir denken auch daran, die Ruhr-Siegbahn viergleisig auszubauen. Die Eisenbahnverwaltung ist von der Bedeutung der Kohlenversorgung für das Reich vollständig durchdrungen. Aber in erster Linie sind die zahlreichen Militärtransporte zu bewältigen. Auch die Lebensmittel- und Futtermitteltransporte haben vielfach den Vorrang. Man darf auch nicht vergessen, daß eine Reihe von Einfuhrgütern, die sonst auf dem Rhein transportiert wurden, wie Erz aus Schweden, jetzt mit der Eisenbahn aus Lübeck, Stettin und Hamburg herbeigeschafft werden müssen. Im Interesse des Güterverkehrs hat sich die Verwaltung genötigt gesehen, den Personenverkehr einzudämmen. Sie ging dabei schrittweise vor und ließ zuerst nicht mehr als 45 % des stehenden Fahrplans fahren. Aber alle freundlichen Ermahnungen halfen nichts. So stieg im letzten Weihnachten der Zivilverkehr trotzdem noch um 50 %. Die Verwaltung sah sich dann genötigt, eine größere Regelmäßigkeit im Eil- und Schnellzugverkehr herbeizuführen, die den Güterverkehr sehr beeinflußte. Der doppelte Fahrpreis ist zwar eine außerordentliche Maßregel, aber durch sie ist es gelungen, eine Besserung herbeizuführen, indem die Zahl der Zivilreisenden auf ein Drittel herunterging. Neben dem Personal werden dabei auch täglich 2000 t Kohle gespart. Eine weitere Verkehrseinschränkung für dieses Weihnachtsfest plant die Verwaltung nicht, sie ist aber auch nicht in der Lage, Sonderzüge fahren zu lassen. Die Eisenbahnverwaltung ist mit allen Mitteln bestrebt, die Betriebsfrage zu regeln, und sie trifft alle ihre Maßnahmen im engsten Einvernehmen mit der Militärbehörde. Wir hoffen dadurch der Betriebsschwierigkeiten Herr zu werden.

— **Erfolg der VII. Kriegsanleihe.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes:

„Die Zeichnungen der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung auf die 7. Kriegsanleihe bei den amtlich geförderten Zeichnungsstellen der Verwaltung belaufen sich nach dem jetzt vorliegenden Gesamtabschluß auf über 13 182 000 ℳ. Dazu treten die zahlreichen Zeichnungen bei den anderen Zeichnungsstellen. Dieser vorbildliche Erfolg gibt mir auch diesmal Anlaß, allen Eisenbahnern, die durch ihre Zeichnungen wie auch durch opferwillige Werbetätigkeit zum Wohle unseres Vaterlandes mitgewirkt haben, erneut meine volle Anerkennung und meinen Dank auszusprechen."

— **Nachforschen nach hochwertigen fehlenden Gütern und Gepäckstücken.** Um ein solches einfacher und erfolgreicher zu gestalten, hat der Ermittlungsausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes beschlossen, daß nunmehr versuchsweise alle Verbandsverwaltungen das Ersuchen der Nachforschung nach Gepäck und Gütern im Werte von mindestens 1000 ℳ an die Deutsche Ausgleichstelle in Berlin richten, welche die gesuchten Stücke in eine Zusammenstellung aufnimmt, deren Inhalt möglichst zweimal in jedem Monat als Anlage zu dem von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin im Verlage von Julius Springer herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeiger usw. veröffentlicht werden soll. Als Kriegsmaßnahme sollen für das Auffinden hochwertiger Güter und Gepäckstücke Belohnungen gewährt werden.

— **Milderung der Gütersperre.** Wir entnehmen der „Nordd. Allg. Ztg." folgendes: Das Meßamt für die Mustermessen in Leipzig schreibt: „Durch die Gütersperre sind die Meßindustrien erheblich betroffen worden. Von vielen Seiten um Unterstützung und Vermittlung angegangen, hat sich das Meßamt für die Mustermessen in Leipzig sogleich mit den Reichs- und Staatsbehörden und den Eisenbahnverkehrsstellen in Verbindung gesetzt, auch entsprechende Anträge eingereicht und diese mündlich begründet. Es ward dann auch eine wesentliche Erweiterung der Freiliste sowie die Zusage der Eisenbahnverwaltungen erzielt, die für das Weihnachtsgeschäft bestimmten Waren, soweit Laderaum vorhanden, abzurollen. Der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten schrieb dem Meßamt unter anderem, daß die Liste der freigelassenen notwendigsten Güter nach und nach schon erheblich erweitert, und jetzt die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt seien, bei Bewilligung von Ausnahmen größeres Entgegenkommen zu zeigen sowie auch den Versand solcher Güter, die zurzeit noch allgemein gesperrt, jedoch stark begehrt sind, in mäßigem Umfange freizugeben. Ebenso hat die sächs. Staatseisenbahnverwaltung auf die Anträge des Meßamts weitgehendes Entgegenkommen bewiesen. Das Meßamt hat sich bemüht, durch ausführliche Eingaben und Bescheinigungen im Einzelfalle die Wünsche der beteiligten Meßfirmen nach Kräften zu unterstützen. Bis jetzt sind etwa 500 Frachtbriefe bei ihm eingereicht worden, die es befürwortend weitergegeben hat. Seine Befürwortung ist auch in allen Fällen von Erfolg gewesen, was den beteiligten Eisenbahnverwaltungen gegenüber mit Dank anerkannt sein soll."

— **Die Höchsttarife im Bayerischen Landtage.** Bei der Beratung des Gesetzes über den vorläufigen Vollzug des Staatshaushaltes für 1918/19 wurde im Finanzausschuß der Abgeordnetenkammer des Bayerischen Landtages eine Änderung der bestehenden Höchsttarife vorgeschlagen, indem folgender Antrag Annahme fand: „Die Königlich bayerische Staatsregierung wird ermächtigt, die bisherigen Höchstsätze der Staatseisenbahnen a) bei den Gebühren für die Beförderung von Personen, Gütern und lebenden Tieren bis zu einer Grenze von 30 %, b) bei den Gebühren für die Beförderung von Reisegepäck bis zu einer Grenze von 50 % zu überschreiten."

— **Zivilgüterverkehr mit den besetzten Gebieten Rumäniens.** Das österreichische Warenverkehrsbureau versendet folgende Mitteilung: „Bis zum Ausbruch des Krieges mit Rumänien war die Warenausfuhr nach Rumänien in derselben Weise eingerichtet wie gegenwärtig die Ausfuhr nach Bulgarien und der Türkei und der gesamte Zivilgüterverkehr im Österreichischen Warenverkehrsbureau zusammengefaßt. Es steht zu hoffen, daß in absehbarer Zeit die Zivilgüterausfuhr nach dem besetzten Gebiete Rumäniens wieder aufgenommen werden kann. Es empfiehlt sich für alle Fälle, die für die besetzten Gebiete Rumäniens bestimmten und versandbereiten Waren schon jetzt im Österreichischen Warenverkehrsbureau in Wien (Stubenring 8—10) zum Zwecke seinerzeitiger Beförderung anzumelden." Wie wir von zuständiger Seite erfahren, ist die Wiedereröffnung des Privatgüterverkehrs nach Rumänien (Carmenverkehrs) allerdings in Aussicht genommen, doch steht der genaue Zeitpunkt noch nicht fest. Mit der Abwicklung des Carmenverkehrs in Deutschland ist die Expreß G. m. b. H., Berlin W. 8, Behrenstr. 48, betraut worden. Anmeldungen für den Carmenverkehr nach dem besetzten Gebiete Rumäniens sind nur an diese Stelle zu richten, die es auch übernimmt, die Ausfuhrförmlichkeiten zu erledigen.

Österreich.

— **Die bauliche Ausgestaltung der Nordbahn durch Legung eines dritten Gleises.** Mit Rücksicht darauf, daß für die Leistungsfähigkeit einer zweigleisigen Bahn in erster Linie jenes Gleis maßgebend ist, auf welchem der Güterverkehr von den Gewinnungsstellen nach den Verbrauchsstellen befördert wird, was bei der Nordbahn in der Richtung von Oderberg nach Wien erfolgt, wird zunächst ein neues Gleis, und zwar für die vorbezeichnete Verkehrsrichtung, geschaffen, während das für die Gegenrichtung Wien-Oderberg dienende Gleis erst in einem späteren Zeitpunkte zur Ausführung gelangen soll. Der Grunderwerb und der Unterbau wird jedoch mit Rücksicht auf den seinerzeitigen viergleisigen Ausbau der Nordbahn schon jetzt durchgeführt. Nach dem Bauplan wurde die Nordbahnlinie in drei Bauabschnitte eingeteilt, und zwar: Neu-Süßenbrunn-Lundenburg (70 km), Lundenburg-Prerau (100,3 km) und Prerau-Hruschau (86,1 km). In der Teilstrecke Wien-Neu-Süßenbrunn ist die Herstellung eines neuen Streckengleises zunächst noch entbehrlich, weil diese Strecke durch die im Vorjahre ausgeführten Anlagen zur Umleitung der Wiener Durchgangsverkehre bedeutend entlastet wird, in der Teilstrecke Hruschau-Oderberg ist das dritte Gleis bereits anläßlich des Baues des Rangierbahnhofs Oderberg hergestellt worden, während die zweigleisige Strecke Oderberg-Krakau für die Bewältigung des Verkehrs in den nächsten Jahren noch ausreicht. Durch die Kriegsereignisse und deren Begleiterscheinungen, darunter insbesondere durch die Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Arbeitskräften und Baustoffen, dürfte jedoch der ursprüng-

liche Bauplan eine Erstreckung erfahren. Mit dem Bau wurde in der Strecke von Prerau bis Mährisch-Weißkirchen bereits begonnen. Die Durchführung der Bauarbeiten erfolgt teilweise durch Vergebung an Bauunternehmer, teilweise in Regie. Gleichzeitig mit der Ausgestaltung der Nordbahn zu einer dreigleisigen Bahn wird bei Prerau eine zweigleisige Schleifenverbindung von der Hauptbahn Prerau-Mährisch-Ostrau zur Flügelbahn Prerau-Olmütz gebaut, welche die Abwicklung des Verkehres von Nordwesten nach Osten bzw. umgekehrt beschleunigen und die Anlagen der Station Prerau entlasten soll. Schließlich liegen auch baureife Projekte für den Ausbau des zweiten Gleises in der Strecke Trzebinia-Granica und für die Anlage eines neuen Verschiebebahnhofs nächst Chrzanow vor, welche dem Bedürfnisse Rechnung tragen sollen, den Güteraustausch von und nach dem produktionsreichen Königreich Polen zu fördern. Die Inangriffnahme dieser letzteren Bauten ist, falls es die Witterung gestattet, noch in diesem Jahre in Aussicht genommen.

— **Güterberaubung während der Beförderung.** Im Ausschusse des Staatseisenbahnrates gelangten mehrere Anträge, betreffend Maßnahmen zur Hintanhaltung der im Eisenbahnverkehr sich häufenden Beraubungen der Güter während des Transports zur Verhandlung. Der Regierungsvertreter Ministerialrat Dr. Deschka führte hierzu aus, das Eisenbahnministerium habe zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle, deren beklagtes Überhandnehmen letzten Endes wohl auf die große Knappheit an allen Bedarfsgegenständen und den wirtschaftlichen Notstand weiter Bevölkerungsschichten zurückzuführen sei, eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Hierher gehören die Verbesserung der Einfriedungen und der Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte und die Bewachung der Wagen während des Aufenthaltes in den Stationen, ferner die verschärfte Bewachung der Magazine, unvermutete Streifungen auf den Bahnhofsplätzen und unvermutete Revisionen in den Personalkasernen und Wächterhäusern sowie eine verschärfte Tätigkeit der Kontrollorgane. Ferner sei angeordnet worden, daß mit hochwertigen Gütern beladene Wagen nach Tunlichkeit mit Vorhängeschlössern oder durch Verdrahtung verschlossen und daß jenen Bahnbediensteten und auch bahnfremden Personen, die zur Entdeckung von Eisenbahndiebstählen beitragen, Prämien bis zu 300 K. für den einzelnen Fall ausbezahlt werden. Hierbei sei gegen Bedienstete, die sich Diebstähle zuschulden kommen ließen, stets mit größter Strenge vorgegangen worden. Die Direktionen seien angewiesen worden, zur Bewachung der Bahnhöfe und für die Streifungen auch Gendarmerie, Polizei- und Militärwachen in möglichst ausgiebigem Maße zu verwenden und sich diesbezüglich mit den betreffenden Behörden ins Einvernehmen zu setzen. Leider seien diese Maßnahmen infolge des empfindlichen Material- und Personenmangels vielfach unzulänglich. In dem Bestreben aber, kein Mittel zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle unversucht zu lassen, habe sich das Eisenbahnministerium — abgesehen davon, daß in einem besonderen fachmännischen Ausschusse die Frage eines neuen Wagenverschlusses studiert wird — entschlossen, die bereits seit Jahren bestehende sogenannte Aktivkontrolle weiter auszugestalten, allerdings nach Maßgabe des stark verminderten Personalbestandes. . . . Die Begleitung von Spiritus, Zucker und Tabak werde schon heute geübt.

Ein Mitglied bemerkte, die Erfahrungen lehren, daß die Beraubungen hauptsächlich in den Hauptstationen, besonders in den Übergangsstationen, wo die Güter länger stehen bleiben, erfolgen, weshalb in diesen Stationen bei Tag und bei Nacht strenge Kontrolle geübt werden sollte.

Sektionschef Ritter v. Solvis wies darauf hin, daß diese Zustände Begleitumstände des Krieges seien, und daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen wirklich außerordentlich schwer sei, dem Übel beizukommen.

Übrige europäische Länder.

— **Skandinaviens erste Kabelbahn.** In Bergen wird in diesem Monat die Kabelbahn eröffnet, die nach dem in der nächsten Umgegend der alten Hansestadt belegenen Flöifjeld, einer Gebirgspartie, hinaufführt. Die Bahn wurde 1914 in Angriff genommen und sollte dem Plan nach bereits in zwei Jahren fertig sein, doch der Krieg bereitete auch diesem Bau Schwierigkeiten, u. a. dadurch, daß für die Maschinen und Wagen, die von Deutschland bezogen wurden, erst neuerdings die Ausfuhrerlaubnis erteilt worden war. Wie bei ähnlichen Bahnen, sind gleichzeitig zwei Wagen im Betrieb, von denen der eine aufwärts, der andere abwärts geht. Jeder Wagen hat außer den Räumen für den Führer, vier Abteile und kann bis zu 65 Personen aufnehmen. Der Betrieb beginnt morgens um 7 Uhr und endet kurz vor 12 Uhr nachts. Die Wagen fahren zu gewissen Zeiten alle 15 Minuten, in der übrigen Zeit alle 30 Minuten. Die Strecke ist in vier Stationen geteilt, und der Preis beträgt hin und zurück 50 Öre, die einzelne Fahrt aufwärts 30, abwärts 20 Öre. Die Leistungsfähigkeit der Bahn ist recht erheblich, indem täglich 6—7000 Personen befördert werden können. Betriebssicherheit wird dadurch gewährt, daß die Wagen mit mechanischem Bremsapparat versehen sind, der augenblicklich und automatisch wirkt, wenn ein Unfall vorkommt. Sollte somit das Kabel reißen oder der Motor versagen, bleiben beide Wagen von selbst stehen. Mit der Bahn erhält Bergen eine neue Anziehungskraft. Ihr steht rege Benutzung in Aussicht, da das Flöifjeld ein großartiger Aussichtspunkt ist, der zu den beliebtesten Ausflügen der Bewohner gehört. Dazu kommt in den Sommermonaten der Touristenverkehr. M.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Der Zentralvorstand des „Vereins schweizerischer Güterexpeditions- und Lagerhausbeamter“ hatte im Frühjahr 1917 bei der Generaldirektion der S. B. B. das Begehren gestellt, für alle Güterexpeditionen und Lagerhäuser die achteinhalbstündige Arbeitszeit einzuführen. Im November erfolgte die Antwort, daß die Kreisdirektionen ermächtigt worden seien, während der Dauer des eingeschränkten Fahrplans die Dienstzeiten für alle Dienstklassen zu kürzen, wo dies ohne Personalvermehrung und ohne dienstliche Unzukömmlichkeiten angängig sei. Gestützt darauf ist nunmehr auf dem Platze Zürich nach einem Bericht der „N. Z. Ztg.“ für das Bureaupersonal die achteinhalbstündige und für die Arbeiter die neunstündige Arbeitszeit eingeführt worden, und zwar beim Eilgut vom 12. November, beim Frachtgut vom 3. Dezember an. Güterablieferungen können nur noch bis abends 5½ Uhr, Sonntags bis 5 Uhr erfolgen. — Nach einer Basler Meldung sind in Basel am 23. November oberhalb der Münchensteiner Brücke mitten auf den Gleisanlagen zwischen Güterbahnhof und Personenbahnhof zwei mit Zement und Kalk beladene deutsche Güterwagen entgleist. Beim Abstoßen sprangen sie über die dortige Weiche, wobei ein Teil der Schienen aufgerissen wurde. Mit Hilfe einer Vorspannlokomotive und mit starken Winden gelang es nach mehrstündiger Arbeit, die Wagen, deren Räder sich tief in den Bahnkörper eingewühlt hatten, wieder flott zu machen und Gleis und Weiche auszubessern. Der gewöhnliche Zugverkehr hat durch die Entgleisung keine Unterbrechung erlitten. Vom Bahnpersonal wurde niemand verletzt; der Materialschaden ist verhältnismäßig gering. — Seit im Frühjahr der neue Güterbahnhof in Biel dem Verkehr übergeben worden ist, sind die weiteren Umbauten rüstig vorwärts geschritten. Die gegenwärtigen Umbauarbeiten am zweiten Baulos begreifen, wie wir der „N. Z. Ztg.“ entnehmen, riesige Erdbewegungen in sich, die zur Erstellung des gewaltigen, von Madretsch bis gegen den See hin reichenden Dammes nötig sind. An mehreren Orten werden die Straßen unter der Linie durchgeführt, da künftig die lästigen Schienenübergänge vermieden werden sollen. An der Schlachthausstraße ist in den letzten Tagen der Rest des frühern städtischen Kühlhauses verschwunden, an dieser Stelle werden die Gründungsarbeiten für die Überbrückung der Straße durch die fünfgleisige Zufahrt zum neuen Personenbahnhof ausgeführt, eine Arbeit, die des lehmig-torfigen Grundes wegen sehr schwierig ist. Im Jahre 1918 werden für Umbauarbeiten voraussichtlich rund 1½ Millionen verausgabt werden. F. R.

— **Güterverkehr zwischen Altbulgarien und den besetzten Gebieten.** Alle Sendungen nach dem Morawa- und Dramagebiet sowie nach der Dobrudscha und Mazedonien, werden unabhängig davon, ob sie beschlagnahmte oder für den freien Handel offene Gegenstände enthalten, nur mit Zustimmung der Direktion für allgemeine Fürsorge befördert. Dagegen werden Waren aus den vorerwähnten Gebieten in das Innere des Königreiches ebenso wie im Königreiche selbst, ohne jedweden Erlaubnisschein zur Beförderung zugelassen.

— **Neue Eisenbahnlinien in Bulgarien.** Der Minister für Eisenbahnen, Post und Telegraphen wird der Sobranje (Nationalversammlung) einen neuen Gesetzentwurf über den Bau von folgenden neuen Eisenbahnlinien vorlegen: 1. Küstendil-Kadin Most-Zarewo Selo-Kotschane-Stip-Gradsko. 2. Radomir-Dupniza-Lewunowo-Demir Hissar und 3. Güschewo-Egri Palanka-Trnowez-Kratowo.

Die unter Punkt 2 angeführte Linie (siehe Nr. 79 S. 663 d. Ztg.) wurde vorläufig größtenteils als schmalspurige Feldbahn ausgeführt. Die unter Punkt 3 angegebene Linie dürfte jedenfalls von Kratowo im Tale der Kriwa reka bis Kumanowo (Station der Linie Nisch-Üsküb-Salonich) weiter geführt werden. Kratowo liegt in einem, im Mittelalter seiner großen Ergiebigkeit wegen sehr berühmten Bergwerksgebiet, wo Silber und Blei gewonnen wurde.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. I 176 vom 12. Dezember 1917 an die außerdeutschen am Vereinsreiseverkehr zurzeit selbständig teilnehmenden Verwaltungen (einschließlich der K. K. Staatsbahndirektionen) und nachrichtlich an die deutschen Grenzverwaltungen sowie die vereinsfremden Verwaltungen, die unser Rundschreiben Nr. I 137 erhalten haben, betreffend den Vereinsreiseverkehr. Ergänzungsgebühr zu den deutschen Fahrscheinen (abgesandt am 14. Dezember d. J.);

Nr. V 239 vom 11. Dezember 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 15. Dezember d. J.);

Nr. II 102 vom 11. Dezember 1917 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herabsetzung der Bezugszahl des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 17. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 15. d. Mts. verschied infolge einer Lungenentzündung der

Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Albert Nixdorff,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin,

im 61. Lebensjahre.

Der Verewigte hat der Staatseisenbahnverwaltung über 27 Jahre angehört, davon fast 7 Jahre der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, und sein Amt unermüdlich mit großem Eifer und treuer Pflichterfüllung verwaltet. Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in ihm einen besonders erprobten, tüchtigen Fachmann, der Kreis seiner engeren Amtsgenossen einen hochgeschätzten, liebenswürdigen Mitarbeiter, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Berlin, den 17. Dezember 1917. (1840)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks.

2. Güterverkehr.

Gütertarif Basel S. B. B. und St. Johann-Baden usw.

Ab 1. Januar 1918 tritt der Ausnahmetarif Nr. 5 b (Steine, rohe) außer Kraft.

Karlsruhe, 13. Dezember 1917. (1835)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1918 werden die Frachtsätze für die Station Grube Vaterland aufgehoben, da die Station für den Frachtgutverkehr geschlossen wird.

Dresden, 13. Dezember 1917. (1829)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1917 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird in das Verzeichnis V (zur Beförderung in Kesselwagen zugelassene Güter) als lfd. Nr. 3a aufgenommen: „Ammonnitratlösung".

Berlin, den 15. Dezember 1917. (1839)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. D. E. Gütertarif, Teil II, Heft C, Teilheft C 2 c: Ausnahmetarife für Eisen und Stahl usw. (Tfv. Nr. 5).

Die mit dem 14. Februar 1918 ablaufende Geltungsdauer des Ausnahmetarifs S 5 a (früher S. 5 u) für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. im Falle der Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern von bestimmten oberschlesischen Eisenversandstationen nach Ostseehafenstationen wird gegen jederzeitigen Widerruf verlängert.

B. Deutsch-Dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser. — Nr. 580 b Tfv.

Die mit dem 14. Februar 1918 ablaufende Geltungsdauer des besonderen Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl usw. von Oberschlesien nach Dänemark — Nr. 580 b des Tfv. — wird gegen jederzeitigen Widerruf verlängert.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, im Dezember 1917. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1917 werden die Stationen der bayerischen Lokalbahn Miltenberg-Hasloch (Main) mit Schnittentfernungen für den neuen Übergangspunkt Hasloch (Main) Landesgrenze in den Tarif einbezogen und die außerbayerische Verbandsstationen mit Schnittentfernungen für diesen Übergangspunkt ausgerüstet.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, 12. Dezember 1917. (1838)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenb. r. d. Rheins.

Eröffnung der Station Cunnersdorf b. Kamenz für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Januar 1918 wird der zwischen den Stationen Straßgräbchen und Kamenz (Sa.), rechts der Bahnstrecke Lübbenau-Kamenz (Sa.) gelegene Haltepunkt Cunnersdorf bei Kamenz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse für den unbeschränkten Stückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen.)

Die Abfertigung von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1825)

Halle (Saale), im Dezember 1917.
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1269. Oberschlesischer-Österreichischer Kohlenverkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 4, vom 1. September 1913.

Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen bei Leitung über den Hilfsweg Sosnowice W. E.-Heeresbahn Nord-Belzec.

Mit sofortiger Gültigkeit gegen jederzeitigen Widerruf wird für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen

von

sämtlichen Versandstationen und Gruben, ausgenommen Annagrube bei Pschow (lfd. Nr. 68)

nach

sämtlichen an und östlich der Linie Belzec-Lemberg-Sambor-Sianki gelegenen Stationen Ostgaliziens, sowie nach Stationen der Strecke Jaroslau-Sokal und der Lokalbahn Lemberg-Kleparow-Jaworow, soweit der Verkehr nach den Stationen dieses Gebietes überhaupt zugelassen ist, bei Eintritt eines Verkehrshindernisses auf dem leitungsberechtigten Wege der Hilfsweg über Sosnowice W. E.-Heeresbahn Nord-Belzec festgesetzt.

Für die Beförderung auf dem Hilfsweg wird neben den über den behinderten Weg geltenden tarifmäßigen oder im Verlautbarungswege eingeführten Frachtsätzen eine Umwegsfracht berechnet. Über die Höhe der Umwegsfrachten und Anwendungsbedingungen wird auf die gleichmäßige Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Den Frachtbriefen für diese Sendungen sind nur die gleichen Zollpapiere usw. beizufügen wie bei den Sendungen nach Österreich-Ungarn.

Kattowitz, 1. Dezember 1917. (1824)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Lokal-Gütertarif. (1827)

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1918 gelangt der Nachtrag II zu dem vom

1. August 1917 gültigen Lokal-Gütertarif, Teil II, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der ungarischen heiligen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung. — Dieser Nachtrag enthält unter anderem neue Frachtsätze für gewöhnliches und ermäßigtes Eilgut für die Klasse I und für die Ausnahmetarife 3a und 3b, sowie Änderungen und Aufhebungen von Ausnahmetarifen.

Elbe-Umschlagsverband. Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, vom 1. Jänner 1911. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Oesterreich, Teil II, vom 1 Jänner 1914. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Teil II, vom 1. Jänner 1914. Gütertarif, Teil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai und Riesa Hafen vom 1. Februar 1914.

Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Kundmachung (357) in Nr. 24 dieses Blattes vom 22. März 1916 — mit Ausnahme der in der daselbst angeführten Kundmachung (90) in Nr. 5 dieses Blattes vom 16. Jänner 1915 unter D Elbeumschlagstarif für Ungarn enthaltenen Tarifmaßnahmen — wird bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1919 erstreckt. In der angeführten Kundmachung (357) sind die daselbst angeführten Termine „1. Februar 1917“ auf „1. Februar 1919“ abzuändern.

Wien, am 13 Dezember 1917. (1843)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalbahn S. Michele-Mezolombardo. — Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1918, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1918 gelangt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II (vom 1. März 1907) für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn S. Michele-Mezolombardo zur Einführung. — Dieser Nachtrag enthält u. a. neue Frachtsätze für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut, für Pferde usw. bei Auflieferung als Eilgut, für sperrige Güter und für die Klasse I. — Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von 0,50 K. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1917. (1834)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1918, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1918 gelangt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger (vom 1. August 1910, Neuauflage vom 1. März 1917) für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn zur Einführung. — Dieser Nachtrag enthält unter anderem neue Frachtsätze für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut, für Pferde usw. bei Auflieferung als Eilgut, für sperrige Güter und für die Klasse I. — Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von 1,20 K. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1917. (1833)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1911.

Aufhebung von Serien- und Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1918 werden die Frachtsätze der Serientarife IV, V, XIII und XXI und der Ausnahmetarife 1 (Frachtgüter aller Art) (auch die in der Kronenwährung geltenden), 47 A (Pflanzenfett), 64 (Quarzsand [Glassand], unverpackt), 72 (Ziegel) — II und 97 F (Badewannen, gußeiserne usw.) aufgehoben.

Wien, am 12. Dezember 1917. (1837)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1918, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1918 gelangt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger (vom 1. April 1910, Neuauflage vom 1. März 1917) für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Einführung. — Dieser Nachtrag enthält u. a. neue Frachtsätze für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut und für die Klasse I. Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von 1,20 K. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1917. (1832)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

Wien - Pottendorf - Wiener Neustädter Bahn. — Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg. Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, insolange Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1918 gelangen nachstehende Nachträge zur Einführung und zwar:

Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif Teil II, und Kilometerzeiger vom 1. Jänner 1910, Neuauflage vom 1. August 1917 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn;

Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 1. Jänner 1910, Neuauflage vom 1. August 1917, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben;

Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 1. Jänner 1910, Neuauflage vom 1. August 1917, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg;

Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 1. Jänner 1910, Neuauflage vom 1. August 1917, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg;

Nachtrag I zum Tarif, Teil II, vom 1. Jänner 1910, Neuauflage vom 1. August 1917 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren im direkten Verkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg und darüber hinaus anderseits.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von je 0,50 Kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1917. (1831)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Bekanntmachung.

In der Bekanntmachung (1774) der Nr. 95 dieser Zeitung vom 5. Dezember 1917 ist in der ersten Zeile „1. Jänner“ zu berichtigen auf: „31. Jänner“.

Wien, am 13. Dezember 1917. (1836)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif, Heft A und B.

Vom 15. Dezember 1917 an wird an Stelle der Ausgabe der am 18. Oktober d. J. eingeführten Schnellzug-Ergänzungskarten mit abgestuften festen Sätzen bei der Benutzung von Schnellzügen zu dem tarifmäßigen Schnellzugsfahrpreis eine Ergänzungsgebühr von 100 vom Hundert erhoben. Der Zuschlag beträgt mindestens 1,50 *M*, im Wechselverkehr mit den preußisch-hessischen und sächsischen Staatsbahnen mindestens 3 *M*. Durch die neue Ergänzungsgebühr treten gegen seither teilweise auch Erhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Die Änderung ist gemäß § 2 der EVO. genehmigt.

Karlsruhe, 12. Dezember 1917. (1828)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom Tage des Inkrafttretens des Gesetzes vom 8. IV. 1. J. über die Versteuerung des Personenverkehrs (voraussichtlich am 1. April 1918) gelangt für den diesseitigen Binnenverkehr ein neuer Personen- und Gepäcktarif, enthaltend Erhöhungen im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Die besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Brandenburg (Havel), im Dezember 1917.
Die Direktion. (1826)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 100. | 22. Dezember 1917. | LVII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Vom 1. Januar k. J. wird

1. der grüne Umschlag der Zeitung in Wegfall kommen. Die auf ihn bisher verwiesenen Privatanzeigen werden am Schlusse der Zeitung selbst, hinter den amtlichen Bekanntmachungen und zwar in der Regel einmal wöchentlich in der Sonnabend-Nummer veröffentlicht werden.
2. Der Preis für die Privatanzeigen wird von bisher 40 Pf. auf 60 Pf. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Ist eine Abänderung des Nachnahmeverfahrens im deutschen Verkehr angezeigt und durchführbar?

Schon vor dem Kriege wurde des öftern von Versendern Klage über verzögerliche Auszahlung eingelöster Nachnahmen durch die Eisenbahn geführt und es waren diese Beschwerden auch in den Körperschaften für Handel und Gewerbe Gegenstand der Verhandlung. Hierbei wurden insbesondere der bei der Eisenbahn bestehende Grundsatz der Auszahlung nach bestimmten Wartefristen und diese außerdem als zu lang gezogen bemängelt. Außerdem betonte man, daß der Kaufmann und noch mehr der mittlere und kleine Gewerbetreibende in Absicht auf möglichste Beschränkung seiner Betriebsgelder darauf sehen müsse, daß die eingelösten Beträge ihm möglichst bald gutgebracht werden.

Als Abhilfe wurde gewünscht, daß der bisherige Grundsatz der Auszahlung nach Fristenablauf aufgehoben werde, die Nachnahmebeträge vielmehr möglichst sofort nach Eingang ohne weiteres Zutun des Versenders ausbezahlt werden sollten.

Zur Erreichung dieses Ziels wurde allseitig das von der Postverwaltung geübte Verfahren empfohlen.

Dieses besteht in der Hauptsache darin, daß der Aufgeber jeder Sendung eine Nachnahmepaketkarte mit angehängter Postanweisung oder Zahlkarte — beide nach Vordruck ausgefüllt — beizugeben hat. Beim Verfahren mit Postanweisung hat der Aufgeber das von ihm zu tragende Porto vom Nachnahmebetrag abzuziehen, was bei der Zahlkarte unterbleibt, da in diesem Falle die Kosten der Überweisung vom Postscheckamt zu Lasten des Empfängers gebucht werden. Nach Einlösung der Nachnahme erfolgt die weitere Behandlung der Postanweisung oder Zahlkarte nach den für diese bestehenden allgemeinen Bestimmungen.

Es erheben sich nun die Fragen

I. läßt sich ein derartiges Verfahren dem Grundsatze nach auch im Eisenbahnverkehr einführen?

II. welche Vorteile und Nachteile würde dies für Publikum und Eisenbahn mit sich bringen?

III. welche Einwirkung hätte es auf die Bemessung der Nachnahmegebühr unter Berücksichtigung der Leistungen der Eisenbahn und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Nachnahmeverkehrs und

IV. welche Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Abfertigungsvorschriften kämen im wesentlichen in Betracht?

Zu Punkt I.

Behufs Vergleichung des neuen Verfahrens mit dem jetzigen dürfte es sich empfehlen, das letztere kurz zu beschreiben und die bisher gemachten Vorschläge zu besprechen.

1. Jetziges Verfahren.

Der Versender trägt den Nachnahmebetrag in der besonderen Spalte des Frachtbriefes vor, die Versandstation erteilt für jede Frachtbriefsendung einen Nachnahmeschein und fertigt g. f. den Nachnahmebegleitschein aus. Hierauf erfolgt Eintrag im Nachnahme- und im Versandbuch; täglich oder in sonst bestimmten Zeitabschnitten erfolgt die Abstimmung der Beträge im Nachnahmebuch mit denen des Versandbuchs. Besondere Vereinbarungen mit dem Versender können die Aufgabe der Nachnahmesendungen in besonders zu erstellenden Aufgabeverzeichnissen unter Benutzung dieser als Beilage

zum Nachnahmebuch unter Wegfall der Nachnahmescheine festsetzen. Nach Ablauf der Wartefristen oder nach Eingang der Begleitscheine erfolgt Auszahlung der Beträge gegen Rückgabe der bescheinigten Nachnahmescheine. Bei besonderer Vereinbarung kann Auszahlung unter Zusammenfassung mehrerer Sendungen nach bestimmten Zeitabschnitten und unter Sammelbescheinigung stattfinden.

Auf der Empfangsstation werden die Nachnahmebeträge samt Nachnahmegebühr weder in Buchung, noch bei Erhebung ausgeschrieben, bei frankierten Nachnahmesendungen wird der Nachnahmebetrag lediglich als Überweisung behandelt.

Bei nachträglichen Verfügungen müssen regelmäßig sowohl Versand- als Empfangsstation in Anspruch genommen werden; bei Erhöhung oder nachträglicher Auflage von Nachnahmen belastet die Versandstation mittels Aufrechnung den Empfang mit dem Betrage oder Unterschied nebst der Nachnahmegebühr, während bei ganzer oder teilweiser Auflassung der Nachnahme die Empfangsstation ihre (Mehr-) Belastung auf die Versandstation zurückrechnet; ähnlich muß sie verfahren im Falle der Nichtausführbarkeit einer auf Erhöhung oder nachträgliche Auflage lautenden nachträglichen Verfügung.

Das Verfahren weist somit für die Regel den größeren Teil der Arbeit der Versandstation zu, die Empfangsstation hat lediglich mit dem Geldeinzug und g. f. mit dem Nachnahmebegleitschein Befassung. Für die Aufgabestation fällt als Arbeit ganz besonders in die Wagschale die tägliche Abstimmung und Auszahlung der Nachnahmebeträge. In letzterer Beziehung weist auf größeren Stationen die täglich nötige Geldbereitschaft Schwierigkeiten bei den großen Schwankungen zwischen Bedarf und Eingang auf, welche bewirken, daß an einem Tage überflüssige Bestände gehalten werden, während vielfach schon am folgenden Tage fällige Auszahlungen mangels verfügbarer Mittel zurückgestellt werden müssen. Dies ist aber gegenüber Inhabern kleinerer Geschäfte und Privatpersonen mit vereinzelten größeren Beträgen peinlich und gibt nicht selten Anlaß zu Auseinandersetzungen, da meistens mit dem pünktlichen Empfang des Geldes behufs Deckung anderer fälliger Verbindlichkeiten gerechnet wird; man ist also zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten genötigt, vielfach einen größeren Geldbestand als zweckmäßig bereitzuhalten. Auch die Erledigung der Nachnahmebegleitscheine verursacht bei deren Ausdehnung auf größere Verkehrsgebiete ziemlich Arbeit, nicht zum mindesten in der Richtung, daß die Scheine gar nicht oder nicht rechtzeitig zurückkommen, so daß Nachforschungen und Anfordern von Doppeln nötig werden. In dieser Beziehung wäre der in Nr. 18 des Jahrgangs 1916 dieser Zeitung gemachte Vorschlag der Aufnahme eines Einzahlungsnachweises in den Frachtbrief geeignet, eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Eine Frage ist es aber, ob es sich lohnt, hiewegen allein den Frachtbriefvordruck zu ändern oder ob nicht vielmehr die grundsätzliche Änderung nach den in dieser Zeitung inzwischen erschienenen Vorschlägen dringender ist.

Zum Verfahren selbst wäre noch zu sagen, daß die gesteckten Fristen für kürzere Strecken doch zu lang erscheinen und daß es wohl folgerichtig wäre, für Eilgutsendungen gemäß ihrer kürzeren Lieferfrist auch kürzere Wartefristen festzusetzen; eine Änderung würde wohl einen Teil der Klagen beseitigen können.

Auch die Einrichtung der Einzahlungsbenachrichtigung des Versenders (EVO. § 72 II) hat sich bis heute nicht einbürgern können.

2. Neues Verfahren.

Hierzu ist im voraus zu bemerken:

a) seine Einführung käme nur für den deutschen Verkehrsverband in Betracht;

b) die Unterscheidung zwischen Barvorschüssen und Wertnachnahmen würde wegfallen;

c) das bisherige Nachnahmeverfahren müßte für dien liche Aufrechnungen (Vorfrachten, Frankaturnot Auslagen) sowie für Belastungen nach dem Ausland fo bestehen.

Diese Beträge würden sämtlich zum Unterschied von d Nachnahmen des Versenders als Auslagen oder Vorfrac ten zu bezeichnen sein;

d) an der Verrechnung der Unterwegsgebühren und Ro gelder würde nichts geändert.

Im übrigen ließe sich folgende Ausführung denken.

Es werden zweierlei Frachtbriefe erstellt, solche für Se dungen mit und solche für Sendungen ohne Nac nahme; letztere enthalten keine Spalte für Nac nahme und keine Anhängepostanweisung (s. unten beide sind, wie bisher, vom Absender auszufertigen. He stellungsstoff: leichte Pappe entsprechend dem angehängt Postanweisungsvordruck.

Der Frachtbrief für Nachnahmesendungen — ausnahms weise auch für Nichtnachnahmesendungen zugelassen trägt am oberen Rande einen nach der Rückseite des Frach briefs umgeklappten, vom Versender auszufüllenden, abtren baren Postanweisungsvordruck, lautend auf den nach Ab zug des Portos verbleibenden Restbetrag der Nachnahme Prüfung dieser Berechnung bei der Aufgabe; Anordnung un Beschaffung dieses Vordrucks hätte im wesentlichen dem be der Postverwaltung üblichen zu entsprechen. Die Versand station erteilt, wie bisher, einen Nachnahmeschein, der seiner seits abtrennbar, der Postanweisung angehängt, vom Abse der ausgefüllt, auf die Angabe des Empfängers, Bestim mungsorts, des Betrages sowie die Bestätigung der Aufgab der Sendung sich beschränkt. Die Ausfertigung einzelne Nachnahmescheine kann beim Bestehen besonderer Verei barung, ähnlich wie unter 1) genannt, unterbleiben. An Stell des Postanweisungsvordrucks können sich Postscheckinhabe Frachtbriefe mit angehängter Zahlkarte (mit oder ohn Nachnahmeschein) erstellen lassen, welche im übrigen wi die Postanweisungen weiterbehandelt werden; der Portoabzu unterbleibt, da solcher zu Lasten des Empfängers durch da Postscheckamt verrechnet wird.

Im Frachtbrief erfolgt der Vortrag der Nachnahme, wi seither, nach Anleitung des Vordrucks; das Nachnahmebuc fällt für diese Versendernachnahmen weg. Im Versandbuc oder Markenbuch werden sie lediglich nachrichtlic vorgemerkt; eine Belastung der Empfangsstation mit ihne unterbleibt.

Im Empfangsbuch werden sie nicht vorgetragen, da gegen in den Verrechnungskarten in besonderer Spalte aus geschieden. Der Einzug vom Empfänger erfolgt, wie seit her, gleichzeitig mit den etwaigen übrigen Beträgen. Grund sätzlich erst nach Einlösung der Nachnahme wird de angehängte Vordruck (Postanweisung oder Zahlkarte) ab getrennt, sodann einzeln oder nach Zeitabschnitten zusammen gefaßt, mindestens aber täglich einmal, mit dem Barbetra oder im Scheckverfahren der nächsten Postanstalt übergeben welche einzeln oder in Sammelliste bescheinigt. Auf de Einzel- oder Sammelbescheinigung werden Datum und Ord nungsnummer der Verrechnungskarte vorgemerkt; nach Zeit folge geordnete Aufbewahrung der Bescheinigungen ist nötig Eine Belastung des Rollführers mit den Nachnahmebeträgen unterbleibt; die eingezogenen Beträge werden von ihm unter eigener Verantwortlichkeit abgewickelt; bahnamtliche stich weise Nachprüfung bleibt vorbehalten.

Bei Umbehandlung oder Weitersendung bleib der Postanweisungsvordruck am Frachtbriefe zur Verfügung der neuen Bestimmungsstation.

Für nachträgliche Verfügungen gilt folgendes: Vormerkung allgemein, wie bisher, im Versandbuch; bei Auflassung der Nachnahme wird der Postanweisungsvordruck abgerissen und mit der nachträglichen Verfügung aufbewahrt; bei Erhöhung oder Verminderung hat der Absender gleich-

‥tig mit der Verfügung eine neue, der Empfangsstation zu ‥ermittelnde Postanweisung zu übergeben; weiteres Ver‥hren wie bei Auflassung; bei nachträglicher Auflegung ‥r Nachnahme ist ein neuer (Nachnahme-) Frachtbrief nicht ‥tig; der Vortrag erfolgt alsdann in der Rechnung des ‥achtbriefs; eine Postanweisung ist vom Absender beizu‥ben. Die Nachnahmegebühr bei Erhöhung oder nachträg‥her Auflage hat der Absender zu frankieren.

Die Empfangsstation führt die Verfügungen aus; ist dies ‥er untunlich, so gibt sie diese durch die Versandstation ‥er direkt an den Absender zurück. Eine Anrechnung oder ‥ückrechnung auf die Empfangs- oder Versandstation kommt ‥ diesen Fällen allgemein nicht mehr in Betracht.

In Unbestellbarkeitsfällen findet Verrechnung ‥ischen Empfangs- und Versandstation wegen der Nach‥hme nicht mehr statt; bei ihrer gleichzeitigen Auflassung ‥er Verminderung findet das Verfahren bei nachträg‥hen Verfügungen sinngemäße Anwendung; auch bei Über‥be der Sendungen an Lagerhäuser oder Spediteure unter‥eibt jede Verrechnung hinsichtlich der Nachnahme.

Zu Punkt II.

Die vorstehend unter 2. gegebenen Ausführungen dürften ‥rtun, daß sich ein den Wünschen des Publikums entgegen‥mmendes Verfahren auch im Eisenbahnverkehr durchführen ‥ße.

Ein Vergleich der beiden Verfahren zeigt für das neue ‥lgende

a) Vorteile:

α) für die Bahn:

Möglichkeit der Ausdehnung der Markenbriefabfertigung auch auf Nachnahmesendungen, Wegfall der Nachnahmebegleitscheine, der Nachnahmebücher oder sonstiger Aufgabeverzeichnisse, Wegfall jeglicher Verrechnung auf der Versandstation und damit auch der Abstimmung zwischen Nachnahme- und Versandbuch, Wegfall der Berechnung der Nachnahmen im Versandbuch und jeder Verrechnung zwischen Versand- und Empfangsstation anläßlich nachträglicher Verfügung oder Annahmeverweigerung, Wegfall der Nachnahmeauszahlung und damit jeglicher Geldbereitschaft auf der Versandstation, weitere Begünstigung des bargeldlosen Verkehrs, möglichstes Zusammenfassen der einzelnen Nachnahmeposten auf der Bestimmungsstation und Wegfall jeglicher Geldbereitschaft infolge des natürlichen Ausgleichs der ein- und ausgehenden Posten;

β) für das Publikum:

Wegfall der lästigen Wartefristen, schnellerer und regelmäßiger Eingang der Nachnahmebeträge;

b) Nachteile und Geschäftsvermehrung.

α) für die Bahn:

Einführung eines besonderen Nachnahmefrachtbriefs, Nachprüfung der Postanweisungsberechnung bei Aufgabe, Ausscheidung der Nachnahmen in der Verrechnungskarte des Empfangs, Sonderbehandlung auf der Empfangsstation behufs Abführung der Beträge zur Post und die Nachprüfung hierüber; Belastung des Rollführers durch die Sonderbehandlung der eingezogenen Nachnahmen;

β) für das Publikum:

Einführung besonderer Nachnahmefrachtbriefe, Ausfertigung der Nachnahmepostanweisungen und der Nachnahmescheine.

Bei sachlicher Prüfung ergeben sich für das neue Verfahren ‥cht unerhebliche Vorteile sowohl für die Bahn als für das ‥ublikum, die zusammen die Nachteile, insbesondere hinsicht‥ch Geschäftsbelastung der Empfangsstation, überwiegen. ‥uch die Nachteile für das Publikum treten zurück gegen‥ber den Vorteilen der raschen Abwicklung der Nachnahmen durch die Bahn und der Möglichkeit der ausgedehnteren Anwendung von Postscheck und Banküberweisung; es ist deshalb eine günstige Aufnahme durch das Publikum zu erwarten.

Zur Lösung der Frage möge weiter noch auf den eingehenden Aufsatz in Nr. 38, Jahrg. 1916 d. Ztg. kurz Bezug genommen werden, insbesondere auf die Punkte 1/13, S. 446.

Die Punkte 1/4 sind durch das neue Verfahren erfüllt, ebenso Punkt 7 mit Einschränkung, Punkt 5 und 6 erscheinen nicht nötig; dagegen dürften die Ausführungen der Punkte 8 und 9 in Verbindung mit 10—13 der Empfangsstation zu viel Arbeit und Umständlichkeiten verursachen, insbesondere auch die V. K. 2 durch die umfangreiche Abrechnung mit allen Stationen schwer belasten. Aus den wohldurchdachten Vorschlägen kommt man — abgesehen von der Kostenfrage — zu dem Schluß, daß ohne Änderung des jetzigen Frachtbriefs ein Fortschritt auch in dieser Frage ausgeschlossen ist, ein Grund mehr, den Vorschlägen zur Schaffung eines neuen, dem wirtschaftlichen Wohle der Eisenbahn mehr Rechnung tragenden Frachtbriefs näherzutreten.

Zu Punkt III.

Hinsichtlich der Regelung der Nachnahmegebühr wäre zu bemerken:

Der besonderen Förderung des Nachnahmeverkehrs als Mittel zum Geldeinzug im geschäftlichen Verkehr dürfte in Anbetracht des Ausbaus des heutigen Kreditwesens und der Geldüberweisung im Bank- und Postverkehr wohl kaum das Wort geredet werden können; er erscheint vom kaufmännischen Standpunkte veraltet und gibt infolge der einseitig bevorzugten rechtlichen Stellung des Absenders gegenüber dem Empfänger nicht selten Anlaß zu Annahmeverweigerungen, bei welchen die Eisenbahn oft mehrfach Vermittlungsdienste leisten muß. Seine häufigste Verwendung findet er bei sog. Versandgeschäften und im gewerblichen Verkehr, wo er ohne Zweifel zurzeit ein wirkliches Bedürfnis befriedigt; seine Zunahme während des Krieges um das Doppelte möge hier erwähnt sein und dürfte ihre Erklärung in den besonderen Verhältnissen dieser Zeit finden.

An und für sich fällt der Geldeinzug weniger in den Aufgabenkreis der Eisenbahn als einer Beförderungsanstalt, jedenfalls nicht in dem Maße wie bei der Postverwaltung, die sich neben der körperlichen Wert- und Geldbeförderung von jeher auch auf die Vermittlung des Bargeldverkehrs und -einzugs eingestellt und eingerichtet hat, weshalb schon aus diesem Grunde eine unterschiedliche Berechnung der Nachnahmegebühr bei den beiden Verwaltungen begründet ist.

Die der Eisenbahn durch Auflegung der Nachnahme gegenüber der reinen Beförderung entstehende Mehrleistung besteht neben erweiterter Haftung (EVO. § 72 [4]) a) in der besonderen Buchung und rechnerischen Behandlung, b) im Einzug des Nachnahmebetrags und c) in der Überweisung an die Postverwaltung behufs Gutschrift oder Auszahlung an den Versender. Die Leistung unter c) fällt bei der Post vielfach mit b) zusammen, die letztere ist also bezüglich des Maßes der Arbeit im Vorteil. Sie erhebt für jede Sendung eine Vorzeiggebühr von 10 ₰ und die Postanweisungsgebühr (10 ₰ bis 5, 20 ₰ bis 100, 30 ₰ bis 200 ℳ usw.). Der Tarif zeigt also eine geringe Staffelung, während die Eisenbahn unter Weglassung einer festen Gebühr einen Satz von 1 % neben einer Mindestgebühr von 10 und 20 ₰ festsetzt. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die reine Staffelung des Tarifs der jeweiligen Leistung der Bahn insofern nicht entspricht, als bei einer kleinen Nachnahme — abgesehen vom Geldeinzug — dieselbe Arbeit zu leisten ist wie bei einer hohen. Demgemäß dürfte bei Bemessung der Gebühr ein fester Satz — Abfertigungsgebühr — neben einer beweglichen, nach der Höhe der Nachnahme sich richtenden Gebühr zugrunde zu legen sein; sofern aber der reine 1 %-Tarif vorgezogen wird, erscheint eine Mindestgebühr

von 30 ₰ bis 10 ℳ, eine solche von 50 ₰ für höhere Beträge angezeigt. Hierzu käme noch die Postgebühr für Übermittlung der Beträge an den Versender.

Zu Punkt IV.

Zur Durchführung des neuen Verfahrens wären hauptsächlich zu ändern:

a) EVO. § 72, Anl. D und E, Anl. V (Wegfall), NGT. X § 98 Ergänzung (durch zeitliche Beschränkung der Haftung aus Nachnahmen auf 1 Jahr),

b) Allgemeine Abfertigungsvorschriften II, §§ 10, 18, 21, 23, 24, 30 und 42.

Roller, Oberbahnkassier, Ulm.

Der sächsische Staatshaushaltsplan in der Zweiten Ständekammer.

(Schluß aus Nr. 99.)

Die verhältnismäßig weniger günstige Entwickelung der Verkehrseinnahmen einerseits und die starken Preissteigerungen anderseits mußten natürlich auch die Aufstellung unseres Anschlags für den Zeitraum 1918/19 maßgebend beeinflussen. Selbstverständlich mußte daher, wenn man auch nach Wiedereintritt friedlicher Verhältnisse mit einem kräftigen Wiederaufblühen des gesamten Erwerbslebens rechnen darf, die größte Sparsamkeit in den Ausgaben eingehalten werden; vor allem aber ließ es sich nicht umgehen, auch auf eine Steigerung der Einnahmen zuzukommen, da es auf die Dauer unmöglich ist, die Lasten des Eisenbahnverkehrs den Steuerzahlern aufzubürden. Hierzu war es nötig, Tariferhöhungen ins Auge zu fassen. Die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen haben daher beschlossen, für die Zeit ab 1. April 1918 im Personenverkehr gleichzeitig mit Einführung der Verkehrssteuer eine Erhöhung der Personentarife um durchschnittlich 10 % durchzuführen. Auch eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife kann nicht länger aufgeschoben werden, jedoch schweben hierüber noch die Verhandlungen zwischen den Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz, die sämtlich das dringende Bedürfnis zu dieser Maßregel anerkennen. Dem sächsischen Eisenbahnrat liegt es ob, sich zu der Frage noch gutachtlich zu äußern; in Aussicht genommen ist eine Erhöhung der Frachtsätze um 15 %.

Bei der Veranschlagung unter Titel 1 und 2 des Kap. 16 für den Finanzzeitraum 1918/19 ist mit diesen Tariferhöhungen bereits gerechnet worden. Sie müssen im Vergleich zu den sonstigen enormen Preissteigerungen, wie wir sie jetzt auf fast allen Gebieten der Volkswirtschaft erleben, als äußerst mäßig bezeichnet werden. Ein Vergleich mit dem feindlichen und neutralen Auslande ergibt übrigens, daß dort schon seit längerer Zeit viel stärkere Frachterhöhungen durchgeführt worden sind. Die Ursachen, die uns zur Erhöhung der Tarife drängen, treten eben außerhalb Deutschlands in gleicher Weise, nur in weit stärkerem Maße, hervor.

In der Voraussetzung der Durchführung der bezeichneten Tariferhöhungen und in der Annahme, daß uns ein baldiger siegreicher Frieden und damit ein starker Verkehrsaufschwung zu teil wird, sind im künftigen Haushaltsplan die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf gemeinjährig 79 000 000 ℳ, d. s. 8 500 000 ℳ mehr als im laufenden Haushalt, und die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf gemeinjährig 145 500 000 ℳ, d. s. 21 500 000 ℳ mehr als im laufenden Haushalt, veranschlagt worden. Die Gesamteinnahmen unter Titel 1—6 sind mit 244 558 000 ℳ angenommen. Dem stehen 194 963 000 ℳ Ausgaben gegenüber, so daß sich für die Staatseisenbahnverwaltung ein Betriebsüberschuß von 49 595 000 ℳ ergibt. Unter Berücksichtigung des Überschusses bei den staatlichen Straßenbahnen und nach Abzug der Beiträge zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden im Gesamtbetrage von 40 504 379 ℳ verbleibt ein Überschuß von 9 297 621 ℳ. An und für sich fallen aber dem Kap. 16, Staatseisenbahnen, noch gemeinjährig 18 750 000 ℳ für Teuerungszulagen, besondere Kriegsteuerungszulagen, Beihilfen an die Familien der zum Kriegsdienste einberufenen Lohnempfänger sowie Ruhegelderhöhungen und Unterstützungen an Ruhegeldempfänger zur Last, die zunächst mit unter Kap. 110 veranschlagt worden sind. Bei deren Berücksichtigung sinkt der Betriebsüberschuß auf 30 845 000 ℳ und bei Einrechnung der Beträge für den Schuldendienst ergeben die Staatseisenbahnen nicht einen Überschuß von 9 297 621 ℳ, sondern einen Fehlbetrag von 9 452 379 ℳ.

Ungeachtet dieser zurzeit wenig günstigen Verhältnisse hat aber die Verwaltung nicht verabsäumt, alles das vorzukehren, was zur Erhaltung der für unser Heer wie für unsere Zivilbevölkerung so überaus wichtigen Staatseisenbahnen auf der Höhe der Leistungsfähigkeit nötig ist. So sind unter diesem Gesichtspunkte nicht weniger als 1862 neue Stellen, im wesentlichen für untere Beamte, vorgesehen worden. Auch für die Arbeiter sind hohe Beträge eingestellt worden, um die umfassenden Lohnerhöhungen zu decken, die außer den Teuerungszulagen bewilligt wurden. Lohnerhöhungen sind im Jahre 1917 mit einem veranschlagten Jahresaufwand v 9 500 000 ℳ durchgeführt worden. Darüber hinaus ist ab für die Zeit ab 1. Januar 1918 eine wesentliche Verbesseru der Lohnstaffel für die Betriebsarbeiter usw. in Aussicht g nommen worden, womit ein weiterer Aufwand von etv 3,5 Millionen Mark verknüpft sein wird. Dazu treten — u zwar bereits vom 1. Dezember dieses Jahres an — gewis Kriegslohnzulagen und Erhöhungen der laufenden Teuerung zulagen in größeren Städten, wodurch außerdem ein jährlich Aufwand von rund 2 Millionen Mark eintritt. Dieser Betr sowie die eben erwähnte Summe von 3,5 Millionen Mark, z sammen also 5,5 Millionen Mark, sind im Haushaltsplan no nicht vorgesehen, so daß zunächst mit einer Überschreitu der Anschlagsbeträge unter den betreffenden Lohntiteln g rechnet werden muß, ein Umstand, der — neben den ander in derselben Richtung liegenden Tatsachen — den Staatshau halt dieses Mal als besonders gespannt erscheinen läßt.

Schließlich will ich noch erwähnen, daß es gelungen i eine wesentliche Steigerung der Leistungen der bei der Staat eisenbahnverwaltung eingerichteten Arbeiterpensionskas herbeizuführen. Früher betrug die dort erreichbare höchs Rente 1320 ℳ für ein Jahr. Vom Jahre 1918 an kann ei Jahresrente von 1560 ℳ erreicht werden. Das bedeutet f zahlreiche Bedienstete eine wesentliche Verbesserung. D Staatseisenbahnverwaltung erwächst dadurch weiter ein jäh licher Mehraufwand von rund 400 000 ℳ, der unter Titel 1 vorgesehen worden ist.

Wenn die Regierung trotz der schwierigen finanziell Lage sich zu so weitgehenden Aufwendungen zugunsten d Personals verstanden hat, so darf sie erwarten, daß dies au von den Bediensteten anerkannt werden und ihnen ein neu Ansporn zu fortgesetzter treuer und hingebender Pflich erfüllung sein wird.

Ich füge, was die Eisenbahnen betrifft, nur noch hinz daß der Haushaltsplan sowohl für Ersatz als auch für Ve mehrung von Fahrzeugen, insbesondere Lokomotiven un Güterwagen, reichliche Mittel vorsieht, und zwar 37 482 000 für den zweijährigen Finanzzeitraum im ordentlichen un 35 112 000 ℳ im außerordentlichen Haushaltsplan, zu sammen also 72 594 000 ℳ. Dafür sollen namentlich 130 Lo komotiven und 6301 Güterwagen beschafft werden. Hierm ist man bis zu der äußersten Grenze der Leistungsfähigke der Maschinen- und Wagenfabriken gegangen. Der auße ordentliche Haushalt enthält Forderungen im Gesamtbetrag von mehr als 88 Millionen Mark. Für die Eisenbahnverwa tung sind 53,2 Millionen Mark bestimmt.

Exzellenz v. Seydewitz schloß mit den Worten: Das Bil das ich Ihnen an der Hand des Staatshaushaltes entrollt weist neben manchem Erfreulichen auch recht ernste Seite auf. Wer aber sein Ziel erreichen will, der muß den Dinge in die Augen sehen und seine Folgerungen daraus ziehe Gegenüber den tief einschneidenden Wirkungen, die der Krie für unser Wirtschaftsleben gebracht hat, noch bringt un voraussichtlich noch längere Zeit bringen wird, gilt e strenge Selbstzucht zu üben und die Opfer, welche die All gemeinheit von uns fordert, willig auf uns zu nehmen, ebe im Interesse der Allgemeinheit, zur Aufrechterhaltung un serer Wirtschaft und unseres nationalen Daseins.

Zur Mutlosigkeit ist wahrlich kein Grund vorhanden. Wi können vertrauen, daß es insbesondere auch unserem sächsi schen Volke bei seinem notorischen Fleiße, bei seiner An stelligkeit, seinem frisch und doch klug wagenden Unter nehmungsgeist, der so Großes und Schönes geschaffen un unsere Volkswirtschaft auf eine hohe, vielfach beneidet Stufe gehoben hat, gelingen wird, auch die jetzige schwer Zeit zu überwinden und unser Wirtschaftsleben nach Beendi gung des Krieges wieder auf die alte Blüte zu bringen, j noch darüber hinaus neue Erfolge zu erringen.

Den Ausschluß unserer Waren vom Weltmarkt, wie ih unsere Feinde jetzt in blindem Hasse planen, brauchen wi nicht zu fürchten. Deutsche Arbeit, deutsche Zähigkeit un deutscher Erfindungsgeist werden sich auch künftig siegreich

durchsetzen und gern Abnehmer für ihre Erzeugnisse finden. Gegenwärtig freilich heißt es: Durchhalten, Durchhalten durch alle Schwierigkeiten, die jetzt nicht nur die öffentlichen Haushalte, sondern auch die Einzelhaushalte belasten, Durchhalten mit dem festen Willen auch zum wirtschaftlichen Siege.

Dann winkt uns auch der Friede, den unser Volk verdient hat, der uns für erlittene Unbill schadlos hält und unsere Zukunft sichert, nicht also ein schwächlicher Friede, den wir erbitten, sondern ein kraftvoller Friede, den uns unser herrliches Heer und unsere herrliche Marine unter ihren glorreichen Führern bringen und den uns die Heimat bringt in geschlossenem Zusammenhalten und gemeinsamer treuer Arbeit hinter der Front.

Getragen von diesem Geiste gemeinsamen Zusammenwirkens zum gemeinsamen Ziel, dem Ziele der Wohlfahrt unseres großen, schönen, jetzt so schwer angefochtenen Vaterlandes lassen Sie uns an die obliegenden Beratungen herantreten! Dann werden Ihre Arbeiten, des bin ich sicher, zum Heil und Segen unseres engeren Vaterlandes und zum Heil und Segen unseres großen deutschen Vaterlandes dienen!

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vereinsreiseverkehr. Ergänzungsgebühr zu den deutschen Fahrscheinen.** Nach einer Mitteilung der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist seit 15. Dezember 1917 bei Benutzung von Schnellzügen an Stelle der bisherigen, nach Preisstufen aufgebauten Ergänzungsgebühren eine Ergänzungsgebühr in Höhe von 100 % des tarifmäßigen Fahrpreises zu entrichten; die Ergänzungsgebühr beträgt mindestens 3 *M*. Die Inhaber von zusammenstellbaren Fahrscheinheften haben demnach für jede im Schnellzug zurückzulegende Strecke eine Schnellzugsfahrkarte zuzulösen, und zwar im Verkehr vom Ausland nach Deutschland auf den Grenzübergangsstationen. Eilzüge gelten als zuschlagpflichtige Schnellzüge. Die in Deutschland ausgegebenen Fahrscheinhefte werden künftig durch einen auf der Vorderseite aufgeklebten farbigen Zettel mit folgendem Vermerk gekennzeichnet: „Dieses Fahrscheinheft berechtigt auf den deutschen Bahnen zur Benutzung von Schnellzügen nur, wenn für die im Schnellzug zu benutzende Strecke und Wagenklasse eine für alle Züge gültige Fahrkarte hinzugelöst wird.“ Es ist erwünscht, daß die vom Ausland nach Deutschland auf Vereinsfahrscheinheft fahrenden Reisenden in gleicher Weise auf die Erhebung der Ergänzungsgebühr aufmerksam gemacht werden. Die zum Aufkleben auf die Fahrscheinhefte nötigen farbigen Zettel können von den auswärtigen Ausgabestellen bei der „Fahrkartenverwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin“ unmittelbar angefordert werden.

— **Verpflegung der Reisenden auf größeren Bahnhöfen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist es unter den gegenwärtigen Verhältnissen, insbesondere wegen des Wegfalls einer großen Anzahl von Speisewagen, ein dringendes Bedürfnis, daß auf den Bahnsteigen größerer Bahnhöfe, auf denen Schnell- und Eilzüge nach längerer Fahrt genügenden Aufenthalt haben, für weiterfahrende Reisende Lebensmittel bereit gehalten werden. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind angewiesen worden, dafür zu sorgen, daß von den Bahnwirten diesem Bedürfnisse tunlichst entsprochen wird.

— **Sonntagsruhe in den Werkstätten zu Weihnachten und am Neujahrstage.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers kann, wie im Vorjahre, auch diesmal die Arbeit in den Haupt- und Nebenwerkstätten an beiden Weihnachtstagen ruhen, sofern zwingende dienstliche Rücksichten dem nicht entgegenstehen und die überwiegende Mehrheit der Werkstättenarbeiter eine solche Dienstregelung wünscht. Voraussetzung ist indessen, daß im Dezember an höchstens vier von den sieben Sonn- und Feiertagen nicht gearbeitet wird. Da anzunehmen ist, daß an dem Sonntag nach Weihnachten, dem 30. Dezember, jedenfalls gearbeitet wird, kann die Arbeit am Neujahrstage 1918 ohne weiteres ausfallen. Wo diese Voraussetzung nicht zutrifft, kann die Arbeit unter den üblichen Bedingungen gleichwohl ausgesetzt werden, sofern der Ausfall im Januar 1918 wieder ausgeglichen wird.

— **Torfbeförderung auf der Eisenbahn.** Infolge der bestehenden Knappheit an Kohlen versuchen viele Verbraucher, sich Brenntorf als Ersatz zu beschaffen. Die Beförderung eines so minderwertigen Brennstoffes, wie Torf, mit der Eisenbahn auf weite Entfernungen stellt zu einer Zeit, in der der Wagenbedarf für den hochwertigen Brennstoff Kohle nicht voll gedeckt werden kann, eine unwirtschaftliche Inanspruchnahme des Wagenparks und des Eisenbahnbetriebes dar. Jeder für Torf gestellte Wagen geht für den Versand der Kohlen verloren, der sowohl für die Rüstungsindustrie wie für die Aufrechterhaltung der Volkswirtschaft von ganz besonderer Bedeutung ist. Aus diesem Grunde muß die Beförderung von Torf regelmäßig auf Entfernungen bis 100 km beschränkt werden. Für Sendungen auf weitere Entfernungen können Wagen nur in Ausnahmefällen gestellt werden, z. B. für Verkehrsbeziehungen, in denen Torf von jeher bezogen worden ist, bei nur geringer Überschreitung der 100-km-Zone und dergleichen.

— **Zulassungskarten für den Weihnachtsverkehr auf den Eisenbahnen.** Da die preußische Staatsbahnverwaltung mit der Möglichkeit rechnen muß, daß zum Weihnachtsfest einzelne Züge für die Beförderung der Reisenden nicht ausreichen, wird sie bei den Zügen, zu denen erfahrungsgemäß ein besonderer Andrang herrscht, besondere gebührenfreie Zulassungskarten ausgeben, um auf diese Weise eine geordnete Abwicklung des Verkehrs sicher zu stellen. Die Zulassungskarten werden gleichzeitig mit den Fahrkarten gemäß der Zahl der verfügbaren Plätze ausgegeben. Reisende ohne Zulassungskarten werden nicht durch die Sperre gelassen. Um die glatte Durchführung der Maßnahme zu ermöglichen, wird gleichzeitig bis längstens 2. Januar k. J. die Bestimmung aufgehoben, nach der von den Reisenden die Fahrt an einem beliebigen Tage innerhalb der viertägigen Gültigkeitsdauer angetreten werden kann. Die Fahrt muß am Tage der Lösung der Fahrkarte angetreten werden. Ein Vorverkauf von Fahrkarten findet also nicht mehr statt. Nur zu den Zügen, die von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr morgens abgehen, dürfen Fahrkarten, wie auch die Zulassungskarten, schon in den letzten vier Stunden, also von 8 Uhr abends des Vortages ab, ausgegeben werden. Dies gilt auch für sämtliche Vorverkaufsstellen, einschließlich des amtlichen Reisebureaus, Potsdamer Bahnhof. Eine Ausnahme machen die Fahrkarten, die gleichzeitig mit Bettkarten ausgegeben werden; bei diesen bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. Während der Dauer der Beschränkung des Fahrkartenverkaufs werden Bahnsteigkarten überhaupt nicht mehr ausgegeben.

— **Zugzusammenstoß bei Schwerin (Meckl.).** Amtlich wird aus Schwerin, 18. Dezember, gemeldet: Infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Blocksignals in Görries fuhr der Eilgüterzug mit Personenbeförderung Nr. 6075 zwischen Wallstraße und Schlachthof vor Station Schwerin in den vor dem Einfahrtssignal zum Bahnhof Schwerin, das auf Halt stand, stehenden Güterzug Nr. 60 209. Beide Betriebsgleise sind gesperrt. Der Verkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten. Der Schlußbremser des Güterzuges wurde getötet, einige Personen verletzt. Der Sachschaden ist beträchtlich. Das Streckengleis Schwerin-Holthusen wird bis Mittag, das Gleis Holthusen-Schwerin bis zum Abend frei sein.

— **Bayerische Eisenbahnangelegenheiten.** Im Finanzausschuß der Abgeordnetenkammer teilte der Verkehrsminister v. Seidlein kürzlich in der Beratung über „Verkehrsschwierigkeiten“ mit, daß in Bayern die Schnellzugsfrequenz durch die Tarifzuschläge wesentlich, auf manchen Strecken bis zu 50 % eingeschränkt werden konnte. Nicht das gleiche läßt sich von der Benutzung der Bahn durch Militärpersonen sagen. Eigentliche Militärtransporte von ungewöhnlicher Ausdehnung haben das Bahnnetz so sehr belastet, daß Güter- und Personentransporte zurücktreten mußten. Eine wirksame Abhilfe kann nur dann erhofft werden, wenn ein Teil des Materials und des Personals von der Armeeoberleitung wieder zur Verfügung gestellt wird und die Entladung der angestauten Güterwagen rascher vor sich geht. — Abg. Held faßte das Ergebnis der diesen Mitteilungen folgenden Erörterungen dahin zusammen, daß unter allen Umständen die Zurückberufung geschulten Eisenbahnpersonals nachdrücklicher betrieben werden muß, als dies bisher geschehen ist.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 18. d. M. unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion, Dr.-Ing. Ulbricht, seine 75. Sitzung ab. Die Einführung eines Kriegszuschlages im Güter- und Tierverkehr erkannte der Eisenbahnrat als notwendig an. Er stimmte ferner den Vorschlägen der Generaldirektion für die

künftige Bemessung der Schnellzugzuschläge, der Mindestfahrpreise, der Zeitkartenpreise und des Gepäcktarifs zu und billigte die von der Generaldirektion beabsichtigte Einführung von Monatskarten IV. Klasse. Den Schluß der Sitzung bildeten Berichte der Generaldirektion über die von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in Angriff genommene Prüfung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, über die aus Anlaß des Krieges getroffenen besonderen Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr und über die Verkehrslage.

— **Einführung eines Entladedienstes im Bereich der Kriegsamtstelle Leipzig.** In einem Rundschreiben an die Firmen des Bezirks hat die Kriegsamtstelle empfohlen, die industriellen Betriebe vom 23. bis 27. Dezember allgemein ruhen zu lassen, sofern nicht etwa vorliegende dringliche Heeresaufträge ein Arbeiten am 24., in besonders dringenden Fällen auch an den Feiertagen, notwendig machen. Im Gegensatz hierzu wurde darauf hingewiesen, daß die Knappheit an Verkehrsmitteln es zur unabweisbaren Pflicht aller Beteiligten macht, das Ent- und Beladen der Eisenbahnwagen auch während der Feiertage ohne Verzögerung durchzuführen. Die Arbeiterschaft soll unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Entladung an den Feiertagen zur freiwilligen Meldung aufgefordert werden. Zur Begegnung von Entladeschwierigkeiten sowohl für den Feiertagsdienst, als auch für alle Fälle von Entladeschwierigkeiten empfiehlt die Kriegsamtstelle allgemein die Einrichtung eines Entladedienstes auf folgender Grundlage: 1. Zum Notladedienst verpflichtet sich jeder Arbeiter des Betriebes. 2. Über die Arbeitsfähigkeit entscheidet die Betriebsleitung zusammen mit dem Arbeiterausschuß. Als arbeitsfähig soll grundsätzlich jeder gesunde Arbeiter gelten, da es sich um vorübergehende zwei- bis vierstündige Ladearbeiten (s. unter 4) handelt. Auch der hochgeeignete Arbeiter soll nicht ausgenommen sein, denn es kommt vor allem auf die gleichmäßige Durchführung des Grundsatzes an. Von der Verpflichtung befreit sollen nur solche Arbeiter sein, die dem Betriebe infolge der Art ihrer Beschäftigung nicht entzogen werden können, z. B. Ofenleute, Fördermaschinisten usw. 3. Die Arbeitsfähigen werden in eine nach Nummern geordnete Liste eingetragen. In der Liste werden auch die geleisteten Notladearbeiten vermerkt. 4. Die in der Liste geführten Personen werden im Bedarfsfalle der Reihe nach zu etwa zwei- bis vierstündigem Dienst aufgerufen. Der Aufruf soll möglichst frühzeitig erfolgen, damit die Beteiligten sich mit ihrer Arbeit darauf einrichten können. 5. Die Vergütung im Entladedienst muß für den sonst mit anderer Arbeit Beschäftigten so bemessen sein, daß er mindestens ebensoviel verdient wie bei seiner gewöhnlichen Beschäftigung. Zuschläge, die den Arbeiter zu Höchstleistungen anspornen, werden empfohlen.

Österreich.

— **Besserung der Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Der Ausfall der Einnahmen dieser Bahn, welcher zu Ende des ersten Halbjahres nahezu 1 Million Kronen erreichte, ist infolge der Steigerung des Personenverkehres bis auf rund 70 000 K. hereingebracht worden. Für den Monat November wird eine Mehreinnahme von 152 000 K. ausgewiesen, wovon zirka 103 000 K. auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg entfallen. Diese Mehreinnahme wurde wieder im Personenverkehr erzielt, welcher im November eine Steigerung um 147 000 Reisende erfuhr. Die Richtigstellung der Augusteinnahmen brachte ein Mehr von 29 255 K. Die Gesamteinnahmen in den ersten elf Monaten betragen für das alte Netz 11.87 Millionen (— 637 764) Kronen und für die Lokalbahn 4 Millionen (+ 567 730) Kronen.

— **Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn.** Gleichwie in den Vormonaten hat sich auch im November auf den Linien dieser Bahn eine starke Steigerung des Personenverkehrs bei gleichzeitiger Abnahme des Güterverkehrs ergeben. Es wurden um 135 400 Reisende mehr befördert und hierfür um 216 000 K. mehr eingenommen als im November 1916. Im Güterverkehr ergab sich ein Ausfall von 121 000 t mit einer Mindereinnahme von 208 000 K. Hiervon entfallen auf Kohle rund 70 000 t und auf verschiedene Frachten 51 000 t. Die Einnahme für den November beträgt für A 2.26 Millionen (+ 40 700) Kronen und für B 2,21 Millionen (— 2800) Kronen. In den ersten elf Monaten wurden auf der A-Linie 12,49 Millionen (+ 506 207) Kronen und auf dem B-Netze 14.63 Millionen (— 294 570) Kronen, mithin zusammen 27.12 Millionen (+ 211 637) Kronen eingenommen. Der Personenverkehr lieferte bisher eine Mehreinnahme von 2,1 Millionen Kronen, dagegen der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 1,9 Millionen Kronen.

Ungarn.

— **Wirtschaftsprogramm des Ministerpräsidenten Dr. Wekerle über den Ausgleich mit Österreich.** In einer Rede führte Ministerpräsident Wekerle kürzlich aus, daß der Ausgleich mit Österreich von seinem Amtsvorgänger mit der österreichischen Regierung auf 20 Jahre festgesetzt wurde. Dieser Ausgleich könne aus technischen Gründen heute nicht in Kraft gesetzt werden. Die ungarische Regierung beabsichtigt daher ein Provisorium hinsichtlich des Ausgleichs wie auch des Privilegiums der Österreichisch-Ungarischen Bank auf zwei Jahre um so eher durchzuführen, als die Kündigungsfrist der wichtigsten Verträge mit dem Auslande auf ein Jahr anberaumt ist. Mit Deutschland sind gleichfalls Verhandlungen über einen einheitlichen Zolltarif und eine Freiliste im Zuge, welche aber noch nicht abgeschlossen sind.

— **Der neue Gütertarif im Tarifkomitee.** Um die infolge des Krieges entstandenen erheblichen Mehrausgaben wenigstens teilweise zu decken, sahen sich sowohl die österreichischen wie die ungarischen Eisenbahnen veranlaßt, ihre Gütertarife zu erhöhen.

Der Entwurf des neuen Gütertarifs wurde durch das Tarifkomitee des Landes-Kommunikationsrates unter dem Vorsitze des Handelsministers Grafen Béla Serényi besprochen. Die im neuen Tarif durchgeführten Erhöhungen beziehen sich diesmal nicht auf den Lokalgütertarif, Teil II, sondern auf die gemeinsame Güterklassifikation des Tarifs, Teil I, wobei die seit Ausbruch des Krieges in den Wertverhältnissen eingetretenen Verschiebungen als grundlegende Gesichtspunkte erwogen wurden. Es wurden daher jene Güter, deren Wertverhältnisse sich wesentlich gebessert haben, in eine höhere Warenklasse versetzt. Bei dieser Aufklassifikation der Güter wurde das Tarifschema sonst unverändert beibehalten und das Warenverzeichnis der Güterklassifikation nur in zwingenden Fällen berührt. Unter den ermäßigten Eilgütern wurden nur jene Nahrungsmittel belassen, die infolge ihrer raschen Verderblichkeit auf eine außerordentliche Beförderung angewiesen sind. Die Frachtstückgüter der Klasse II wurden im überwiegenden Teile der Fälle in die Klasse I versetzt. Die Wagenladungsklasse A bei Stückgutsendungen wurde aufgelassen und die betreffenden Güter in die Klasse II eingereiht. Die Klasse A wurde bei halben Wagenladungen nur bei jenen Massengütern beibehalten, die bei Auflieferung von ganzen Wagenladungen in die Klasse B oder den Spezialtarif gehören.

Der Lokaltarif, Tarif II, wurde insofern einer Überprüfung unterzogen, als einige Ausnahmetarife außer Kraft gesetzt wurden, und zwar Ausnahmetarif IV für Güter der Klasse A, in Wagenladungen, VIII für lebende Tiere nach Budapest, XIII für gebrannten Kalk, XV für Getreide bei 5000 kg. Reis von bestimmten Stationen, Kleber und Kleie usw., XVII für Asphalt, XVIII für Mineralwasser, XIX für Wein, Most und Rohspiritus, XX für Setzlinge von Obst, XXI für Papier und Pappe, XXIV für Schwefelpulver, Vitriol, XXVI für Tabak und XXVIII für Feuerlöschgeräte.

Aus dem Ausnahmetarif I werden ausgeschieden: Holz zu Grubenzwecken, Knochen, Moorhirsestroh, Holzkohlenbriketts, Gips, rohbehauene Steine, Magnesit, Weinpfähle, Ziegel, Dachziegel, Brennholz bis 250 km und Mörtel. Die Begünstigung findet jedoch für Brennholz über 250 km Anwendung.

Aus dem Ausnahmetarif II werden in den Ausnahmetarif I versetzt: Pflastersteine, Chilesalpeter, Dolomit und Glassand. Ausgeschieden werden aus dem Ausnahmetarif II: Braunstein, Dolomit, Schwefelkiesabbrände, Eisenerz und Eisenschlacken und aus dem Ausnahmetarif XVI: neue Fässer und Bottiche. Für die aus den Ausnahmetarifen ausgeschiedenen Güter wurde die tarifmäßige Klassifikation unverändert gelassen.

Im Ausnahmetarif XVI für sperrige Güter in Wagenladunge, XXII für Tonwaren und XXIII für Hohlglaswaren wird das Ausmaß der Begünstigung beschränkt. Die Frachtsätze in den Ausnahmetarifen VI für Pferde in Wagenladungen, VII für Hornvieh, Borstenvieh und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen und IX für Geflügel in Wagenladungen werden entsprechend erhöht. Die Ausnahmetarife V für Salz, XII für Gaskoks, XIV für Milch, XXV für Seidenraupenkokons und XXVII für ärarische Telegraphen- und Telephonbaumaterialien bleiben unverändert. — Im Anhange zum Lokaltarif werden die Begünstigungen teilweise beschränkt, teilweise aufgehoben.

Aus den im Rahmen des Tarifes I und II geplanten Frachterhöhungen ist eine Rohmehreinnahme von rund 140 Millionen Kronen zu gewärtigen, durch welche aber jener Ausfall, mit dem die Staatsbahnen in der nächsten Zukunft rechnen müssen, nicht gedeckt werden kann. Es mußte daher noch

ein einheitlicher Betriebskostenzuschlag eingeführt werden, der von jeder Sendung, gleichviel ob sie im Inland aufgegeben oder ob sie das Inland nur passiert, erhoben wird. Der Zuschlag beträgt für Stückgüter 30 h, für Wagenladungen 16 h, für Eilgüter 50 h für 100 kg; bei Pferden in Wagenladungen 100 h, bei sonstigen Tieren in Wagenladungen 60 h für 1 qm. Die eine Hälfte dieses Zuschlages kommt der Aufgabestation, die andere der Abgabebahn zugute.

Die Einführung dieser neuen Gebühr bedeutet für die ungarischen Staatsbahnen eine Rohmehreinnahme von rund 35 Millionen Kronen. Es kann demnach festgestellt werden, daß der am 1. Januar 1918 ins Leben tretende neue Gütertarif die Geschäftsbilanz der ungarischen Staatsbahnen jährlich um 75 Millionen Kronen aufbessern wird.

Schließlich bemerken wir noch, daß vom 1. Januar 1918 wesentliche Änderungen des Nebengebührentarifs im Tarif, Teil I B und Tiertarif in Aussicht genommen wurden, auf welche wir noch einzugehen uns vorbehalten.

Übrige europäische Länder

— **Schienenbestellung der schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat mit Zustimmung der Regierung einen Vertrag über Lieferung von 80 000 t Schienen aus Deutschland abgeschlossen. Der Abschluß erfolgte mit dem deutschen Stahlwerksverband durch deren Vertretung in Schweden, die Firma Victor Berg in Stockholm. Die Lieferung soll allmählich in den Jahren 1918—1920 ausgeführt werden. Wahrscheinlich ist dies das größte derartige Geschäft, das von Schweden während des Krieges abgeschlossen worden ist. Es zeigt frühzeitig die große Rührigkeit, die in Schweden fortfahrend auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues herrscht. Neben der großartigen Inlandsbahn, die sich allmählich immer weiter gegen Lappland vorstreckt, kommen noch andere Bahnen und die Verdoppelung von Gleisen in Betracht. M.

— **Eisenbahnunglück in Frankreich.** Kürzlich wurde die Nachricht von einem schweren Eisenbahnunglück im Mont Cenis-Tunnel berichtet, der mehreren hundert Zuginsassen das Leben gekostet haben sollte. Nun wird dem schweizerischen Preßtelegraphen aus Paris gemeldet: Amtlich wird mitgeteilt: Das Unglück im Mont Cenis ist schwerer, als man ursprünglich annahm. Der normale Zugverkehr konnte erst am 16. Dezember wieder aufgenommen werden. Bei der Beerdigung der Opfer wird die Regierung durch den Justiz- und den Arbeitsminister vertreten sein.

Das Unglück fand nach der früheren Mitteilung bei Modone, Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am Mont Cenis-Tunnel, statt. Französische Urlauber sollen die Verunglückten gewesen sein. Deren Zahl wird verschwiegen.

— **Neuestes über die russischen Eisenbahnen.** Vor einigen Tagen kam eine durch das jetzige amtliche Organ der russischen Regierung, die „Prawda", verbreitete Nachricht, wonach die Regierungsbehörde selbst das Eisenbahnministerium übernommen habe. Jetzt, am 15. d. M., lautet die Meldung der Petersburger Telegraphenagentur folgendermaßen: Der allgemeine Eisenbahndienst kommt in Gang. Die Verwaltung der Eisenbahnen und Verkehrswege meldet, daß in den letzten Tagen hinreichende Zufuhren von Lebensmitteln und Brennstoffen für Petersburg, Moskau und alle volkreichen Orte der Gegenden Nordrußlands sowie für die Süd- und Nordfront eingetroffen sind. Für die Versorgung Petersburgs sind täglich 40 Wagenladungen Getreide nötig. Am 1. Dezember sind 38 Wagenladungen eingetroffen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinskilometerzeiger.

Von den zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern gehörenden Drucksachen sind in der üblichen Stückzahl verteilt worden: der VII. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (K. E. D. Erfurt und Halle), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (K. E. D. Cöln, Elberfeld, Essen und Saarbrücken) und ein Deckblatt für den Kilometerzeiger Nr. 74 (Teil B) der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Januar 1918 wird der zwischen den Stationen Straßgräbchen und Kamenz (Sa.) an der Bahnstrecke Lübbenau-Kamenz (Sa.) gelegene Haltepunkt Cunnersdorf bei Kamenz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse für den unbeschränkten Stückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen.) Die Abfertigung von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird die Station Linde (Bez. Cöln) als Versandstation in den Ausnahmetarif 1a (Kalkasche) zu Ziffer 1 des Warenverzeichnisses aufgenommen.

Elberfeld, 17. Dezember 1917. (1853)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Vom 20. Februar 1918 ab wird die Bestimmung über die Gewährung eines ermäßigten Wägegeldes ohne Ersatz außer Kraft gesetzt.

Straßburg, 15. Dezember 1917. (1856)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarife Teil II. Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913. Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 — falls nicht in den Nachträgen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist — tritt zum Heft 1 ein Nachtrag VII,
„ „ 2 ein Nachtrag VI,
„ „ 3 ein Nachtrag VIII,
„ „ 4 ein Nachtrag VI
in Kraft.

Die Nachträge enthalten geänderte, und zwar zumeist erhöhte Frachtsätze nach einigen Bestimmungsstationen, Frachtsätze von neuen Versandstationen oder Gruben, eine Ergänzung des Kilometerzeigers sowie sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Die österreichische Frachtsteuer samt Kriegszuschlag ist in den Frachtsätzen dieser Nachträge bereits enthalten.

Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Die Preise der Nachträge betragen: für Heft 1 und 2 je 0,55 K. = 0,40 ℳ, für Heft 3 und 4 je 0,50 K. = 0,35 ℳ.

Kattowitz, 19. Dezember 1917. (1855)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif, Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.
Einführung des Nachtrags VIII.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 tritt zu dem obengenannten Tarif der Nachtrag VIII in Kraft.

Der Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze nach einigen Stationen und sonstige Änderungen.

Die Frachtsätze nach den Stationen Alt Ehrenberg und Pulitz, deren Gültigkeit durch besondere Bekanntmachung bis 31. Dezember 1917 beschränkt worden ist, bleiben bis auf weiteres bestehen.

Die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sind in den Frachtsätzen dieses Nachtrages bereits enthalten. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,10 ℳ = 0,15 K. für das Stück zu erhalten.

Breslau, 19. Dezember 1917. (1854)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 15. Februar 1918 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10a für Getreide, Mühlenerzeugnisse usw. mit Ausnahme der Frachtsätze von Straßburg nach Basel und Pfetterhausen Grenze sowie der Ausnahmetarif 10b für Malz aller Art ohne Ersatz aufgehoben.

Straßburg, 15. Dezember 1917. (1850)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 2. April 1912.

Einführung
des Nachtrags VIII.

Am 1. Januar 1918 tritt zu den obengenannten Tarifheften je ein Nachtrag VIII in Kraft, der hauptsächlich die seit Einführung des Nachtrags VII im Bekanntmachungswege durchgeführten Tarifänderungen enthält.

Abdrucke dieser Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise je von 0,20 Mark oder 0,30 K. zu erhalten.

Breslau, 16. Dezember 1917. (1852)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

1. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung werden mit sofortiger Gültigkeit für die Dauer des Krieges dahin erweitert, daß bei Verwendung von Beutewagen, die keine Aufschrift eines besonderen Ladegewichts für Braunkohlen tragen, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet wird, wenn der Laderaum des verwendeten Wagens voll ausgenutzt und dies durch die Aufgabestation bestätigt worden ist.

2. Mit Gültigkeit vom 1. März 1918 treten bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München erhöhte Anstoßbeträge in Kraft.

München, 18. Dezember 1917. (1851)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. März 1918 tritt der Ausnahmetarif 4e für Kalke usw. (Verkehr der Teutoburger Waldeisenbahn) außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Dezember 1917. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1918 werden in den oben genannten Tarifheften und sämtlichen Nachträgen die Frachtsätze folgender Serien- und Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz aufgehoben:

Tarifheft 1. Serientarif IV, V, XXI; Ausnahmetarif 1 (Frachtgüter aller Art), 64 (Quarzsand), 66 B (Steine), die Frachtsätze von Göflan und Laas.

Tarifheft 2. Serientarif IV, V, XVII, XXI; Ausnahmetarif 1 (Frachtgüter aller Art), 64 (Quarzsand), 88 A (Chlorkalium), 120 A (Möbel aus gebogenem Holze) als Stückgut.

Breslau, 15. Dezember 1917. (1845)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft 4 vom 1. September 1913.

Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen bei Leitung über den Hilfsweg Oswiecim an Stelle über den planmäßigen Leitungsweg Myslowitz.

Unsere Bekanntmachung vom 28. November d. Js. wird hiermit aufgehoben.

Kattowitz, 15. Dezember 1917. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 28. Februar 1918 treten in den vorstehend bezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Serien- und Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

Im Heft 1. Serientarif IV und XIII. Ausnahmetarif 1 (Frachtgüter aller Art); 24 (Garne usw.); 64 (Glassand, Quarzsand); 66 C und D (Marmor usw. und Marmorsteine usw.).

Im Heft 2. Serientarif IV, V, XIII und XXI. Ausnahmetarif 1 (Frachtgüter aller Art); 24 A und B (Garne usw.); 45 A, B und C (Heringe, Breitlinge und Austern); 66 A und B (Marmor usw. und Marmorsteine usw.); 106 (Hefe); 120a und b (Möbel usw. für Stückgutsendungen).

Breslau, den 18. Dezember 1917. (1848)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif, Teil II.

Ausgabe von Nachträgen und neuen Tarifheften, Aufhebung von Tarifen, Änderungen und Ergänzungen.

Im Lokal-Gütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Tarif, Teil II, werden nachstehende Tarifmaßnahmen durchgeführt:

Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, bis auf Widerruf, falls nicht innen ein anderer Zeitpunkt festgesetzt ist, wird der Nachtrag I eingeführt. Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen; der Titel des Gemeinsamen Heftes wird durch diesen Nachtrag in „Hefte 1" abgeändert.

Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 tritt der Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1914 nebst den Nachträgen I bis VI und den im Rahmen dieses Tarifheftes durch besondere Kundmachungen im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt eingeführten Maßnahmen außer Kraft.

Ersatz für dieses Heft wird mit Nachtrag I zum Gemeinsamen Heft geschaffen.

Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, bis auf Widerruf wird ein neues Heft 2 eingeführt. Hierdurch werden das Heft 2, gültig vom 1. Juli 1914 nebst den Nachträgen I bis VIII und die im Rahmen dieses Tarifheftes durch besondere Kundmachungen im Verordnungsblatte eingeführten Maßnahmen aufgehoben.

Das neue Heft enthält Änderungen und Ergänzungen.

Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 wird der Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Mai 1917, vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, bis auf Widerruf, wird der Nachtrag II eingeführt.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze im Verkehre nach Haupt- und Lokalbahnstationen, neue Frachtsätze von Mutowitz sowie sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Tarif, Teil II (schmalspurige Linien).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, bis auf Widerruf, wird der Nachtrag IV eingeführt.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen.

Anhänge.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918, bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1918 werden folgende Anhänge ausgegeben:

Anhang zum Hefte 1,
Anhang zum Hefte 2,
Anhang zum Tarif, Teil II (schmalspurige Linien).

Diese Anhänge enthalten ermäßigte Frachtsätze.

Exemplare dieser Nachträge und neuen Tarifhefte sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, und im Wege der Stationen zu nachstehenden Preisen zu beziehen:

Nachtrag I zum Gemeinsamen Hefte K. 6,—,
Heft 2 K. 8,—,
Nachtrag II zum Hefte 4 70 Heller,
Nachtrag IV zum Tarife, Teil II (schmalspurige Linien) K. 3,—,
Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 1 K. 1,60,
Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2 K. 2,20,
Anhang zum Tarife, Teil II (schmalspurige Linien) 40 Heller.

Wien, am 14. Dezember 1917. (1849)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1917 tritt zu § 13 EVO. (Allg. Ausf.-Best. 5(2) im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I) folgende neue besondere Ausführungsbestimmung in Kraft:

„Die Eisenbahnverwaltung hat das Recht, allgemein oder für einzelne Züge anzuordnen, daß die Fahrt am ersten Tage der Geltungsdauer der Fahrkarten angetreten werden muß."

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und Auskunftstellen.

Berlin, 17. Dezember 1917. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 101. **29. Dezember 1917.** **LVII. Jahrgang.**

Inhalt:

[V]om 1. Januar k. J. wird

1. der grüne Umschlag der Zeitung in Wegfall kommen. Die auf ihn bisher verwiesenen Privatanzeigen werden am Schlusse der Zeitung selbst, hinter den amtlichen Bekanntmachungen und zwar in der Regel einmal wöchentlich in der Sonnabend-Nummer veröffentlicht werden.
2. Der Preis für die Privatanzeigen wird von bisher 40 Pf. auf 60 Pf. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Dieser Nummer liegt Titelblatt und Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1917 der Zeitung bei.

Neue württembergische Güterzuglokomotiven.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung wird demnächst einige Güterzuglokomotiven einer neuen schweren Gattung, Klasse K, in Betrieb nehmen, die sich durch große Leistungsfähigkeit und Zugkraft auszeichnen und mit zu den schwersten Lokomotiven Europas zu rechnen sind; sie sollen hauptsächlich schwere Güterzüge über die Hauptbahnstrecke Bretten-Ulm befördern, die neben zahlreichen Steigungen 1:100 auch eine längere Steigung 1:44 (Geislinger Steige) aufweist. Der Bau dieser Lokomotivgattung war schon seit längerer Zeit geplant; die Ausarbeitung der neuen Pläne und die Fertigstellung der Lokomotiven selbst hat sich aber durch die besonderen Zeitverhältnisse ganz erheblich verzögert.

Wie bekannt, wird nach Durchführung der im Gang befindlichen Verstärkung der Zugvorrichtungen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Beanspruchung der Schraubenkuppelungen ganz erheblich gesteigert werden dürfen. Um diesen Vorteil auch im gewöhnlichen Betriebe voll ausnutzen zu können, haben die Lokomotiven zur Entwickelung von Zugkräften bis zu 21 t sechs zusammengekuppelte Achsen sowie eine vordere, in einem drehbaren Deichselgestelle gelagerte Laufachse erhalten. Alle sechs Kuppelachsen sind in einem gemeinsamen Hauptrahmengestelle gelagert — Bauart 1 F — und zwar die vier mittleren fest, die erste und letzte mit größerem Seitenspiel; außerdem sind die Spurkränze der dritten und vierten Kuppelachse, die zugleich Treibachsen sind, schmäler gedreht, damit Gleiskrümmungen zwanglos durchfahren werden können. Zur Erleichterung des Rückwärtslaufes ist an der letzten Kuppelachse eine einfache Rückstellvorrichtung mit zwei Schneckenfedern angebracht, die nach einer gewissen seitlichen Verschiebung dieser Achse in Wirkung tritt.

Die Lokomotiven arbeiten mit hochüberhitztem Dampf von 15 Atmosphären Überdruck und mit Verbundwirkung in vier nebeneinanderliegenden Dampfzylindern und sind zur Ausnutzung der Abdampfwärme mit einem Speisewasservorwärmer vereinfachter Bauart versehen. Als Anfahrvorrichtung dient ein einfaches Hilfsdampfventil; ein verstellbares Blasrohr gestattet, die Leistung des Kessels den stark wechselnden Streckenverhältnissen besser anzupassen.

Der Kessel hat 4,2 qm Rostfläche und insgesamt 313,5 qm wärmeaufnehmende Heizfläche. Eine Dampfbrause unter dem Rost zur Verhinderung des Entstehens zusammenhängender Schlackenkuchen, ein Kipprost in der Mitte der Rostfläche und Bodenklappen in dem trichterförmig ausgebildeten Aschenkasten sollen die Feuerreinigung sowie das Entleeren des Aschenkastens erleichtern. Die zahlreichen Dampfentnahmeventile für Speisepumpe, Injektor, Luftpumpe, Heizung usw. sind alle an einem gemeinsamen, an der Kesselrückwand im Führerhaus befestigten Armaturstutzen übersichtlich angebracht. Ebenso war man bestrebt, auch die übrigen im Führerhaus unterzubringenden Hilfseinrichtungen, Meßinstrumente, Hebelhandgriffe usw. möglichst übersichtlich und leicht zugänglich anzuordnen.

Die Lokomotiven sind mit Doppelluftdruckbremse (Einkammertriebradbremse und Zusatzbremse) ausgerüstet. Besonders zu erwähnen ist noch die weitestgehende Verwendung von mechanischer Schmierung der Trieb- und Laufwerkteile mittelst zweier Boschöler, die insgesamt 44 Einzelschmierstellen versorgen; die übrigen Laufwerkteile, die Bolzen der Ausgleichhebel u. ä. haben Fettschmierung mittelst Staufferbüchsen.

Das Gesamtgewicht der Lokomotiven mit vierachsigem 20-cbm-Tender beträgt ungefähr 155 t, der ganze Radstand 17,180 m. Um das Ab- und Ankuppeln, etwa zum Drehen auf kleineren Drehscheiben, zu erleichtern, ist zwischen Lokomotive und Tender eine nachziehbare Schraubenkuppelung eingebaut.

In Hinsicht auf die durchgehende Güterzugbremse ist die größte Fahrgeschwindigkeit auf 60 km in der Stunde festgesetzt worden, so daß die Maschinen in besonderen Fällen auch bei der Beförderung ganz schwerer Personenzüge gute Dienste leisten werden.

Die Lokomotiven werden von der Maschinenfabrik Eßlingen nach den Angaben der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen geliefert.

Der österreichische Eisenbahnminister über die Rückwirkungen des Krieges.

Am 30. November hat der Staatseisenbahnrat seine Vollsitzung abgehalten. Im Mittelpunkte stand die Eröffnungsrede, mit der der Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans die Verhandlung einleitete. Die Rede entrollte ein Bild von der Größe und Mannigfaltigkeit der Aufgaben, die der Krieg den Eisenbahnen aufgelastet hat, wobei der Minister offen die Erschwerungen darstellte, die sich für die Bevölkerung ergaben und mit denen auch nach dem Frieden noch einige Zeit zu rechnen sein dürfte. Der Minister teilte zur Veranschaulichung der Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung mit, daß die Kosten der im Kriege in Angriff genommenen Bauten ausschließlich des Betrages für Wiederinstandsetzungsarbeiten und für die für die Heeresverwaltung ausgeführten Herstellungen rund 183 Millionen betragen, wovon auf das Verwaltungsjahr 1916/17 über 57 Millionen entfallen. Bis Anfang 1917 mußten 1,2 Millionen Schwellen und 16 000 Extrahölzer mit einem Gesamtkostenbetrage von rund 8 Millionen Kronen, ungefähr 103 000 t Schienen, Weichen und Kleinmaterialien für über 42 Millionen Kronen, rund 1000 Wagenladungen Telegraphen, Telephone, Signale und Sicherungseinrichtungen für nahezu 8 Millionen Kronen u. v. a. beschafft werden. Der Minister machte dann Mitteilung über die anderen Arbeiten zur Wiederinstandsetzung und erwähnte, daß an die Brückenbauanstalten für die nordöstlichen Staatsbahnlinien Aufträge für 17 Millionen Kronen übertragen worden sind. Was die Kriegsfahrordnung betrifft, scheiterte die Absicht, am 1. Juni eine den wirklichen Bedürfnissen entsprechende Zugvermehrung für den Personenverkehr durchzuführen, an den wachsenden Schwierigkeiten der Kohlenversorgung, die zur Aufstellung eines Notfahrplanes veranlaßt hat, dessen Einführung für Anfang Januar beabsichtigt ist. Von dieser Maßregel verspricht man sich eine Kohlenersparnis von 200 000 bis 300 000 Meterzentner im Monat. Freiherr v. Banhans schilderte dann die tiefeinschneidenden Folgen des Krieges auf anderen Gebieten des Eisenbahnwesens, wie zum Beispiel im Baudienste. Die Eisenbahnen waren und sind ferner einer ununterbrochenen Überlastung ausgesetzt, die zu einer Abnutzung des gesamten Fahrparkes, zu Schwierigkeiten und der teilweisen Unmöglichkeit der Ausbesserung wegen Mangels an Stoffen, Arbeitern und Zeit, zu empfindlichen Stockungen auf der Südbahn und den ungarischen Staatsbahnen, zur Überlastung der Züge, zu Verspätungen, zur Verstellung zahlreicher Verkehrsgleise mit aufgehaltenen Wagen und zu einem immer drückenderen Lokomotivmangel führen. Der Minister erörterte dann die Maßregeln, welche die Staatseisenbahnverwaltung im Interesse der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse getroffen hat. Er richtete an den Staatseisenbahnrat die nachdrückliche Aufforderung, die Bevölkerung über die Notwendigkeit tunlichster Einschränkung aller Reisen zu belehren, zumal in diesem Winter auch die Beheizung eingeschränkt werden muß. Im Güterverkehr waren die Wirkungen des Krieges noch empfindlicher fühlbar. Er sank bei Kriegsausbruch stark, erholte sich aber in der Folge sehr rasch. Es ergaben sich Schwierigkeiten bei der Zufuhr der Rübe, des Getreides, der Mahlprodukte, der Kartoffeln und der Kohle. Leider ist es, sagte der Minister, zu einer förmlichen öffentlichen Gewohnheit geworden, für alle Schwierigkeiten in der Versorgung mit wichtigen Bedarfsstoffen die Eisenbahnen verantwortlich zu machen. Obwohl in den Sommermonaten jeden Tag Wagen — oft Tausende von Wagen — ausgewiesen wurden und jeder bestellte Wagen auch beigestellt wurde, erhielt das Eisenbahnministerium zahlreiche Zuschriften, und fast täglich erschienen Mitteilungen, aus denen hervorging, daß manche Kreise ihre Unlust, einen Vertrag zu erfüllen, oder die Unmöglichkeit, eine Lieferung zu übernehmen, mit dem Hinweise auf den Wagenmangel zu bemänteln suchten. Mit vielen Schwierigkeiten, unter denen die Eisenbahnen und mit ihnen die ganze Volkswirtschaft gegenwärtig leiden, wird auch nach Beendigung des Krieges noch durch längere Zeit gerechnet werden müssen. Im Personenverkehre wird vor allem der Zustand der Lokomotiven zu deren schonungsvoller Ausnutzung zwingen. Die Fahrgeschwindigkeiten und die Zugbelastungen werden verringert oder, wenn letzteres vermieden werden soll, die Geschwindigkeiten noch weiter herabgesetzt werden müssen. Jegliche Verschwendung durch Führung unausgenutzter Personen- und Schnellzüge wird vermieden werden müssen. Auch im Güterverkehr wird der Forderung nach möglichster Sparsamkeit, der Bewältigung des Verkehres mit möglichst wenig Menschenkräften und der Ausnutzung der Wagen und Lokomotiven bei aller Aufmerksamkeit für ihre Pflege und Erhaltung entsprochen werden müssen. Verbesserungen des Personenverkehrs werden, soweit sie sich mehr oder weniger als Luxus darstellen, hinter dringenden Bedürfnissen des Güterverkehrs zurückstehen müssen. Das Eisenbahnministerium wird lieber neue Abrollbahnhöfe und Güterdienstanlagen, Werkstätten und Zugförderungsanlagen schaffen oder dergleichen alte Anlagen umbauen, als bequeme und prunkvolle Bahnhöfe errichten. Die Ausgestaltung der für den Kohlenverkehr so wichtigen Nordbahn und der Balkandurchzugslinien wird den Vorzug vor Bauten für die Bequemlichkeit der Reisenden erhalten müssen. Auch bei der Wiederherstellung der Lokomotiven und Wagen werden die Bedürfnisse des Güterverkehrs denen des Personenverkehrs vorangehen. Der Minister gab sodann eine Darstellung der Wagenwirtschaft. Im Laufe des Krieges hat die Staatseisenbahnverwaltung ihren Wagenpark gewaltig vermehrt, wodurch die Leistungsfähigkeit der österreichischen Waggonfabriken voll in Anspruch genommen wurde. Es wurde im ganzen eine Erhöhung um 35,6 % erzielt. Außerdem wurden erst neuerlich 400 Lokomotiven und 10 000 Wagen in Bestellung gebracht. Eine weitere Erhöhung erfuhr der Wagenpark durch Neumietung von Leihwagen, so daß die österreichischen Staatsbahnen derzeit 638 gedeckte und 1905 offene, zusammen 2543 Güterleihwagen benutzen. Überdies haben die Staatsbahnen besonders für die Kohlenverfrachtung 3780 deutsche Beutewagen gemietet; 1000 solche Wagen mietete die Heeresverwaltung für Dienstkohlensendungen aus Dombrowa nach Österreich-Ungarn und nach den Heeresbahnen.

Seit der Mobilisierung bilden die gesamten Wagen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, der Wagenleihgesellschaften und der Privatparteien einen einzigen Wagenpark, über den ausschließlich die Heeresverwaltung verfügt. Mit dem Vordringen im feindlichen Gebiete mußte der Wagenpark auch zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse auf den besetzten feindlichen und den neu erbauten Eisenbahnstrecken herangezogen werden. Der Wagenübergang der rund 15 000 km langen Heeresbahnen betrug im Jahre 1916 durchschnittlich 63 000 Wagen im Monat. Täglich gehen auf die Heeresbahnen annähernd 1440 österreichisch-ungarische und 730 deutsche, somit insgesamt 2170 Wagen über; es ist anzunehmen, daß sich auf diesen Bahnlinien durchschnittlich 2600 Güterwagen befinden. Hinsichtlich der Kohlenverladung teilte der Minister mit, daß, soweit sie nicht durch andere von der Heeresverwaltung für nötig befundene Maßnahmen behindert war, in den österreichischen Revieren noch immer eine verhältnismäßig günstige Bedeckung des Wagenbedarfes erzielt wurde, was er im einzelnen nachwies. Dies war besonders bis Ende September der Fall. Ab Oktober trat infolge der immer stärker fühlbaren Beanspruchung des Wagenparkes für militärische Zwecke eine wesentliche Verschlechterung ein, so zwar, daß im Oktober etwa 80, in den ersten 20 Tagen des November kaum 70 % der angesprochenen Wagen den Revieren zugeführt werden konnten. Während in der Betriebszeit 1913/14 216 877 Wagen Rübe verladen

urden, sank die Verladung in der Betriebszeit 1914/15 auf 31 809 Wagen, in der Betriebszeit 1915/16 auf 19 211 Wagen und betrug in der Betriebszeit 1916/17 nur 29 631 Wagen. Die Leistungen der österreichischen Staatsbahnen finden darin ihren beredten Ausdruck, daß die Zahl der gefahrenen Bruttotonnenkilometer im zweiten Kriegsjahre auf 45½ Milliarden stieg, so daß sich die Leistung um nahezu 11 % erhöht hat. Im dritten Kriegsjahre zeigen die Leistungen im Vergleiche zu jenen des letzten Friedensjahres eine Zunahme von 14 %. Dies ist nebst der erprobten Tüchtigkeit des Personals vor allem der inneren Kraft der staatlichen Eisenbahnorganisation zu danken. Manches ist noch zu bessern und der weitreichenden Änderung der Verhältnisse anzupassen. Vor allem wird man auf die in Aussicht gestellte durchgreifende Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung hinarbeiten müssen. Baron Banhans gab dann eine Darstellung der verschiedenen Reformen, insbesondere auf dem Gebiete der Personalwirtschaft, erörterte die Frage einer planmäßigen und großzügigen Investitionspolitik, die Einführung der elektrischen Zugkraft und die Ausnutzung der Wasserkräfte, über die dem Staatseisenbahnrate eine Denkschrift vorgelegt worden ist. Dann wendete sich der Minister der in den Ausschüssen besprochenen Frage der Erhöhung der Gütertarife zu. Baron Banhans schloß mit dem Hinweise, daß nur an der Größe und dem Verantwortungsgehalte der Aufgaben der Staatseisenbahnverwaltung auch das die Leistungen der Eisenbahner abwägende Urteil ihre Tüchtigkeit und Ausdauer, ihre Opferwilligkeit und nicht zuletzt ihre Tapferkeit voll ermessen könne. Die Rede wurde allgemein mit lebhaftem Beifalle aufgenommen.

Aus dem badischen Landtag.

In der 1. Sitzung des Ende November zusammengetretenen Landtages hat Finanzminister Dr. Rheinboldt zusammen mit dem allgemeinen Staatshaushaltentwurf auch den Voranschlag der Verkehrsanstalten nebst dem Voranschlag für den Eisenbahnbau überreicht. Der Herr Minister machte dabei nähere Angaben über die wirtschaftliche Lage und die Betriebsverhältnisse der badischen Staatseisenbahnverwaltung. Auf der einen Seite sehe man eine starke Verminderung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen infolge der Abgabe zahlreichen Personals an das Heer und für den Feldeisenbahndienst sowie infolge der Überlassung einer großen Anzahl von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen an die Heeresverwaltung, auf der anderen Seite eine erhebliche Erhöhung der Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und eine beträchtliche Zunahme der tatsächlich bewältigten Verkehrsleistungen. Der geringeren Zahl der Betriebsmittel entspreche eine weitgehende Beschränkung der Zugleistungen für den Zivilverkehr. Im Personenverkehr habe deren Einschränkung im Sommerdienst 1917 gegenüber dem Sommer 1914 über 45 % betragen, im Winterdienst 1917/18 ergebe sich gegenüber 1913/14 eine Abnahme um über 44 %. Dem gegenüber sei ein Verkehr bewältigt worden, der den stärksten Verkehr vor dem Kriege noch erheblich übersteige. So habe im dritten Kriegsjahr die Einnahme das hohe Ergebnis des letzten Friedensjahres bis auf 4,4 % wieder erreicht. Im Güterverkehr wurde das auch hier einen Höchststand zeigende letzte Friedensergebnis bereits im zweiten Kriegsjahr wieder eingeholt, im dritten Kriegsjahr um 10,7 % überschritten. Besonders beachtenswert sei die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in den letzten Monaten. Der Personenverkehr habe im Juli d. J. um 62,3 %, im August um 50,3 %, im September um 43 % und im Oktober um 53,3 %, der Güterverkehr im Juli um 18,6 %, im August um 24,3 %, im September um 10,4 % und im Oktober um 18,5 % gegenüber den Vergleichsmonaten 1916 zugenommen.

Die aus diesem starken Verkehr der Eisenbahnverwaltung zugeflossenen Einnahmen in Verbindung mit dem stark verminderten Bauaufwand habe es ermöglicht, in den Jahren 1915 und 1916 die Eisenbahnschuld um rund 12 280 000 ℳ zu vermindern und sie auf den Stand vom 1. Januar 1914 zurückzubringen und ferner den rechnerischen Ausgleichsfonds auf rund 40 780 000 ℳ zu erhöhen. Dabei müsse allerdings berücksichtigt werden, daß nach dem Kriege die Wiederinstandsetzung des Eisenbahnapparates sehr große Summen erfordern werde, die dann nicht aus den laufenden Einnahmen bestritten werden könnten, selbst bei deren günstigster Gestaltung. Die jetzigen Einnahmeüberschüsse seien daher nicht als wirkliche Reineinnahmen, sondern in der Hauptsache als zurückgehaltene Ausgabe, als Rückhalt für die kommenden großen Mehrausgaben zu betrachten. Außerdem sei mit einem sehr starken Anwachsen der persönlichen und sachlichen Betriebskosten zu rechnen. Zur Sicherstellung des Gleichgewichtes seien daher verschiedene einnahmesteigernde Maßnahmen, Tariferhöhungen, Einführung der 4. Wagenklasse u. dgl. teils schon durchgeführt, teils in Aussicht genommen. Von der ursprünglich erwogenen rechnerischen Ausscheidung der gegenwärtigen Mehreinnahmen, soweit sie als Rückhalt für nicht geleistete und später nachzuholende Ausgaben anzusprechen seien, habe man dagegen abgesehen, da bei der besonderen Finanzgebarung der badischen Eisenbahnverwaltung, nach der die Einnahmen zu anderen als Eisenbahnzwecken nicht verwendet werden dürften, ein unbedingtes Bedürfnis dafür nicht gegeben erscheine.

Wenn die Eisenbahnverwaltung unter den geschilderten schwierigen Verhältnissen ihre Aufgabe habe erfüllen können, so sei dies neben ihrer bewährten Organisation und den technischen Vorzügen der von ihr geschaffenen modernen großräumigen Anlagen der Opferwilligkeit und Pflichttreue des Personals zu danken. Das solle jeder bedenken, ehe er über Verkehrserschwerungen und vermeintliche Verkehrsschikanen abfällig sich äußere.

Was den Voranschlag selbst anlangt, so erscheint dieser gegen früher in anderer Form, indem dem Verfahren des Reiches und anderer Bundesstaaten folgend der alte Voranschlag mit den Änderungen und Ergänzungen, die mit einiger Sicherheit jetzt schon festgestellt werden können, auch für die folgenden beiden Wirtschaftsjahre zugrunde gelegt wird. Soweit die nicht vorauszusehenden Preisverhältnisse und die Unsicherheit der Einnahmeschätzung eine ungefähre Schätzung zulassen, ergibt sich für die Jahre 1918/19 ein Einnahmeüberschuß für die Zwecke der Eisenbahnschuldentilgungskasse von rund 10 Millionen Mark. Durch die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife wird dieses Ergebnis noch eine Besserung erfahren.

Bei den persönlichen Ausgaben fallen die Mehraufwendungen für die Teuerungsmaßnahmen ins Gewicht. Für die Arbeiter betragen diese jährlich 1. für Kriegslohnzuschläge 4,8 Millionen, 2. für Teuerungszulagen 4,882 Millionen, 3. für Angehörigenbeihilfen der Kriegsteilnehmer 2,312 Millionen, zusammen 11,994 Millionen Mark. Die im Laufe des Jahres erfolgte Neuregelung der Aufwandsentschädigung des Fahrpersonals erfordert einen jährlichen Mehraufwand von 400 000 Mark. An Kriegszulagen für Beamte sind für zwei Jahre je 4,522 Millionen, an Teuerungsbeihilfen für ein Jahr 3,127 Millionen, für beide Jahre zusammen also 12,171 Millionen Mark angefordert. Eine sehr erhebliche Steigerung, und zwar 13 Millionen für jedes Jahr, entfällt auf § 19, Beschaffung von Brenn-, Schmier-, Putz- und sonstigen Betriebsstoffen, und weiterer 2 Millionen auf die Beschaffung von Werkstättestoffen. Für Erneuerung der Fahrzeuge sind gegen letztmals im ganzen 5 Millionen Mark mehr eingestellt, und zwar je 2 Millionen für Lokomotiven sowie Gepäck- und Güterwagen und 1 Million für Personenwagen. Im gesamten ist eine Mehrausgabe von 37,658 Millionen Mark vorgesehen. Dieser steht eine Mehreinnahme von zusammen 20,356 Millionen gegenüber; von ihr entfallen 5,727 Millionen auf den Personen- und 11,584 Millionen auf den Güterverkehr.

Der Voranschlag der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung schließt wie im letzten Haushaltszeitraum mit einer Mehrausgabe von 7800 ℳ.

Im Kapitel 3, Betrieb staatlicher Kraftwagenlinien, sind wiederum in Einnahme und Ausgabe 201 000 ℳ eingestellt. Die Aufnahme des Betriebes solcher Linien ist erst für die Zeit nach dem Kriege vorgesehen.

Die hauptsächlichsten Neuforderungen des Voranschlags für den Eisenbahnbau sind für Beschaffung von Fahrzeugen bestimmt, auf die von der Gesamtausgabe in Höhe von 40,278 Millionen Mark allein 38,2 Millionen entfallen. Aus früheren Voranschlägen sind Kredite und Kreditreste in Höhe von 32,3 Millionen übernommen.

Besonders erwähnenswert ist ferner die Einstellung einer 1. Teilforderung mit 1 Million Mark für die durchgehende Güterzugbremse, die im ganzen 11½ Millionen Mark erfordern wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beachtung der Betriebsvorschriften.** Ein neuerlicher schwerer Eisenbahnunfall hat dem preußischen Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Anlaß zu folgendem Erlaß gegeben: Eine Bahnmeisterrotte war auf einer zweigleisigen Strecke mit dem Einbau von Kies beschäftigt, als in dem Nachbargleis ein Zug herannahte. Anstatt die Arbeiter zum Heraustreten aus dem Gleise aufzufordern, wie es § 13, 1 der Dienstanweisung für Rottenführer und Punkt 7 des 2. Teils A I 6 der Unfallverhütungsvorschriften vorschreiben, duldete es der Rottenführer, der selbst im Gleis stehen blieb, daß die Arbeiter während der Vorbeifahrt des Zuges zwischen den Schienen stehen blieben. So konnte es geschehen, daß ein dem Arbeitszug begegnender Personenzug von dem Aufsichtführenden und den Arbeitern nicht bemerkt wurde. Der Zug fuhr in die Rotte hinein. Es wurden 8 Personen getötet und 1 Person tötlich verletzt.

Die nachgeordneten Direktionen sollen aus Anlaß dieses folgenschweren Unfalls dem Personal erneut die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften einschärfen, und die Vorgesetzten, insbesondere die Amtsvorstände und Bahnmeister anweisen, unter keinen Umständen über Abweichungen von den Vorschriften hinwegzusehen. Wie schon in einem früheren Erlasse zum Abdruck gebracht, muß überwacht werden, daß die Betriebsbeamten die zur Wahrung der Betriebssicherheit erlassenen Vorschriften genau befolgen und daß die hiergegen fehlenden Beamten unnachsichtlich zur Verantwortung gezogen werden. Die Amtsvorstände haben bei ihren Dienstreisen vielfach Gelegenheit, auf die Befolgung der Unfallvorschriften hinzuwirken. Greifen sie die von ihnen — auch vom fahrenden Zuge aus — beobachteten Verstöße gegen diese Vorschriften möglichst noch während der Reise auf, so kann von einem schleunigen und unvermuteten Einschreiten die Unterdrückung gewohnheitsmäßiger Lässigkeiten erwartet werden.

— **Eiserne Feuerbüchsen für Lokomotiven.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers hierüber besagt folgendes:

Die Erfahrungen, die mit den eisernen Feuerbüchsen der Lokomotiven weiter gemacht sind, lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die Rißbildungen in den Seitenwänden und sonstige, meist auf die Verwendung ungeeigneter oder nicht richtig behandelter Bleche zurückzuführende Beschädigungen haben abgenommen. Dieser Umstand dürfte in der sorgfältigeren Behandlung der Bleche sowohl seitens der Walzwerke bei der Herstellung, wie auch seitens der Lokomotivbauanstalten und Hauptwerkstätten bei der Bearbeitung derselben begründet sein. Da jedoch nach den allgemeinen Erfahrungen während der bevorstehenden kalten Jahreszeit eine Zunahme der Rißbildungen zu erwarten steht, ist bei Arbeitsausführungen an den Feuerbüchsen gänzlich erkalteter Lokomotiven besondere Vorsicht zu beachten (vergl. Erlaß vom 21. Januar d. J.). Die Rohrundichtheiten sind durch das Einschweißen der Rauchrohre wesentlich herabgemindert worden. Das Einschweißen der Heizrohre, das an vielen Stellen versuchsweise ausgeführt worden ist, hat sich nicht überall gleich bewährt. Einzelne Stellen sehen mit Rücksicht auf die gemachten weniger guten Erfahrungen von dem Einschweißen der Heizrohre in Zukunft ab.

Nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereitet noch immer das Dichthalten der eisernen Stehbolzen sowohl bei den eisernen als auch bei den kupfernen Wänden. Ich verweise hierbei ebenfalls auf die Ausführungen in dem angezogenen Erlaß, wonach unbedingt erforderlich ist, beim Einbringen der Stehbolzen für eine gute Abdichtung im Gewinde Sorge zu tragen. Mit den versuchsweise angewendeten größeren Bohrungen der Stehbolzen werden zwar die Materialanstauungen an den Köpfen derselben verringert, auch wird das Aufdornen undicht gewordener Stehbolzen erleichtert, doch wird eine Abdichtung der Stehbolzen, die im Gewinde nicht ordnungsmäßig eingezogen sind, nur vorübergehend damit erreicht. Um ein dauerndes Dichthalten mehrfach nachgedichteter Stehbolzen zu erreichen, müssen diese ausgewechselt werden. Es ist deshalb bei den Lokomotivbauanstalten wie auch bei den Hauptwerkstätten auf eine sachgemäße Herstellung der Stehbolzen im Gewinde als auch in der Schaftstärke und auf ein sorgfältiges Einpassen derselben zu achten. Mehrfach ist festgestellt worden, daß Stehbolzen bei ihrer Auswechselung mit einem stärkeren Schaftdurchmesser als bei der Neulieferung der Lokomotive ausgeführt wurden. Das ist unzulässig (vergl. Anleitung für die Behandlung der Lokomotiven und Tender in den Werkstätten unter B. I. 4 (16) S. 13). Besonders bei eisernen Stehbolzen in kupfernen Wänden werden im Schaft verstärkt Stehbolzen im Gewinde leichter undicht, auch tragen sie z einem vorzeitigen Schadhaftwerden der Wände bei. Schließlich ist auch die Vorschrift, wonach im Wasserraum das Gewinde der Stehbolzen um nur 1 bis 2 Gänge überstehen sol genauer zu beachten.

Der weitaus wichtigste Punkt zur Vermeidung von Schäde und Undichtheiten an den eisernen Feuerbüchsen ist die sorg lichste Behandlung der damit ausgerüsteten Lokomotiven i Betriebe. Wenn dies durch die teilweise überaus schwierige Betriebsverhältnisse oftmals auch erschwert wird, so is doch darauf zu halten, daß die über die Behandlung der Lo komotiven mit eisernen Feuerbüchsen gegebenen Bestimmun gen soweit als möglich beachtet werden. Insbesondere is das ordnungsmäßige Auswaschen zu überwachen, weil Kessel steinansammlungen den Wärmedurchgang ungünstig beein flussen. Die durch Kesselsteinansammlungen entstehende hohen Erwärmungen des Baustoffes und die bei Abdämpfun und Entfernung des Feuers auftretenden Wiedererkaltunge an den Dichtstellen, besonders an den Stehbolzengewinden führen zu Undichtheiten bei selbst ordnungsmäßig eingezo genen Stehbolzen, die, falls sie sich oft wiederholen, i kurzer Zeit die Auswechselung derselben bedingen.

Über die weiteren Erfahrungen mit den eisernen Feuer büchsen ist zum 1. Juli 1918 erneut zu berichten.

— **Verwendung der Rauchkammerlösche.** Nach einem Er laß des preußischen Eisenbahnministers vom 7. d. M. wir ungeachtet der verschiedenen Hinweise und Mahnungen de zweckmäßigen Verwertung der Rauchkammerlösche noc nicht überall die genügende Aufmerksamkeit zugewende Zum 1. Januar 1918 ist zu berichten, welche Mengen Rauch kammerlösche im Lokomotivbetriebe im Monatsdurchschnit ungefähr aufkommen, und was mit der Lösche geschieh Wird diese, wie es an den meisten Stellen geschieht, fü Feuerungszwecke verwendet, so ist anzugeben 1. die Ver wendungsstelle, 2. die Bauart der in Frage kommende Feuerungsanlage, 3. falls die Lösche mit anderem Brenn stoff vermischt wird a) das Mischverhältnis und b) die Ar des Brennstoffes, mit dem die Mischung erfolgt, 4. falls ei Durchsieben der Lösche vorgenommen wird a) wo diese erfolgt, ob an der Gewinnungs- oder an der Verwendungs stelle und b) in welchem Verhältnis die verwendbaren zu den nicht verwendbaren — durch das Sieb gefallenen — Rück stände stehen und 5. was mit den unter 4 b aufkommende Rückständen geschieht. Über die Vor- und Nachteile de verschiedenen Verwendungszwecke der Lösche sollen sich die Königlichen Eisenbahndirektionen äußern.

— **Germania-Holzsohle.** Neben der Holzgelenksohle, di sich bereits fest eingebürgert und als wertvolles Ersatzmitte erwiesen hat, wird seit einigen Monaten im Bezirk de Eisenbahndirektion Magdeburg eine Holzsohle erprobt, di aus einigen leicht zusammenhängenden, auf die Ledersohl aufzunagelnden Teilen besteht. Nach den Trageversuche in etwa 4 Monaten, die allerdings der günstigeren Jahreszei angehörten, sind diese Sohlen als ein durchaus geeignete Ersatz für Ledersohlen anzusehen. Die Beweglichkeit de Sohle macht das Tragen angenehm, die Stiefel sind leicht ohne daß die Haltbarkeit darunter leidet. Der Vertrieb de Germania-Holzsohlen erfolgt durch die Allgemeine Kranken haus-Einrichtungsgesellschaft m. b. H. in Berlin.

Wenn auch bei der Kürze der Zeit ein abschließendes Urtei über die Germania-Holzsohle noch nicht gewonnen werden kann, und insbesondere Erfahrungen über ihre Bewährung während der ungünstigeren Jahreszeit noch nicht vorliegen so erscheint es nach einem Erlasse des preußischen Eisen bahnministers in Rücksicht auf das bisherige Ergebnis un den sich voraussichtlich noch immer weiter steigernde großen Bedarf an Holzsohlen und zwecks Nutzbarmachun aller Möglichkeiten doch geboten, daß die Bediensteten auc auf die Germania-Holzsohlen aufmerksam gemacht werder Die Eisenbahndirektionen werden daher beauftragt, den Be diensteten von den im Direktionsbezirk Magdeburg gemachte Erfahrungen Kenntnis zu geben und den Eisenbahnvereinen anheim zu geben, auch Bestellungen auf die Germania-Holz sohlen entgegenzunehmen sowie den Ankauf usw. zu ver mitteln. Das Aufschlagen der Germania-Holzsohlen auf di Stiefel soll, wenn nötig, ebenfalls in den Eisenbahnwerk stätten zum Selbstkostenpreise unter Hinzurechnung vo 20 % des Lohnes zur Deckung allgemeiner Kosten ausgeführ werden.

— **Aufhebung der Frachtstückgutsperre auf dem Stettine Bahnhofe in Berlin.** Laut amtlicher Mitteilung wird sei 27. Dezember d. J. bis auf weiteres Frachtstückgut auf de Stettiner Bahnhofe in Berlin zur Beförderung wieder an genommen.

Nettetalbahn. Aus Iserlohn wird der „Köln. Ztg." ge-
schrieben: Nachdem die Baukosten für die geplante Nettetal-
bahn im Betrage von 1 875 000 ℳ durch die Beteiligten ge-
sichert sind, hat die Westfälische Kleinbahn Aktien-Gesell-
schaft in Letmathe mit dem Bau begonnen. Die Bahn ist
eine Fortsetzung der elektrischen Straßenbahn Hohenlimburg-
Iserlohn-Westig-Ihmert über Evingsen nach Altena und endet
beim „Markaner" an der großen Lennebrücke. Sie ist von
Westig aus für Personen- und Güterverkehr eingerichtet und
erhält Abzweigungen nach den Ortschaften Dahle und Sprin-
gen bei Evingsen.

— **Der Weihnachtsverkehr auf den Berliner Bahnhöfen und Eisenbahnen** hat sich nicht so glatt abgewickelt, wie gehofft war. Die in Nr. 100 S. 845 abgedruckte Verfügung wegen der Lösung der Fahrkarten am Tage der Fahrt selbst und der Ausgabe von Zuschlagskarten, die angeordnet war, um die Abfahrt der Züge zu ordnen und den übermäßigen Andrang zu mindern, hat beim Publikum nicht das richtige Verständnis gefunden. Die „Tägl. Rundsch." schreibt u. a. folgendes: Die Vorgänge, die sich in den letzten Tagen vor dem Feste auf den Bahnhöfen und der Bahn selber abspielten, waren oft leider geradezu wüster Art und sind glücklicherweise in unserem Eisenbahnwesen selbst in verkehrsschwierigen Zeiten seltenste Ausnahmen. Wenn schon das dringende Verkehrsbedürfnis das Beförderungsangebot erheblich überschreitet, so sind doch leider die zwar sehr angenehmen und in vielen Fällen ganz gewiß verständlichen Besuchsreisen trotz aller Warnungen in einer Zahl gemacht worden, die jede einigermaßen erträgliche Bahnbeförderung von vornherein ausschließen mußte. Man konnte es vielfach beobachten, daß ganze Familien reisten, um irgend andere Verwandte zum Feste „freudig" zu überraschen. Bei derartigen Friedensanforderungen an die Bahn in Kriegszeiten waren die widerlichsten Platzkämpfe vorauszusehen. Es wurden Schirme zerbrochen, Schachteln eingetreten, Gepäck ging verloren; es gab arge Zänkereien, bösartige Püffe und oft sogar Tränen! Viele von Berlin ausgehende Züge verließen ihren ersten Bahnhof bereits mit der Besetzung und „Bestehung" der bekannten gepfropften Grunewaldzüge an schönen Sommersonntagen. Solche Züge hatten dann noch eine ganze Reihe von Berliner Bahnhöfen zu durchfahren. Was sich da jedesmal abspielte, läßt sich kaum beschreiben. Viele blieben schon in Berlin sitzen. Die Klassenunterschiede schienen überhaupt verschwunden. . . Ernste Verlegenheit hat vielen die Bahnsteigsperre gemacht. Alte Leute und Frauen mit Kindern und vielem Gepäck litten sehr darunter, daß man sie nicht abholen konnte und sich schließlich an den vielen Ausgängen verfehlte. — Heute ist es eben Pflicht eines jeden, unnötige Reisen zu unterlassen, die Eisenbahnen haben jetzt wichtigere Aufgaben zu erfüllen. Wer hiergegen aus Eigennutz verstößt, schädigt das Heer und die Allgemeinheit. — Ein bedauerlicher Unfall, bei dem ein Menschenleben verloren ging, ereignete sich am 24. d. M. vormittags auf dem Bahnhof Zoologischer Garten. Als ein Zug durch den Bahnhof fuhr, stürzte aus einem Abteil der 3. Klasse die 6jährige Gertrud W. aus Hamborn-Neumühlen, die sich auf der Fahrt zu ihren Großeltern befand. Das Abteil war, wie der ganze Zug, vollständig überfüllt. Das Mädchen, das allein reiste, stand an der Wagentür, die wahrscheinlich auf der letzten Haltestelle in Charlottenburg von einsteigenden Reisenden nicht wieder richtig geschlossen worden war. Das Kind fand in schwerverletztem Zustande Aufnahme im Elisabeth-Krankenhaus; es ist aber seinen Verletzungen erlegen."

— **Einmalige Kriegsteuerungszulage in Bayern.** Da seit der letzten einmaligen Zulage, die an die bayerischen Beamten und Arbeiter am 1. September d. J. zur Auszahlung gelangte, die Teuerung fast auf allen Gebieten weiter gestiegen ist, hat die bayerische Staatsregierung den Staatsbeamten und den ihnen gleichstehenden Personen sowie den in den Staatsbetrieben der Zivilverwaltung beschäftigten Arbeitern mit Verfügung vom 17. Dezember 1917 eine neue einmalige Zulage zu den Kriegsteuerungsbeihilfen gewährt. Die Beamten erhalten als Zulage einen Grundbetrag von 60 ℳ und neben diesem für jedes Kind bis zum vollendeten 18. Lebensjahre eine Zulage von 30 ℳ. Von dem Grundbetrage von 60 ℳ sind ausgeschlossen ledige, verwitwete und geschiedene Beamte, die keinen eigenen Haushalt führen, ferner Beamte mit einem Diensteinkommen von mehr als 7500 ℳ. — Die Staatsarbeiter erhalten nach den gleichen Grundsätzen die einmalige Zulage, soweit nicht schon durch die Lohnregulierung den Teuerungsverhältnissen Rechnung getragen wurde. Hierzu ordnete die Staatseisenbahnverwaltung an: Alle Arbeiter und Arbeiterinnen, die eine Kriegsteuerungsbeihilfe beziehen, erhalten die einmalige Zulage wie die Beamten. Die voll beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen, die mindestens seit 1. Juni d. J. ununterbrochen bei der Verwaltung verwendet sind und keine Kriegsteuerungsbeihilfe beziehen (Gelegenheitsarbeiter und -arbeiterinnen), erhalten eine einmalige Zulage von 50 ℳ.

— **Einführung der IV. Wagenklasse in Baden.** Die II. Kammer des Badischen Landtags hat in ihren Sitzungen am 20. und 21. Dezember d. J. die Frage der Einführung der IV. Wagenklasse bei den badischen Staatseisenbahnen anläßlich der Beratung über eine Anforderung von Mitteln für den Neubau von Personenwagen behandelt. Mit erheblicher Mehrheit wurde dabei der Einführung der IV. Klasse zugestimmt, und zwar wünschte die überwiegende Mehrheit die Übernahme des württembergischen Systems (Wagen mit Sitzbänken), auch unter Annahme des in Württemberg für die IV. Klasse bestehenden Einheitssatzes von 2,7 ₰ für das Kilometer. Obgleich eine endgültige Entscheidung der Regierung noch nicht vorliegt, ist nicht daran zu zweifeln, daß die Regelung entsprechend dem Beschlusse des Landtages erfolgen wird.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft in Berlin.** Die „B. B.-Ztg." schreibt: Nachdem das in dem Vertrage mit der „Mitropa" festgesetzte Schätzungsamt den Preis für den von genanntem Unternehmen übernommenen Wagenpark festgesetzt hat, und die Entscheidung des Schiedsgerichts hinsichtlich der über den Kaufpreis entstandenen Meinungsverschiedenheiten erfolgt ist, kann nach Ablauf des Sperrjahres der Liquidationserlös an die Aktionäre in der zweiten Januarhälfte 1918 zur Ausschüttung gelangen. Die Gesellschaft hat aus Zweckmäßigkeitsgründen von einem Einspruch gegen die Entscheidung Abstand genommen, obwohl die Abschätzung nicht den Erwartungen entspricht. Der zur Verteilung kommende Betrag wird, wie wir hören, 155 % ausmachen, somit etwas hinter dem mit etwa 160 % in Aussicht gestellten Satze zurückbleiben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Carl Scholz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. — Der Regierungsassessor Dr. Schubert, bisher bei der Eisenbahndirektion in Berlin, ist zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg versetzt. — Der Regierungs- und Baurat Nixdorff, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist gestorben.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist Oberbaurat Ott, Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, gestorben.

Österreich.

— **Bau der Untergrundbahn und Elektrisierung der Stadtbahn in Wien.** Wie das „N. W. T." mitteilt, soll der Bau der Untergrundbahn und die Elektrisierung der Stadtbahn unmittelbar nach Beendigung des Krieges, unter Umständen noch früher, in Angriff genommen werden. Es ist ohne Zweifel: die richtige Lösung des Verkehrsproblems einer Großstadt, ein Netz, das als Hoch- und Untergrundbahn ihre fernsten Teile miteinander und mit dem Zentrum verbindet, ist eine Grundbedingung für ihre Entwicklung in mehr als einer Beziehung. Nunmehr ist die Verkehrsfrage Wiens in eine neue und hoffnungsvolle Zeit getreten. Der eifrigen Bemühung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner und dem verständnisvollen Entgegenkommen des Eisenbahnministeriums ist es zu danken, daß nunmehr ein großzügiger Plan zur Durchführung gelangen soll.

Bei dem Entschluß, den Bau eines großen Verkehrsnetzes sogleich mit Kriegsende zu beginnen, ist jedenfalls auch der Wunsch maßgebend gewesen, für zahllose Männer, die aus dem Felde heimkehren werden, Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. Der Bau eines den großstädtischen Verhältnissen würdigen Verkehrsnetzes wird aber die Stadt Wien noch von einer zweiten Sorge befreien. Die Wohnungsfrage in Wien ist heute schon kritisch. Ein Gürtel von Gartenstädten umgibt den alten Kern der Stadt, der ringsum überall Erweiterungen erfahren kann. Platz für Hunderte von Häusern, für Tausende von Familien, die alle in den Wohnstätten außerhalb des Häusermeeres ein Ideal sehen werden.

Wien wird nun Verbindungslinien bekommen, welche die äußersten Bezirke der Stadt in schneller Fahrt und was jedenfalls in gleichem Maße zu beobachten sein wird, zu billigem Tarif mit den Industrie- und Geschäftsvierteln verbinden werden. Durch eine Elektrisierung der Stadtbahn werden die zahllosen Klagen, die stets über dieses Verkehrsmittel laut wurden, behoben werden. Zuerst soll die Untergrundbahnlinie Westbahnhof-Durchquerung der Inneren Stadt-Praterstern und die Verbindungslinie der Bahnhöfe untereinander zur Ausführung gelangen.

— **Die Privatbahnen und der Kriegszuschlag.** Das Jahr 1917 hat fast für alle Privatbahnen im Zeichen großer Ausgaben gestanden, und diese Tatsache beeinflußt auch die Verhandlungen, die über die Frage geführt worden sind bzw. noch geführt werden, welcher Anteil an dem Kriegszuschlag den Privatbahnen belassen werden soll. Die Entscheidung darüber steht bekanntlich im freien Ermessen der Staatsverwaltung. Es ist wahrscheinlich, daß für das Jahr 1917 fast allen Privatbahnen, bei denen die Entscheidung dieser Angelegenheit noch offen ist, der Kriegszuschlag belassen werden wird.

— **Zeitweise Einstellung des Fahrkartenvorverkaufes.** Die außergewöhnlichen Verkehrsschwierigkeiten und die zu gewärtigende außerordentliche Inanspruchnahme der personenführenden Züge zur Weihnachtszeit nötigten die Eisenbahnen, die Ausgabe von Fahrkarten einzuschränken. Es wurde deshalb vom 20. Dezember 1917 bis einschließlich 2. Januar 1918 im Verkehr von Wien der Vorverkauf von Fahrkarten bei den Reisebureaus und sonstigen Vorverkaufsstellen eingestellt. In dieser Zeit werden Fahrkarten für die von Wien abgehenden Züge nur am Tag des Zugabganges bei den Personenkassen der Wiener Bahnhöfe ausgegeben. In der Ausgabe von Balkanzugkarten und Fahrkarten für Schlafwagenreisende tritt keine Änderung ein. Die Mitnahme von Skiern und Rodeln als Handgepäck in die Personenwagen ist ebenso wie die Beförderung dieser Geräte als Reisegepäck und Expreßgut auf allen österreichischen Eisenbahnen bis auf weiteres eingestellt.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** betragen nach der vorläufigen Ermittelung für den Monat Oktober 1917 79 963 500 K. und zeigen gegen den gleichen Monat des Jahres 1916 eine Mehreinnahme von 4 476 415 K.

— **Neuordnung der k. u. k. Warenverkehrszentrale Krakau.** Dem Ausbau wirtschaftlicher Organisation Polens einerseits, den Rückwirkungen des Krieges auf die Warenbezüge für den Bedarf der besetzten Gebiete anderseits Rechnung tragend, wurden auf Befehl des k. u. k. Armeeoberkommandos die in Krakau, Lemberg, Radom und Lublin bestehenden k. u. k. Auskunftsstellen mit 23. Dezember 1917 aufgelöst und deren Wirkungskreis der Warenverkehrszentrale übertragen. Der Sitz der Warenverkehrszentrale in Krakau wird mit Ende dieses Jahres nach Lublin verlegt. Vom 1. Januar 1918 ab sind alle Gesuche um Einfuhrbewilligung in das k. u. k. Okkupationsgebiet oder um Ausfuhrbewilligung aus diesem an die Warenverkehrszentrale des k. u. k. Militär-Generalgouvernements in Lublin, Niecala Nr. 8, zu richten. Dort werden auch sämtliche die Ein- und Ausfuhr betreffenden Anfragen erledigt. Den Informationsverkehr mit dem Hinterland übernehmen die Expposituren der Warenverkehrszentrale des k. u. k. Militär-Generalgouvernements in Polen in Wien, 1. Bezirk, Stubenring Nr. 8, Budapest, Dorottya-ut 9, und Krakau, Dluga Nr. 1.

— **Verhaftete Eisenbahndiebe in Mürzzuschlag.** Einem Sicherheitswachmann gelang es, fünf Eisenbahnbedienstete im Bahnhof in Mürzzuschlag in dem Augenblick festzunehmen, als sie in einem erbrochenen Güterwagen damit beschäftigt waren, Kolli zu berauben. Die Eisenbahnbediensteten wurden verhaftet. Nach hartnäckigem Leugnen gestanden sie, schon längere Zeit Bahndiebstähle verübt zu haben. Die Erhebungen führten zur Verhaftung von noch fünf Bahnbediensteten, die gleichfalls Bahndiebstähle verübt hatten. In den Wohnungen der Verhafteten wurden Lebensmittel in Hülle und Fülle und viele andere gestohlene Bedarfsartikel vorgefunden.

— **Bau von Eisenbetonschiffen in Österreich.** Wie die „Zeit“ mitteilt, ist nun auch in Österreich mit dem Bau von Eisenbetonschiffen begonnen worden, und zwar ist es die Betonbauunternehmung Ing. Paul Zigerli in Wien, die unter dem Titel „Erste österreichische Eisenbetonschiffbauunternehmung“ mit dem Sitze in Spalato (Dalmatien) diese Ausführungen als erste in der Monarchie aufgenommen hat. Die Firma, die sich ausschließlich mit dem Bau von Schiffen und Schwimmdocks in Eisenbeton befassen wird, hat mit dem Bau des ersten Eisenbetonschiffes — einer Schute von 100 t Tragkraft — bereits begonnen, das noch während des Krieges fertiggestellt wird. Dieses Schiff ist zum Transport von Zement, Sand und ähnlichen Materialien bestimmt. Die weiteren Schiffe sollen einheitsmäßig hergestellt werden, u. z. wird die Unternehmung allmählich auf größere Einheiten bis tausend und mehr Tonnen übergehen. Damit ist Österreich in die Reihe derjenigen Länder eingetreten, die Eisenbetonschiffe bauen. Ing. Zigerli hat sich durch sein Unternehmen um die heimatliche Volkswirtschaft ein anerkennenswertes Verdienst erworben. Der einzige Nachteil der Eisenbetonschiffe gegenüber der bisherigen Bauart, das größere Eigengewicht, wird durch die großen Vorteile der sofortigen Ausführungsmöglichkeit, der kurzen Bauzeit, der wider alles Erwarten großen Widerstandsfähigkeit gegen Stöße und dergleichen sowie der fast unbegrenzten Dauerhaftigkeit und vor allem der eigentlich gar nicht auftretenden Unterhaltungskosten (die bei den jetzigen Schiffen alljährlich so große Summen verschlingen) reichlich aufgewogen. Eisenbetonschiffe, die man nach fünf Jahren an Land zog, um Reinigungen von angesetzten Algen usw. vorzunehmen, konnten ohne weiteres wieder ins Wasser gelassen werden, da die Außenflächen vollkommen rein und glatt geblieben waren.

Ungarn.

— **Budget der ungarischen Staatsbahnen.** Ministerpräsident Wekerle unterbreitete kürzlich dem Abgeordnetenhause den Staatsvoranschlag für das Budgetjahr 1917/18. In Nachfolgendem geben wir in gedrängter Kürze den Kostenvoranschlag der ungarischen Staatsbahnen. Danach sind auf Grund einer Länge von 19 386 km die ordentlichen Einnahmen mit 571 000 000 K., die ordentlichen Ausgaben mit 425 523 000 K. veranschlagt. Es ergibt sich demnach eine Betriebszahl von 74,52 gegen 74,33 des Voranschlags für 1914/15. Bei einem Betriebsüberschuß von 145 477 000 K. sind die in dem Netz der Staatsbahnen angelegten 3016,5 Millionen Kronen mit 4,82 % verzinst. Von den unter Verwaltung der Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen sind aus den Verkehrseinnahmen 44 100 000 K. zu erwarten. Diesen Einnahmen stehen Ausgaben im Betrage von 73 100 000 K. gegenüber. Demnach zahlen die Staatsbahnen bei der Verwaltung der Lokalbahnen 29 Millionen Kronen hinzu. Die voraussichtliche Verkehrszunahme, ferner die Vermehrung der Betriebseinrichtungen und des Fahrparks erheischen die Erhöhung der Zahl der Arbeitskräfte um 7914 Personen, was einer 11,92 prozentigen Vermehrung des Personalstandes entspricht, hingegen ist durchschnittlich eine Steigerung des Verkehrs um 20,95 % zu erwarten. Die Erhaltungskosten der Fahrbetriebsmittel erfordern 50 700 000 K.; für Investitionen wurden 156 570 000 K. veranschlagt, vorausgesetzt, daß der Krieg im Rechnungsjahre 1917/18 beendet sein wird. Infolge von Hemmnissen der Bautätigkeit während des Krieges stehen Kreditbeträge von 220 Millionen Kronen zur Verfügung. Angeschafft werden 850 Personen-, 390 Gepäck- und 7760 Lastwagen, für die insgesamt 102 Millionen Kronen veranschlagt sind. Weiterhin sind für die Anschaffung von 340 Lokomotiven 55 600 000 K., für die Erweiterung von Stationen 12 900 000 K., für den Umbau der Budapester Bahnhöfe 9 100 000 K., für deren Erweiterung bis zur Vollendung des Umbaues 4 700 000 K., für den Bau zweiter Gleise 14 200 000 Kronen, für den Bau neuer Linien 9 700 000 K. vorgesehen. Da die notwendigen weiteren Investitionen infolge des Krieges erfahrungsgemäß sehr umfangreich werden dürften und derzeit noch nicht beurteilt werden können, ist davon abgesehen worden, Beträge hierfür in den Kostenvoranschlag einzustellen.

— **Die Kohlenfrage im Wirtschaftsprogramm des Ministerpräsidenten.** Der Ministerpräsident erklärte im Laufe der Etatsberatung des Abgeordnetenhauses, daß Ungarn genötigt sein werde, sich mit der Besteuerung der Kohle zu beschäftigen, doch sind die deutschen und österreichischen Gesetze auf die Verhältnisse Ungarns nicht anwendbar. Die Erzeugungsverhältnisse sind in Ungarn derart verschieden, daß man ihnen unbedingt Rechnung tragen muß; aus diesem Grunde wäre die Kohlensteuer lediglich im Wege eines Kartells unter Einbeziehung der beteiligten Gesellschaften zu lösen.

— **Kriegsteuerungszulage für Eisenbahnangestellte der Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß, welcher die Gewährung einer neuern und in einem größeren Umfange bemessenen Zulage als zuvor regelt, beträgt diese bei einem jährlichen Gehalt bis einschließlich 1400 K. 100 % des Gehaltes. Von 1400 K. aufwärts vermindert sich der Zuschlag stufenweise bis 50 % vom Gehalte. Diejenigen Angestellten, welche kein jährliches Gehalt beziehen (mit Ausnahme der Arbeiter), erhalten die Zulage je nach der Gruppe in festgesetzten Beträgen.

— **Wiederaufnahme des Merkurverkehrs.** Bekanntlich hat seit Beginn des Krieges das Ungarische Warenverkehrsbureau den ungarischen Ausfuhrverkehr nach Rumänien

ittels der sogenannten Merkurzüge abgewickelt. Mit dem usbruch des Krieges mit Rumänien ist dieser Verkehr einestellt worden. Das Warenverkehrsbureau beabsichtigt nun, eine Ausfuhr- und Einfuhrtätigkeit mit den besetzten ruänischen Gebieten demnächst wieder aufzunehmen, und zwar ieder mittels der Merkurzüge.

— **Die Tätigkeit des ungarischen Warenverkehrsbureaus.** Dieses Bureau hat im September eine lebhafte Tätigkeit ntfaltet. In diesem Monat wurden abgeliefert: nach Bularien 50 Wagen im Gesamtwerte von 313 797 Lewa, nach der Türkei 45 Wagen im Werte von 5533 türkischen Pfund und ach Mazedonien 6 Wagen im Werte von 34 714 Lewa. Dann uhte der Verkehr in der Osmanverbindung vollständig, wesalb das Bureau weder mit der Eisenbahn, noch mit der Post rgendwelche Waren weiterbefördern konnte.

— **Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** m Oktober d. J. sind vereinnahmt worden:

	1917 K.	gegen 1916 K.	%
Ungarische Linien . . .	2 128 732	+ 55 605	+ 2,7
Österreichische Linien .	1 886 323	— 130 162	— 6,5
Gesamtnetz	4 015 055	— 74 557	— 1,8

Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten 12 Lokalbahnen weisen zusammen eine Einnahme on 210 701 K. aus; d. i. gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 45 911 K. oder beinahe 28 %. M.

— **Auflösung des freiwilligen Wachkorps der Staatsbahnen.** Das freiwillige Wachkorps der Staatsbahnen, welches seit Kriegsbeginn aus dem Personal der Eisenbahnen zusammengestellt war, wurde aufgelöst, weil die Angestellten der Staatsbahnen anderwärtig zum Eisenbahndienste herangeogen wurden. Der Wachdienst wurde jetzt einer Abteilung les ungarischen Landsturmwachdetachements übergeben.

— **Der Ungarisch-Deutsche Interessenverband** hat sich vor urzem in Budapest gebildet. Er verfolgt den Zweck, mit lem vollsten Einsatze vereinter Kräfte die Gemeinsamkeit ler wirtschaftlichen Interessen der mitteleuropäischen Völker u fördern und das Bundesverhältnis zu festigen.

— **Personalnachrichten.** Der Staatssekretär im Handelsninisterium Dr. Elemér Hantos ist zum Präsidenten der Aufsichtskommission des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenusbildungs- und Schiffsoffizier-Kurses ernannt worden.
Bei der ungarischen Staatsbahnverwaltung wurde der Direktorstellvertreter Königlicher Rat Anton Pasztervzyk mit der Leitung der kommerziellen (C) Hauptektion der Direktion betraut. — Ernannt wurde der nit dem Titel und Charakter eines Ministerialrats bekleidete Direktorstellvertreter der Staatsbahnen Elemer Mátray zum Staatsbahndirektor, ferner der Obernspektor und Leiter des chemischen Institutes der Staatsbahnen, Albert Grittner, zum Direktorstellvertreter. Beide haben sowohl auf literarischem wie auch auf praktischem Gebiete des Eisenbahnwesens eine ersprießliche Tätigkeit ntfaltet. — Versetzt wurde der Oberinspektor und Betriebseiter-Stellvertreter Karl Legányi von Pécs als Betriebseiter-Stellvertreter zur Budapester linksufrigen Betriebseitung. — Verliehen wurde dem Oberingenieur im Handelsninisterium, technischen Redakteur der Eisenbahn- und Schiffahrt-Wochenschrift, Theodor Novák der Titel eines echnischen Rates.
Bei der Südbahngesellschaft wurde der bisherige Leiter ler Betriebsdirektion der ungarischen Linien, Königlicher Rat Ingenieur Moritz Breuer auf Ansuchen aus Gesundheitsücksichten in den Ruhestand versetzt. Aus diesem Anlasse wurde ihm unter wärmster Anerkennung seiner langjährigen hervorragenden Dienstleistung der Titel eines Betriebsdirektors im Ruhestand und die Stellung eines technischen Konsulenten der Verwaltung verliehen. An seiner Stelle wurde ler bisherige Oberinspektor der Königlichen Oberinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt in Ungarn, Robert Gordon, ler bisher bei der Zentral-Transportleitung im Kriegsministerium tätig war, zum Betriebsdirektor der ungarischen Linien ernannt.
Gestorben ist der Direktorstellvertreter der Südbahn Josef Weber. Er stand seit dem Jahre 1875 im Dienste der Südbahn und war seit 1911 Vorstand der Verkehrs- und Transportabteilung der Betriebsdirektion für die ungarischen Linien der Gesellschaft; ferner der Generaldirektor der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, Königl. Rat Obergespan im Ruhestand. Dr. Alexander Fábry de Felsöalmás. Er wurde wegen seiner großen Pflichttreue, seines lauteren Charakters, reicher Kenntnisse und Erfahrungen in den weitesten Kreisen hochgeschätzt und verehrt.
Der Adel mit dem Prädikat „Bacskulai" wurde dem im Ruhestand lebenden Direktor der Kaschau-Oderberger Bahn, Königlichen Rat Dr. Julius Szekula und seinen gesetzlichen Nachkommen in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete des öffentlichen Lebens taxfrei verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Zum schweren Eisenbahnunglück in Frankreich**, über das wir bereits in Nr. 100, S. 847, berichteten, geht uns noch folgende Nachricht zu: In der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember hat sich auf der Strecke Lyon-Turin in einem Tunnel bei Modane (liegt in den Westalpen am Westausgang des Mont Cenis-Tunnels) ein schreckliches Eisenbahnunglück ereignet. Ein Zug mit französischen Urlaubern, der von der italienischen Front kam, entgleiste im Tunnel. Die Trümmer fingen Feuer. Man schätzt die Zahl der Toten auf etwa 600, nach andern Berichten auf 800 bis 900. Die anfänglich vermutete „Sabotage" soll ausgeschlossen sein. Die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn begab sich mit einem Sonderzug an die Unglücksstätte. Während der Aufräumungsarbeiten, die 6—7 Tage in Anspruch nehmen sollen, wird der Zugverkehr Frankreich-Italien über Ventimiglia, d. h. an der Riviera entlang, geleitet.

— **Aus dem schweizerischen Verkehrswesen.** Vom Verwaltungsrat der S. B. B. wurde kürzlich die Frage der Teuerungszulagen für das Bundesbahnpersonal i. J. 1918 behandelt. In teilweiser Abänderung der zu begutachtenden Vorschläge beschloß der Rat, dem schweizerischen Finanzdepartement folgende Anträge in empfehlendem Sinne zu unterbreiten: 1. Ausrichtung einer Grundzulage an das gesamte Personal von 15 % des bezogenen Gehalts oder Lohnes, mindestens aber 450 Fr. und höchstens 1200 Fr.; 2. Ausrichtung einer Familienzulage von 250 Fr. für Verheiratete bis zu einem Gehalt von 3600 Fr. und von da an fallend um 15 Fr. auf je 100 Fr. Gehalt; für Ledige mit Unterstützungspflicht die Hälfte der für Verheiratete vorgesehenen Zulage; 3. Ausrichtung einer Kinderzulage von 75 Fr. für jedes Kind unter 16 Jahren bis zu einem Gehalt von 4500 Fr. und von da an fallend um 5 Fr. auf je 100 Fr. Gehalt. Die Annahme dieser Anträge würde für die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1918 mit finanziellen Aufwendungen im Betrage von rund 27,5 Millionen Franken verbunden sein. — In seiner Sitzung vom 20. November hat der Verwaltungsrat der S. B. B. nach den Anträgen der Generaldirektion und der ständigen Kommissionen den dritten Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, die Satzungen der Krankenkasse für die Arbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen sowie das Reglement über die Verwaltung dieser Krankenkasse, die Satzungen betreffend Invalidität und Sterbeversicherung der Arbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen und das Reglement betreffend außerordentliche Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen für die Unfallversicherung des Personals (Zuschußreglement) genehmigt. Ferner stimmte er den Anträgen der Generaldirektion und der ständigen Kommission zu, es sei auf den Strecken Scherzligen-Bern und Brig-Sitten so schnell wie möglich der elektrische Betrieb einzurichten und für die Ausführung ein Kredit von 9,7 Millionen Franken zu bewilligen. Ebenso hieß er den Antrag der vorberatenden Behörde gut, bis zu siebzehn Stück Akkumulatorenlokomotiven für den Verschiebedienst auf Stationen mittlerer Größe anzuschaffen. F. R.

— **Dr. Forrer.** Wie bereits in Nr. 97 S. 821 d. Ztg. gemeldet, hat der Direktor des Internationalen Eisenbahnamtes, Dr. Weber, seinen Rücktritt von der Leitung dieses internationalen Amtes erklärt. Der schweizerische Bundesrat wählte am 7. d. M. zum Leiter dieses Amtes Bundesrat Dr. Forrer, der schon in frühern Jahren Vorsteher des Internationalen Eisenbahnamtes war. Das macht Dr. Forrers Rücktritt aus dem schweizerischen Bundesrat erforderlich. Die schweizerische Landesbehörde verliert dadurch einen politischen Führer von ungewöhnlichen Fähigkeiten. Herr Forrer wurde 1902 in den Bundesrat gewählt, wo er verschiedene Abteilungen verwaltete, im besondern die Eisenbahnabteilung. 1906 empfing er als Bundespräsident bei Anlaß der Eröffnung der Simplonbahn den König von Italien, nahm an der fast eine Woche sich hinziehenden Feier der Simplontunneleröffnung als Hauptvertreter der gastgebenden Schweiz teil, 1912 empfing er den Deutschen Kaiser, als dieser die schweizerischen Manöver besuchte. Herr Forrer kann als ausgezeichneter Eisenbahnfachmann bezeichnet werden.

— **Technisches von der Schöllenenbahn.** In einem Aufsatz unter dieser Überschrift bringt die „N. Z. Ztg." einige bemerkenswerte Angaben über die Betriebseinrichtungen und Kunstbauten dieser Bahn, sowie über die bei ihrem Bau zu überwindenden Schwierigkeiten. Als Ergänzung zu unsern früheren Mitteilungen mögen die wichtigsten Angaben hier Platz finden: Die Schöllenenbahn, deren Entwurf von Ing. R. Zschokke in Gontenschwil (Aargau) stammt, ist eine elektrische Schmalspurbahn gemischten Systems. Als Stromart wurde Gleichstrom gewählt, und zwar wird der zugeführte 14 500-Volt-Drehstrom in einer in Göschenen angelegten Umformerstation auf 1200-Volt-Gleichstrom umgeformt. Die Bahn ist 3,7 km lang, wozu noch etwa 6000 m Gütergleis kommen; vom Hauptgleis sind ungefähr 2,5 km Zahnradbahn und 1,2 km Reibungsbahn. Die Spurweite beträgt 1,10 m, die Höchststeigung der Zahnstrecke 179 ‰, der Reibungsstrecke 36,5 ‰. Infolge Platzmangels mußte der Güterbahnhof in Göschenen auf das rechte Reußufer verlegt werden; er ist mit den Vorratshäusern der Befestigungen in Andermatt unmittelbar verbunden. Die Bahn durchfährt drei Tunnel: 1. den Sprengitunnel, der mit 80 m Länge ganz im Bergschutt liegt und vollständig ausgemauert ist; 2. den 340 m langen Jostbachtunnel, von dem 70 m im Bergschutt liegen, die ausgemauert sind, während die restlichen 270 m durch Fels, zum größten Teil Granit, führen. Von dieser 270 m langen Strecke mußten etwa 15 m ausgemauert werden an der Stelle, wo der Tunnel unter dem tief eingeschnittenen Jostbach durchführt; 3. den etwa 206 m langen Brückenwaldbodentunnel, der durch äußerst harten Granit führt und nicht ausgemauert wurde. An den lawinengefährlichsten Stellen wurde die Bahn durch gemauerte Lawinengalerien geschützt; im ganzen wurden 200 m Lawinengalerien erstellt. An anderen Stellen, wo Schneeverwehungen und kleinere Schneeabrutschungen vorkommen, hat man die Linie so gelegt, daß sie später mit verhältnismäßig geringen Kosten durch hölzerne oder eiserne Schneeschutzdächer geschützt werden kann. Für die Brücken und Viadukte wurde überall, wo die Verhältnisse es zuließen, der an Ort und Stelle anstehende prächtige Granit verwendet. So hat man an der Schöllenenbahn vier steinerne und zwei eiserne Brücken. Der erste Viadukt ist 80, die drei folgenden Viadukte sind alle etwa 40 m lang. Die Gründung der Pfeiler und die Widerlager der Viadukte 1, 2 und 4 wurden im Winter 1913/14 ausgeführt. Dem Zementmörtel und dem Beton wurde bei großer Kälte Kochsalz beigemischt. Als Lehrgerüste wurden hier, vielleicht zum erstenmal, sogenannte Hetzerbogen verwendet, die sich sehr gut bewährten. Eine eiserne Brücke mit zwei Öffnungen von 10 und 14 m Lichtweite befindet sich außerhalb des Urnerlochs, längs der Reuß. Als Kuriosum verdient erwähnt zu werden, daß diese Brücke sich genau an der gleichen Stelle befindet, wo früher die „Stiebende Brücke" stand, die vor dem Durchschlag des Urnerlochs (1707) das Urserental mit dem Kanton Uri verband. Bei den Gründungsarbeiten stieß man auf einen Felsen, in den viereckige Löcher zur Aufnahme von Brückenpfosten gemeißelt waren; an der äußeren Seite der Felswand, zwischen dem Urnerloch und Reuß, ist die Jahreszahl 1666 eingegraben. Die zweite eiserne Brücke mit 15 m Spannweite mußte bei der Anlage des Gütergleises über den Gotthardtunnel geschlagen werden. Bei Kilometer 0,480 wurde die Bahn unter einer Kehre der Gotthardstraße durchgeführt. Die 25 m lange Unterführung liegt schief zur Bahn in einer Steigung von 143 ‰ und hat eine im Grundriß konische Form, weil sich in der Unterführung die Spitzkehre für die Abzweigung des Gütergleises befindet. An Hochbauten ist lediglich das in Göschenen befindliche Gebäude zu erwähnen, das im Erdgeschoß die Wagenhalle mit Werkstatt enthält, während im ersten Stock die bereits erwähnten Umformergruppen mit Schalteinrichtungen und die Sammlerbatterien sowie die Bureaus eingebaut sind; im Dachstock befinden sich Wohnungen für die Angestellten. F. R.

— **Die Ausschüsse der russischen Eisenbahner übernehmen die Leitung.** Das Reutersche Bureau meldet aus Petersburg vom 12. Dezember: Der Volkskommissar für Verkehrswege telegraphierte an alle Eisenbahnen, daß die verschiedenen Ausschüsse der Eisenbahner die Leitung selbst in die Hand nehmen würden. Der Kommissar erklärt, daß alle höheren Stellen, wie die Inhaber der Hauptabteilungen, abgeschafft seien.

— **Bahnsteigkarten—Platzkarten.** In Rußland wird jetzt ganze Arbeit gemacht. Man begnügt sich keineswegs damit, Tariferhöhungen im Großen durchzuführen, auch im Kleinen versucht man Geld den leeren Staatskassen zuzuführen. Zu dem Zwecke müssen auch Bahnsteigkarten und Platzkarten beitragen. Allerdings verkehrt man dabei den eigentlichen Zweck, den die Ausgabe von Bahnsteigkarten ursprünglich hatte, annähernd in sein Gegenteil, wenn durch eine Preiserhöhung Geld in größerem Umfange einkommen soll. Als in Preußen zuerst die Bahnsteigkarten eingeführt wurden, da hatten sie die Aufgabe, die abgesperrten Bahnsteige von begleitenden, die Abwicklung des Dienstes an den Zügen störenden Personen möglichst freizuhalten. Der gleiche Zweck wurde ausgesprochenermaßen auch in Rußland verfolgt. Jetzt sollen aber auch noch merkliche Einnahmen erzielt werden, wenngleich die Entlastung der Bahnsteige amtlich noch immer als das einzig erstrebte Ziel bezeichnet wird. Kurz, der Preis der Bahnsteigkarten, die bisher für 10 Kop. verkauft wurden, wird demnächst auf 50 Kop. erhöht werden. Ob die Eisenbahnverwaltung damit das Richtige getroffen hat, wird ja wohl die Zukunft lehren, denn in sehr vielen Fällen, wenn nicht durchweg, wird eine Fahrkarte IV. Klasse, sogar schon III. Klasse, bis zur nächsten Haltestelle billiger zu haben sein als für 50 Kop. = 108 ₰. Damit wäre aber der gewählte Satz hinfällig geworden.

Die Platzkartenfrage hatte bisher in Rußland keine Lösung gefunden. Geplant war, für die Sicherstellung eines Sitzplatzes zu erheben: in der III. Klasse 5 Kop., in der II. Klasse 10 Kop. und in der I. Klasse 15 Kop. Es ist aber bisher bei dem Plane geblieben. Man hatte dagegen Schlafplatzkarten eingeführt, wobei sich die Unsitte herausbildete, daß die Reisenden mit solchen Schlafplatzkarten den erforderlichen Platz nicht nur während der Nacht, sondern auch während des ganzen Tages in Anspruch nahmen und damit die Leistungsfähigkeit der Personenzüge sehr herabdrückten. Die Gültigkeit dieser Schlafplatzkarten ist nun auf die Nachtstunden beschränkt und als Ergänzung hierzu sind Platzkarten eingeführt, die den Anspruch auf einen Sitzplatz in einem bestimmt bezeichneten Wagen geben. Die Gebühr wird also beim Umsteigen von neuem erhoben.

Statt der obenbezeichneten, geplant gewesenen Beträge sollen nunmehr erhoben worden: in der III. Klasse 40, in der II. Klasse 60 und in der I. Klasse 100 Kopeken. Die Ausdehnung der Reise ist bei Feststellung der Preise nicht berücksichtigt worden, doch sind die Vorortzüge von dieser Zahlung befreit.

Sehr viel weiter ist das Departement für Eisenbahnangelegenheiten der Ersten Gesellschaft für Zufuhrbahnen gegenüber gegangen. Auch diese Gesellschaft gehört zu denjenigen, auf die sich die allgemeinen Verordnungen über die Schlafkarten beziehen, und dennoch ist es möglich gefunden, dieser Gesellschaft eine Ausnahmestellung einzuräumen. Die Gesellschaft erbat, und der Minister gestattete, daß sie für einen numerierten Platz, der auch als Schlafplatz benutzt werden kann, nehmen darf: auf eine Entfernung von 1—50 Werst 2 Rbl., 51—75 Werst 2,50 Rbl. und über 75 Werst 3 Rbl. Ferner muß jeder Reisende, der einen solchen Platz benutzt, für Bettwäsche usw. 1,30 Rbl. erlegen, sofern er solche in Anspruch nimmt. Warum gerade dieser Gesellschaft eine solche Ausnahmestellung eingeräumt worden ist oder werden mußte, kann der Verfügung nicht entnommen werden. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnunglück in Kentucky.** Aus Sherpherdsville (Kentucky), 21. Dezember, wird berichtet: Nach einer Reutermeldung fand gestern abend zwischen dem Personenzug Louisville-Nashville und einem Ortsbahnzug ein Zugzusammenstoß statt. Es gab 67 Tote und 50 Verwundete.

— **Eine neue Eisenbahn über die Anden.** Wie der Zeitschrift „The Engineer" zu entnehmen ist, wollen nordamerikanische Geldgeber eine neue Bahn in Nord-Peru bauen, deren Zweck es ist, eines der reichsten Gebiete Südamerikas endlich dem modernen Handelsverkehr zu erschließen. Die ungefähr 400 km lange Strecke wird in dem Seehafen Payta beginnen, die Anden an ihrer niedrigsten Stelle überqueren und sich in das dahinter liegende fruchtbare Land fortsetzen. Während man bisher zur Reise von Lima nach dem Mittelpunkt der Gummierzeugung im Amazonenstromgebiet, Iquites, ungefähr 60 Tage brauchte, wird die Bahn die Zurücklegung dieser Strecke in kaum fünf Tagen möglich machen.

Bücherschau.

— **Meyers Sprachführer: Italienisch.** Taschenwörterbuch für Reise und Haus. Von Prof. Dr. Berthold Wiese. In Leinen gebunden 3 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Durch das siegreiche Vordringen der Mittelmächte in Oberitalien und durch die Besetzung weiter Gebiete italienischer Zunge tritt das Bedürfnis nach einem brauchbaren italienischen Sprachführer für unsere Truppen in den Vordergrund.

Bei dieser Gelegenheit sei erneut auf die Sammlung der bewährten „Meyerschen Sprachführer“ des Bibliographischen Instituts hingewiesen, in deren Reihe der „Italienische Sprachführer“ von Prof. Dr. Berthold Wiese in vierter, neubearbeiteter Auflage erschienen ist. Die für die Neubearbeitung zugrunde gelegten Gesichtspunkte waren in erster Linie praktischer Art, den Bedürfnissen des täglichen Lebens Rechnung tragend, und die Auswahl der Redewendungen ist dem entsprechend getroffen worden. Besonders den militärischen Interessen dürfte die ausführliche Behandlung der einzelnen auf den Gebieten des Verkehrswesens, der Technik, des Post- und Telegraphenwesens usw. einschlägigen, nach Stichwörtern abecelich geordneten Abschnitte entgegenkommen. Die glückliche Zusammenstellung des Wortschatzes und der sich in ihn einreihenden Redewendungen, nicht zuletzt auch die gewissenhaft durchgeführte, leicht faßliche Bezeichnung der Aussprache, die Beigabe eines kurzen italienisch-deutschen Wörterverzeichnisses sowie endlich die gedrängten grammatischen Ausführungen am Schlusse des Bändchens werden dasselbe zu einem „Sprachführer“ in des Wortes eigenster Bedeutung erheben. Die Handlichkeit des Bändchens hat durch eine kleine Vergrößerung des Formates, die die oft lästig empfundene Dicke der früheren Auflagen vermeiden ließ, bedeutend gewonnen. Wir können das Büchlein in seinem neuen Gewande bestens empfehlen.

— **Sven Hedin, „Bagdad-Babylon-Ninive“.** 165 Seiten, 26 Abbildungen (16 Photographien, 10 Zeichnungen Hedins). Feldpostausgabe 1 *M*. Leipzig, F. A. Brockhaus.

„Wer dieses Buch“, so beginnt Sven Hedin das erste Kapitel, „in der Erwartung zur Hand nimmt, eine ausführliche Schilderung des Anteils der Türkei am Weltkrieg zu finden, wird schon, ehe er bis Bagdad gekommen ist, enttäuscht ausrufen: Aber das ist ja kein Kriegsbuch! Das ist ja eine Reisebeschreibung! Er hat vollkommen recht. Nicht der Krieg lockte mich zu neuen Abenteuern. Davon hatte ich an den europäischen Fronten genug gesehen. Diesmal sehnte ich mich vor allem danach, die Weltreiche des Altertums, Assyrien und Babylonien, und die Ergebnisse der modernen Forschung auf diesem ehrwürdigsten Boden der Erde kennenzulernen.“

Kein Kriegsbuch also im engeren Sinne. Aber doch ein Buch, das auf keiner Seite die machtvolle kriegerische Zeit seiner Entstehung verleugnet. Der Leser hört den Schritt türkischer Marschkolonnen auf jenen Wüstenpfaden, auf denen ehemals die Streitmacht babylonischer und assyrischer Könige einherzog; er sieht deutsche Batterien in türkischen Diensten den königlichen Euphrat hinabfahren, Hedin begleitet sie auf einer abenteuerlich-romantischen Stromreise über 1000 km den Fluß abwärts. Der Kanonendonner von Kut-el-Amara ertönt, die Palmen- und Märchenstadt Bagdad ist voller Siegesjubel, 500 englische Offiziere, darunter der Oberbefehlshaber General Townshend, werden als Gefangene eingebracht, und überall wandern die weißen und farbigen Engländer unter türkischer Bedeckung nordwärts. Hedin schildert in gewohnter Meisterschaft das Leben der Nomaden des Zweistromlandes zwischen Euphrat und Tigris und dazwischen das Elend der armenischen Flüchtlinge, die das unerbittliche Gebot des Krieges von der türkisch-rusischen Front nach Süden verschlagen hat.

Über diese Tagesereignisse steigen die Schatten einer großen Vergangenheit beherrschend empor. Hedin besucht die Ruinenfelder von Babylon und Ninive; er zeigt uns die Trümmer des Turmes von Babel, der assyrischen und babylonischen Tempel und all der gigantischen Baudenkmäler, deren Ziegelhaufen die Namen eines Nebukadnezar, Sanherib und anderer verewigen. Ereignisse und Persönlichkeiten, die uns wie Sage und Mythe berühren, nehmen greifbare Wirklichkeit an, und in glänzenden Bildern zieht die ganze Menschheitsgeschichte an uns vorüber. Hedin ist hier ein Schüler des deutschen Archäologen Koldewey und anderer, deren Lebensarbeit er mit staunender Bewunderung zu würdigen weiß. In seiner jedem Laien verständlichen, liebenswürdigen Plauderweise verbindet er die grundlegenden Probleme der archäologischen Wissenschaft mit seinen persönlichen Erlebnissen. Und so entstand hier ein Buch ganz eigner Art, das die bekannten Vorzüge der großen Reisewerke des berühmten Forschers mit der sprudelnden Vielseitigkeit seines populären Werkes „Von Pol zu Pol“ auf das glücklichste verbindet und den nach Millionen zählenden Leserkreis, den Hedin in Deutschland und deutsch verstehenden Ländern gefunden hat, entzücken wird.

Ganz besonderen Dank schuldet die deutsche Leserwelt dem tapferen Schweden abermals für sein unbedingtes Eintreten für Deutschland, das er auch in diesem Buch auf keiner Seite verleugnet. Im Gegenteil! Gleich das erste Kapitel „Die Türkei im Weltkrieg“ ist ein so prächtiges, hoffnungsvolles Bekenntnis zur deutschen Sache, daß es gerade in diesen Tagen der inneren Kämpfe jedem Kleinmütigen nicht schnell genug in die Hand gegeben werden kann.

—**Unsere U-Booterfolge.** Unter diesem Titel sind die Aufsätze des Geheimen Baurats Kemmann in Nr. 89, 90, 92 und 96 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung, in einem mit Ergänzungen versehenen Sonderdruck zusammengefaßt, im Verlage von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24, erschienen. Das Druckheft kann von dieser Firma zum Preise von 1,20 *M* bezogen werden. Wir lenken die Aufmerksamkeit unserer Leser auf diese Sonderausgabe der Aufsätze, die gewiß allgemeines Interesse gefunden haben.

— **Württembergischer Reisekalender für 1918**, ein Abreißkalender mit 365 Abbildungen in der Blockgröße von 130 × 210 mm und mit einem Titelbild in Vierfarbendruck. Verlag von Hugo Matthäs in Stuttgart. Preis 2 *M*.

Wie sein Vorgänger, beweist auch die wiederum vom Württembergischen Reise- und Verkehrsbureau in Stuttgart mit viel Geschick bearbeitete zweite Ausgabe den überraschenden Reichtum an Schönheiten, denen man im Württembergerland auf Schritt und Tritt begegnet. Aus Schwarzwald und Schwabenalb, aus Neckar- und Donautal erfreut eine neue Auswahl köstlicher Landschaftsbildchen Auge und Herz. Von kühn ragenden Burgen und malerischen Schlössern, den Stammsitzen von Kaiser- und Fürstengeschlechtern, aber auch von dem hochentwickelten Kunstsinn der Bürger der vielen alten Reichsstädtchen, von wertvollen Kunstdenkmälern aller Art und Zeiten erzählen die Bilder in reichster Abwechslung. — Wenn jetzt auch nicht die Zeit ist, dem Locken und Werben des Werkchens zu folgen, so wird doch der Gedanke an eine spätere Fahrt nach diesem schönen Stück deutschen Landes bei jedem Besucher aufkeimen und täglich neu belebt werden. Außerdem wird der Erwerb des Kunstwerkchens an sich schon jedem Kunstfreunde täglich sich erneuernde Freude und viel Genuß bereiten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 7. Januar 1918 ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg Stb. zwischen den Stationen Schloß Ballenstedt und Gernrode (Harz) gelegene Haltepunkt Rieder für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem 1,4 km entfernten Bahnhof Gernrode (Harz) verwiesen.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 20. Dezember d. J. ist der an der elektrisch betriebenen Schmalspurlinie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal zwischen dem Haltepunkte Brunndöbra Reichsadler und dem Bahnhof Untersachsenberg-Georgenthal gelegene Haltepunkt Untersachsenberg Bärenloch dem öffentlichen Personenverkehr übergeben worden. Der neue Haltepunkt wird von allen die Strecke befahrenden Personenzügen bedient.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrseinstellung.

Der Gesamtumschlagsverkehr in Cosel Hafen wird für die Dauer des Winters am 24. d. Mts. eingestellt.

Kattowitz, 26. Dezember 1917. (1884)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gütertarif vom 1. Dezember 1909 und Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren vom 1. November 1911 für den Internationalen Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Januar 1918 tritt zu den oben erwähnten Tarifen eine zweite Ausgabe des Anhangs vom 1. August 1917 in Kraft, enthaltend die Bestimmungen über die Erhebung der deutschen Verkehrssteuer. (1889)

Amsterdam, den 19. Dezember 1917.
Holländische Eisenbahngesellschaft.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2 a.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1918 wird das Teilheft C 2 a, enthaltend die Ausnahmetarife 1, 1 c und 1 h, neu ausgegeben. Die Tarifsätze beim Ausnahmetarif 1 weisen außer der Verkehrsabgabe in einigen Ortsverbindungen Erhöhungen auf, die auf eine den Tarifgrundsätzen entsprechende Richtigstellung der Satzbildung zurückzuführen sind. — Das neue Teilheft ist vom Ende Februar 1918 zum Preise von 200 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, 24. Dezember 1917. (1883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Für rohe, unbehauene Steine schweizerischer Herkunft bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm, treten mit 2. Januar 1918 unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs folgende Frachtsätze in Kraft:
Von Laufen nach Wyhlen 27,
Rümikon-Mellikon nach Wyhlen 49 Centimes für 100 kg.

In diesen Frachtsätzen ist die deutsche Verkehrssteuer enthalten.

Karlsruhe, 23. Dezember 1917. (1881)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Die mit Bekanntmachung vom 14. November 1917 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 im Verkehr mit den Stationen der Crefelder Eisenbahn veröffentlichten Frachtzuschläge sind ohne Verkehrssteuer angegeben. Die Frachtzuschläge einschließlich Verkehrssteuer betragen:
bei Eilstückgut 24 ₰ für 100 kg,
bei Frachtstückgut 12 ₰ für 100 kg,
bei Wagenladungen 2,50 ℳ für jeden Wagen.

Breslau, 20. Dezember 1917. (1865)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft I, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 bis zur Einführung im Tarifwege wird die Station Stájerlakanina der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit direkten Frachtsätzen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Auf Seite 13 des Nachtrags III vom 1. Februar 1917 zum Tarifheft I vom 4. März 1912 ist in der Schnittafel II nachzutragen:
833 | — | Stájerlakanina | M. A. V. | 2902

Kattowitz, 19. Dezember 1917. (1864)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken und Hochöfen nach Stationen des Siegerlandes (bes. Tarifheft V) vom 1. November 1911.

Die Geltungsdauer des bezeichneten Tarifs wird bis auf weiteres, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, verlängert.

Essen, den 20. Dezember 1917. (1867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 1. März 1918 wird in der Bes. Ausf.-Best. zu §§ 53 und 54 EVO., S. 7 der Abt. 1 des Tarifs die Gewichtsgrenze für die nur nach vorheriger Vereinbarung zur Beförderung nach den bad. Bodenseestationen zugelassenen Gegenstände von 750 kg auf 500 kg herabgesetzt. Die Änderung ist gemäß § 2 EVO. von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Karlsruhe, 20. Dezember 1917. (1868)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2 b.

Das mit Bekanntmachung vom 27. 10. 17 zum 1. 1. 1918 veröffentlichte neue Teilheft C 2 b (Ausnahmetarif für Getreide usw.) erscheint erst mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918. Das jetzige Teilheft C 2 b bleibt bis dahin in Kraft.

Berlin, 24. Dezember 1917. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. Tfv. 2 K. 7.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1917 wird Charlottenburg Pbf. als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Dezember 1917. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Allgem. Tarifvorschriften der schweiz. Bahnen.

Am 1. Januar 1918 tritt ein I. Nachtrag in Kraft.

Karlsruhe, 23. Dezember 1917. (1879)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1918 tritt in den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 (Steinkohlen usw.) hinsichtlich der Berechnung des Ladegewichts der Wagen eine Änderung ein, wodurch sich in gewissen Fällen Frachterhöhungen ergeben. In gleicher Weise werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 a des pfälzisch-württ. Güterverkehrs mit Gültigkeit von dessen Wiederinkrafttreten an geändert. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 21. Dezember 1917. (1872)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Bad. Staatsb.-Nebenbahnverkehr. Bad.-pfälz. Verkehr. Anhang zu den direkten Gütertarifen der bad. Staatsbahnen.

Auf 1. März 1918 werden die Frachtsätze der Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft erhöht.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 21. Dezember 1917. (1870)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr bad.-schweizerischer Übergänge-Schweiz.

Abweichend von der Veröffentlichung am 29. September d. J. wird die Gültigkeit der Gütertarife Basel Bad. Stb.-Schweiz vom 1. 5. 1913 und Waldshut usw.-Schweiz vom 1. 8. 190[illegible] sowie deren Anhang vom 1. 1. 1913 b[is] auf weiteres verlängert, mit Ausnahme des im Tarif Basel Bad. Stb.-Schweiz enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 151 für Metalle usw., der auf den 1. Janua[r] 1918 ohne Ersatz aufgehoben wird.

Karlsruhe, 19. Dezember 1917. (185[illegible])
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Ab 1. Januar 1918 wird die Orbe-Chavornay-Bahn in die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 3, 4, 10, 19, 21, 22 und 41 einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 20. Dezember 1917. (185[illegible])
Großh. Generaldirektion d. Staatseisenbahnen.

Überfuhrtarife für die Bahnhöfe in Bodenbach, Ebersbach (Sa.), Reichenberg, Tetschen und Warnsdorf.

Am 15. Januar 1918 werden die bestehenden Tarife für Bodenbach und Reichenberg aufgehoben und durch neue Tarife mit erhöhten Gebührensätzen ersetzt. Ferner treten solche Tarife am gleichen Tage für Tetschen und Warnsdorf und am 1. März 191[8] für Ebersbach (Sa.) in Kraft. Abdrucke der Tarife werden von den beteiligten Stationen abgegeben.

Dresden, 21. Dezember 1917. (1859)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 28. Dezember 1917 werden für Fischsendungen von Hamburg nach Dresden-Neust. bei vorgeschriebener Beförderung über Wittenberge-Magdeburg-Wahren-Engelsdorf besondere Tarifentfernungen eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, 21. Dezember 1917. (1860)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer und Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Die durch Bekanntmachung vom 7. Dezember 1917 verlautbarte Frachtberechnung bei Verwendung von Beutewagen gilt bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Kriegs. Die Maßnahme gilt nur für Sendungen von Braunkohle und Braunkohlenziegel (Briketts).

Dresden, 21. Dezember 1917. (1861)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen vom 1. 10. 1917 Tfv. 1132.

Die von der Südharzbahn vorgenommene Erhöhung der Rollbockgebühren hat zur Folge, daß sich auch die Frachtsätze der Stationen Drei Annen Hohne, Elbingerode Hbf. und Rothehütte-Königshof (Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) erhöhen. Die Erhöhung dieser Frachtsätze — in der Regel 1 oder 2 ℳ für 10 t — tritt mit dem 1. Januar 1918 in Kraft.

Essen, 17. Dezember 1917. (1862)
Königliche Eisenbahndirektion.

.. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn.

Stationstarife.

Durch den mit 1. Jänner 1918 bis auf Widerruf in Kraft tretenden Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif, Teil II er k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und en gleichfalls mit 1. Jänner 1918 bis uf Widerruf in Kraft tretenden Nachtag I zum Lokal-Gütertarif der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn verden in den Stationstarifen für die Beförderung von Leichen, Gütern und ebenden Tieren auf den Linien der .. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und er Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn, gültig vom 1. Jänner 1910, und en Nachträgen I und II hiezu nachtehende Änderungen durchgeführt:

Die mit Kundmachung Nr. 58 V. Bl. Nr. 7 vom 17. Jänner 1917 um 25 (fünfundzwanzig) bezw. 30 (dreißig) Prozent erhöhten Frachtsätze für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut für die Klasse I als Eilgut, für die Klasse I als Frachtgut, ür die A. T. 3 a und 3 b sind weiter m 50 % zu erhöhen, wobei wieder sich rgebende Bruchteile von Hellern auf anze Heller aufzurunden sind;

außer den bereits laut Kundmachung Nr. 1068, V. Bl. Nr. 94 vom 18. VIII. 917 gegenstandslos gewordenen Frachtsätzen der Spalte für den A. T. 9 a und len durch die Auflage des Lokal-Gütertarifes der Südbahn vom 1. August 917 gegenstandslos gewordenen Frachtsätzen der A. T. 1 b, 3 d, 7, 10, 11 und 8 und der Rubrik 1 für den Exportverkehr werden nunmehr noch die Frachtsätze der Spalten für die A. T. 3 b, 2 c, 3 c, 4 a, 4 b, 4 c, 4 d, 5 a, 5 b, 9 d nd 15 gegenstandslos;

die Bezeichnung der Spalte „2 a“ ist abzuändern auf: „2 c“. — Die um 25 % erhöhten Frachtsätze der bisher mit a und 3 b bezeichneten Spalten bleiben als Frachtsätze der neuen Ausnahmetarife 3 c und 3 d aufrecht. —

Wien, 20. Dezember 1917. (1863)

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).

Erstreckung einer Tarifmaßnahme.

Der Inhalt der Kundmachung 540 in der Nr. 77 dieses Blattes vom 4. Juli 1916 (Seite 440/441) bleibt ausnahmlich der n Kronenwährung bezifferten Umwegsfrachten vom 1. Februar 1918 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1919 in Kraft.

In den weiterhin gültigen in Markwährung bezifferten Umwegsfrachten st die österreichische Frachtsteuer bereits enthalten.

Wien, am 19. Dezember 1917. (1882)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Triester Platzangelegenheiten.

Änderungen der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1918 bleibt bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1919 der Inhalt der Kundmachung (96) in Nr. 6 dieses Blattes vom 20. Januar 1917 in Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1917. (1871)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten k. k. Behörden und Verwaltungen.

Elbe-Moldau Umschlagstarif für Österreich. Elbe-Moldau Umschlagstarif für Westösterreich.

Aufhebung und Änderung von Ausnahme- und Serientarifen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1918 treten nachstehende Ausnahme- und Serientarife außer Kraft:

I. Im Elbe-Moldau Umschlagstarif für Österreich der Ausnahmetarif 1 A für Güter aller Art im Kartierungsweg, der Ausnahmetarif 29 A für Kork usw. und die Serientarife IV und V.

II. Im Elbe-Moldau Umschlagstarif für Westösterreich der Ausnahmetarif 1 für Güter aller Art, der Ausnahmetarif 81 für Schwefel und die Serientarife IV und V.

Weiters ist mit Gültigkeit vom 1. März 1918 der Wortlaut der Fassung des Ausnahmetarifs 88 für Düngemittel usw. im Elbe-Moldau Umschlagstarif für Österreich sowie im Elbe-Moldau Umschlagstarif für Westösterreich wie folgt abzuändern:

Ausnahmetarif 88

Düngemittel usw.

Ausnahmetarif 88 A.

1. Düngemittel und Rohstoffe zur Kunstdüngererzeugung, folgende:

Blutdünger,
Düngergips,
Dungasche,
Dungsalze, roh, auch kalziniert, nämlich: Kalisalze, insoweit in der Güterklassifikation nicht besonders genannt (Abraumsalz, Fegesalz, Kalidungsalze, wie Karnallit, Kainit [Hartsalz], Sylvinit, Kalimagnesia, schwefelsaure, unreine) und Sudbetriebsabfälle,
Fischabfälle,
Fleischdünger (Fleischmehl, Hautmehl),
Guano aller Art,
Haardünger (Tierhaare, ungewaschen und ungereinigt und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle),
Hornmehl,
Hornspäne,
Kalkasche,
Kalkschlamm der Ammoniaksodafabrikation,
Kalkstaub,
Kalkstickstoff (Stickstoffkalk),
Knochengrieß, entleimter,
Knochenkohle (Spodium), grob gepulvert, zur Regenerierung ungeeignet,
Knochenschrot, entleimtes,
Kompost,
Lederdünger,
Lederkuchen,
Ledermehl,
Leimdünger,
Leimkalk (Leimkäse),
Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlen sowie ungemahlen, z. B. Phosphorit, Apatit, Koprolith (Kotsteine).
Poudrette,
Puppen von abgehaspelten Seidenkokons (Chrysaliden),
Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation,
Rückstände, gipshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäurefabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger),
Rückstände, kalkhaltige, der Ätzlaugen- und Seifenfabrikation,
Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen),
Superphosphat, mineralisches (saurer phosphorsaurer Kalk) sowie animalisches, u. zw. Knochenmehlsuperphosphat, Knochenaschesuperphosphat, Spodiumsuperphosphat, Ammoniaksuperphosphat,
Thomasschlackenmehl,
Tresterrückstände,
Mischungen der vorbezeichneten Artikel untereinander.

Ausnahmetarif 66.

2. Schiefer, roh, sowie Schieferplatten, nicht gehobelt, nicht geschliffen, nicht poliert.

Ausnahmetarif 103.

3. Erze, auch aufbereitete, sowie durch Rösten, Glühen, Auswittern usw. zur Verhüttung vorbereitete, einschließlich: Blende, Bleiglanz (Schwefelblei), unreiner Braunstein, natürlicher (Manganerz), auch gemahlen, Galmai (Zinkerz), Raseneisenstein (Raseneisenerz, Morasterz, Sumpferz, Wiesenerz), Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände, Toneisenstein.

Ausgenommen sind: Antimonium crudum, Bleiglanz, reiner, Kupferstein, (Kupferlech) und Leche, silberhaltige.

4. Schieferton, roh.

Anwendungsbedingungen:

Zu 1 und 2. Bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Wagen und Frachtbrief.

Zu 3. Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10 t Ladegewicht.

Zu 1 bis 3. Das Ver- und Ausladen in den österreichischen Stationen, mit Ausnahme der Umschlagsplätze, haben die Absender und Empfänger zu besorgen.

Ausnahmetarif 88 B.

Düngemittel, u. zw.:

Abfälle von Horn, von Hufen und von Klauen,
Ammoniak, schwefelsaures, unreines,
Chilisalpeter (roher Natronsalpeter),
Fischmehl und Fischguano,
Hornmehl, Hornspäne,
Kalksalpeter,
Knochenpräzipitat (gefällter, phosphorsaurer Kalk),
Ölkuchenmehle mit Leder-, Filz-, Horn- und Knochenmehl u. dgl. vermischt,
Rizinuskuchen, Rizinuskuchenmehl und Rizinuskuchenschrot,
Stickstoffkalk (Kalkstickstoff).

Ausnahmetarif 88 C.

Düngemittel, u. zw.:

Fleischdünger (Hautmehl),
Kalidungsalze, wie Karnallit, Kainit (Hartsalz), Sylvinit,
Kalimagnesia, schwefelsaure, unreine,
Knochenasche,
Knochengrieß, entleimter,
Knochenkohle (Spodium), grob gepulvert, zur Regenerierung ungeeignet,
Knochenmehl, auch gedämpft oder aufgeschlossen,
Knochenschrot, entleimtes,
Lederkuchen,
Ledermehl,
Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlen sowie ungemahlen, z. B. Phosphorit, Apatit, Koprolith (Kotsteine),
Poudrette,
Stollmehl,
Superphosphat, mineralisches (saurer phosphorsaurer Kalk), sowie animalische, u. zw.:
Ammoniaksuperphosphat,
Doppelsuperphosphat,
Kaliammoniaksuperphosphat,
Kalisuperphosphat,
Knochenaschesuperphosphat,
Knochenmehlsuperphosphat,

Salpetersuperphosphat,
Spodiumsuperphosphat,
Superphosphatgips,
Walkhaare, Wollfegedreck und Wollstaub.

Anwendungsbedingungen zu den Ausnahmetarifen B und C.

1. Bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Wagen und Frachtbrief.

2. Die Sendungen müssen in Österreich zur Düngung oder Kunstdüngerfabrikation Verwendung finden und muß der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Österreich als Düngemittel“ beziehungsweise „zur Verwendung in Österreich zur Kunstdüngerfabrikation“ schon bei der Auflieferung beigefügt sein.

Dieser Zusatz und die Inhaltsbezeichnung müssen handschriftlich mit Tinte oder in von den Typen des Frachtbriefsformulars abweichenden Lettern gedruckt (nicht durch Aufklebezettel) an der bezeichneten Stelle im Frachtbriefe angebracht sein.

3. Das Ausladen in den österreichischen Stationen, mit Ausnahme der Umschlagsplätze, haben die Empfänger zu besorgen.

Wien, am 18. Dezember 1917. (1876)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich, Tarif Teil II vom 1. Januar 1914. Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1914.

Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Kundmachung (1445) in Nr. 90 dieses Blattes vom 15. XI. 1916 wird mit Ausnahme der unter a) im dritten Absatz angeführten Tarifmaßnahme, betr. den Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1919 erstreckt.

Wien, am 24. Dezember 1917. (1886)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einschränkung der Güteraufnahme.

Infolge der herrschenden Witterungsverhältnisse wird die Güteraufnahme in den Stationen Wien, Pozsony, Budapest nach den Stationen Ujvidék, Zemun, Belgrad und umgekehrt, mit sofortiger Gültigkeit eingestellt.

Der Güterverkehr zwischen den Stationen Wien-Pozsony-Budapest untereinander, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr wird bis auf weiteres aufrechterhalten.

Wien, am 24. Dezember 1917. (1888)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Im Tarifheft II werden mit Wirkung vom 1. März 1918 ab die direkten Tarifsätze für den Verkehr zwischen Oderberg einerseits und den Stationen Delmenhorst, Oldenburg (Großh.) und Wilhelmshaven andererseits, für deren Beibehaltung ein Bedürfnis nicht mehr besteht, aufgehoben.

Oldenburg, 20. Dezember 1917. (1866)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn.

Am 1. Januar 1918 tritt eine Erhöhung der Expreßgutsätze in Kraft.

Auskunft erteilen die Dienststellen.

Mannheim, 22. Dezember 1917. (1869)
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft A.-G.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. Januar 1918 erscheint zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag V. Er enthält u. a. die bei den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1. Dezember eingetretene 50 %ige Erhöhung der Fahrpreise, jedoch nur für die Richtung nach Deutschland.

Stuttgart, 22. Dezember 1917. (1873)
Generaldirektion der K. Württ. Staatsbahnen, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Vom 1. März 1918 an werden auf den sächsischen Staatseisenbahnen die Preise der Monatskarten und Monatsnebenkarten I.—III. Kl. erhöht. Gleichzeitig werden Monats- und Monatsnebenkarten IV. Kl. eingeführt. Vom gleichen Tage an werden Arbeiterkarten nur noch an solche Personen ausgegeben, die sich durch Vorlegung einer Bescheinigung des Arbeitgebers über die Beschäftigung als Arbeiter ausweisen. Auch in der Geltungsdauer der Arbeiterwochenkarten treten Beschränkungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben.

Dresden, am 24. Dezember 1917. (1874)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn.

Am 1. Dezember d. J. ist auf den Linien der k. k. Österreichischen Staatsbahnen eine 50 %ige Erhöhung der Fahrpreise eingetreten. Im Personenverkehr mit dem Auslande wird die Durchführung dieser Erhöhung, soweit es sich um Tarifsätze handelt, die in Mark erstellt sind, erst am 1. April 1918 erfolgen. Dagegen wird die Erhöhung hinsichtlich aller derjenigen Verkehrsbeziehungen, für die Fahrkarten in Kronenwährung aufliegen, am 1. Januar 1918 Platz greifen. Die aufliegenden durchgehenden Fahrkarten nach dem Auslande werden weiter ausgegeben werden, jedoch unter Einhebung des Zuschlages von 50 % für die jeweils in Betracht kommende Strecke der k. k. Österreichischen Staatsbahnen bis zur Übergangsstation nach dem Auslande. Die Ausgabe wahlweise gültiger Fahrkarten nach dem Auslande (über mehrere Grenzstationen) wird eingestellt. Ausgenommen sind die über Tetschen-Bodenbach gültigen Fahrkarten, die weiter ausgegeben werden.

Der Durchgangsverkehr von Ungar[n] über Österreich nach Deutschland [...] der rheinisch-süddeutsch-ungarische un[d] der deutsch-ungarische Personentarif [...] wird zum 1. Januar 1918 durch Nac[h]träge ergänzt werden.

Breslau, 24. Dezember 1917. (188[...])
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1918 erscheint ein Nac[h]trag XIX zum Personen- und Gepäc[k]tarif der Königl. Sächs. Staatseisenba[h]nen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Ände[ru]ngen und Ergänzungen der Ausfü[h]rungsbestimmungen zur Eisenbah[n]-Verkehrsordnung enthält. Der Nachtra[g] liegt auf allen Stationen des sächsische[n] Eisenbahnnetzes aus und kann dur[ch] die Fahrkartenausgaben für 5 Pfenni[g] bezogen werden.

Dresden, 24. Dezember 1917. (187[...])
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisen[b.]

Betr. Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für unseren Binnenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1918 er[]hält die besondere Ausführungsbestim[]mung zu § 12 EVO. auf Seite 5 de[s] Tarifheftes 1 vom 1. Mai 1912 unter A im ersten Absatz bis auf weiteres fol[]gende geänderte Fassung:

„Für die I.—III. Wagenklasse wer[den] den Monatskarten mit Gültigkeit fü[r] den Kalendermonat ausgegeben, un[d] zwar in zwei Arten:

a) solche für Personenzüge zu den i[n] der Preistafel (B 4) für Stamm[]karten enthaltenen Preisen,

b) solche, gültig auch für Schnell[]züge

aa) auf den Strecken:
Bremen-Hude und
Varel (Oldbg.)-Wilhelmshave[n] mit einem Preiszuschlag i[n] der Höhe des Preises eine[r] Monatsnebenkarte,

bb) auf den übrigen Schnellzug[]strecken mit einem Preiszu[]schlag von 100 %.

Die unter a) genannten Monatskarte[n] können ebenfalls in Schnellzügen be[]nutzt werden, wenn für jede Fahrt ein[e] Ergänzungskarte gelöst wird, dere[n] Preis sich nach dem tarifmäßigen ein[]fachen Fahrpreis für alle Züge für di[e] zu benutzende Strecke berechnet (Allg. Ausf.-Best. 5 a zu § 13 EVO. im DEP[T] u. GTT. I). In beiden Fällen (a und b) ist bei Benutzung von Schnellzüge[n] auch der tarifmäßige Schnellzugzu[]schlag zu zahlen (siehe Anmerkung z[u] A, B und C auf Seite 6). Durch Schal[]teraushang wird bekannt gemacht, o[b] einzelne Schnellzüge für Monatskarte[n] überhaupt ausgeschlossen sind.“

Oldenburg, 23. Dezember 1917. (187[...])
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Größere Nebenbahn sucht maschinen[]technisch vorgebildeten Direktor mi[t] guten Erfahrungen in der Unterhaltun[g] der Betriebsmittel und der Bahn[]anlagen zu baldigem Antritt.

Gefl. Angebote unter eingehende[r] Darlegung des Entwicklungsganges so[]wie Angabe der Gehaltsansprüche un[d] von Auskunftspersonen erbeten an di[e] Geschäftsstelle unter Nr. 1885.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von v. Mühlenfels, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.

Nr. 99. Berlin, den 19. Dezember 1917. LVII. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends und berichtet über wichtigere Fragen aus sämtlichen Gebieten des Eisenbahnwesens. Sie übermittelt Nachrichten aller Art, welche den Wirkungskreis und die Interessen der Vereins- und anderer Eisenbahnverwaltungen berühren.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die
Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,
amtliche Bekanntmachungen an das
Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
beide in Berlin W. 9, Köthener Straße 28/29
einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 4 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und österreichisch-ungarischen Postgebietes für 20 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 23 M. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 25 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch Privatanzeigen (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 40 Pf.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.

Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die
Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Link-Straße 23/24
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.